

NIEUWE RENAULT KANGOO EXPRESS MAXI



BENZINE : (L/100 KM) : 7,7 – 8,2. CO₂ (G/KM) : 186 - 194.

DIESEL : (L/100 KM) : 4,9 - 5,5. CO₂ (G/KM) : 129 - 147.

Concessiehouder **RENAULT**

H. Mahy N.V.

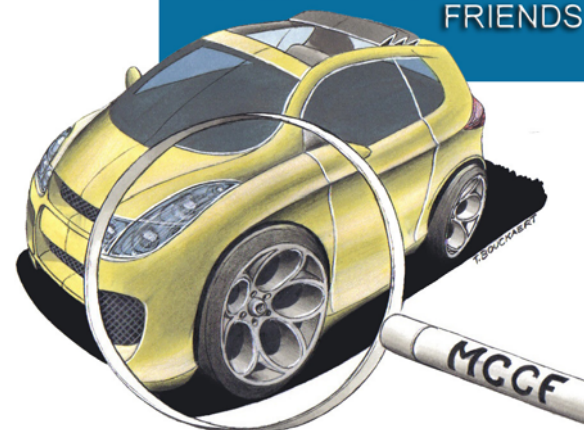
149/163 Brusselsesteenweg
9050 Gent - Ledeberg
Tel. 09 210 70 70

hpamahy@dealer.renault.be
www.gent.renault.be

Wieltjes

België—Belgique
P.B. - P.P.
9185 WACHTEBEKE
3/4954

MODEL CAR COLLECTOR
FRIENDS



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.



14.02.89

Inhoud:

- P3 Clubnieuws
- P5 Een truckrit
- P7 Nutsvoertuigen: een vrachtwagen?
- P9 Dinky Supertoys: Guy
- P16 Verkeerscode
- P17 Vaders' wagen
- P20 Tjechische auto's: de Aero

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Nov - Dec 2010
Met bijlagen

V.U. Etienne Haaze, Zwaluwlaan 24, 9185 Wachtebeke, tel. 09 345 9205
Erkenningnummer: P702040

Beste vriend modelauto verzamelaar en –bouwer,

Wieltjes is het clubblad van de Model Car Collector Friends.

De club startte met een vergadering op 14.02.89. Het is een feitelijke vereniging van vrienden met het doel elkaar te helpen met de uitbouw van de hobby. De huidige bestuursleden zijn Jacques Declercq voorzitter, Etienne Haaze secretaris en Vincent Audenaert, penningmeester. Het adres van het clublokaal veranderde naargelang de noden, gestart in Gent, treffen we elkaar in Destelbergen. We hebben reeds drie grote tentoonstellingen gehouden: in het kasteel van Laarne, in het museum voor Volkskunde (huis van Alijn) en 'miniatuur avontuur' in het MIAT (Museum voor Industriële Archeologie).

Ons clubblad verschijnt 6 maal per jaar, we hebben het **Wieltjes** genoemd.

Het moet duidelijk uitdrukken waarmee onze clubs zich bezighouden, namelijk vrienden samenbrengen die modellen verzamelen of bouwen van voertuigen die op de openbare weg komen. Dit ongeacht hun aantal wieltjes.

Het is de bedoeling dat **Wieltjes** voldoet aan de wensen van de leden.

Het is een middel om clubleden, die wegens verschillende redenen niet kunnen aanwezig zijn op de vergaderingen, contact te laten houden met de hobbyist. Wij hopen dat de gedachte zich ontwikkelt dat men tot een grote vriendenkring hoort die elkaar willen helpen.

Een club leeft maar dank zij de hulp van de leden door hun medewerking te verlenen vb als spreker of met een artikeltje, een mopje, een mededeling over een tijdschrift of boek, over een evenement, winkels, beurzen en musea, enz., ook gratis zoekertjes en reacties kan men opsturen naar Jacques.

Laat **Wieltjes** een bron van vreugde worden voor veel vrienden.

Maar denk er aan onze club kan enkel blijven bestaan door zijn ledenaantal, werf dus aub nieuwe leden aan:

- geef ons clubblad door aan nog niet aangesloten verzamelaars en bekom gratis een nieuw exemplaar, of noteer naam en adres en of e-mail adres, de club zorgt wel voor opvolging.
- verdeel aub onze publiciteit voor onze ruilbeurzen in winkels, evenementen of andere ruilbeurzen.

Waarom zou je aansluiten bij een club?

- om een vriendenkring op te bouwen rond uw hobby;
- om uw kennis over het hobbyonderwerp uit te breiden of te delen;
- om te ruilen met bekende vrienden;
- om de beschikbaarheid van modellen na te trekken;
- om echtheid en waarde van modellen te laten schatten;
- om informatie te bekomen in verband met: musea, magazines, winkels, beurzen, bouwtips, . . .

P 2

6.10

Model Car Collector Friends

Contacten:

Jacques Declercq, 0484 273 073, mccf@telenet.be.

Etienne Haaze, 09 345 92 05, huhades@skynet.be, noteert veranderingen van (e-mail)adres.

Vincent Audenaert, 09 259 07 76, vincent.audenaert@telenet.be, verzorgt de tafelbespreking van de ruilbeurs.

Lidmaatschap: € 10, bankrekening 737-0030164-40.

Voordelen: ruilbeurzen met één gratis tafel voor de leden, vrije toegang tot de vergaderingen met ruilmogelijkheid met gratis tafel.

Vergaderingen: om 20 uur op dinsdag 25 januari, 22 februari, 29 maart, 31 mei, 28 juni, 6 september, 8 november, 6 december 2011.

Ruilbeurzen: om 20 uur op vrijdag 29 april en 7 oktober 2011.

Lokaal: Jeugd en Gemeenschapcenter, Kerkham, Destelbergen.



Benelux Matchbox Dinky Toys Club Hot Wheels Collectors Benelux

Contact: Philippe Sambre,

e-mail: hwphilisa@hotmail.com

Lidmaatschap: € 15, bankrekening 001-4806192-15.

Voordelen:

- men wordt per brief of e-mail verwittigd van evenementen;
- de club zorgt voor een aanvoer van nieuwe modellen, bij de bestelling van 75 nieuwe MB modellen spaart een lid €18.75, of € 112,5 voor nieuwe Super Fast modellen ROW of USA;
- er zijn ook kortingen op de speciale uitgaven voorzien
- hetzelfde geldt voor de Hot Wheels collectie.



BMV

Contact: Aertgeerts Patrick, Jos Dehaeslaan 14, 3001, Heverlee, tel. 016 205 785.

e-mail: bmv@chello.

Webstek: www.miniatuuraclub-bmv.be.

Lidmaatschap: € 10 rekeningnr. 123-7802731-87.

Voordelen:

- gratis inkom bij de vergaderingen en de ruilbeurs, workshops en spreekbeurten (ook MCCF leden),
- ruilbeurstafel aan halve prijs,
- jaarlijks een etentje (te betalen).

Vergaderingen: elke 2de woensdag van de maand.

Lokaal: zaal 't Sticheltje, Keizerstraat te Lovenjoel.

Ruilbeurs: Sportcomplex Sporthalstraat 12, 09.10.2011 (9-13u)



P 23

6.10

ACMA North Europe, (Renault club).

Contact: Huysmans Patrick, Vijverstraat 77, 2870 Puurs,
GSM +32 498 / 86 74 51

e-mail: acmanortheurope@gmail.com

Lidmaatschap: € 25, rek.nr.:
België: ING 393-0417387-85,
Nederland: RABO 3250.05.745 (W. Schippers ACMA)



Voordelen:

- grote korting op miniatures van de Renault boutique;
- informatie over Renault uit de eerste hand: een digitaal clubblad dat 3 à 4 maal per jaar per mail verdeeld wordt;
- clubstand op de NAMAC in Houten en op verschillende Belgische beurzen;
- toegang tot clubmodellen van onuitgebrachte Renault modellen, en de jaarlijkse ledenvergadering in de Benelux.

LIMAC, Limburgse Model Auto Club.

Contact: Luc Martens, 0495 226 942
Gerry Hermans

e-mail: lucmartens@hotmail.com

Lidmaatschap: € 15, rek.nr. 000-0510005-76.

Voordelen: gratis inkom bij LIMAC activiteiten
ruilbeurstafels aan verminderde prijzen



Vergaderingen: elke laatste woensdag van de maand vanaf 20 uur.

Lokaal: Het Aldenhof, Kuringersteenweg 413, Hasselt - Kuringen.

Ruilbeurs: H. Hartcollege, Maasmechelen, Rijksweg 357,
30 mei (9-16u)

BMF, Beverse Modelauto Fanaten

Contact: Robert Duyndam, 03 77 33 287
of 0497 880 436.

Lidmaatschap: **België:** € 5, rek N° 747-6114015-35.
Nederland: € 7,5,
IBAN BE57 7476 1140 1535, BIC KREDBEBB.



Vergaderingen: contacteer rdmatchbox@yahoo.com of
bemofa@pandora.be, ook bemofa@zeelandnet.nl

Lokaal: OC Ermenrike bibliotheek, Molenstraat 32a.

Gelezen in BMF kwartaal nr 4:

Bugatti deel 3 (foto's van modellen en 1/1, types T9, T10, T13, T14, T15), verslag van de jaarlijkse Nederlandse Yesteryear Club bijeenkomst, uit oude doosjes (modellen van auto's met naar binnen toelopende achterruit, Ford Anglia, Citroën Ami 6, Rolls-Royce), Auto's en plaatjesalbums, Flash-Back: Oude liefde roest niet (Volkswagen Karmann Ghia), Auto's en muziek (auto's van zangers, auto's op hoezen, autonamen voor groepen, liedjes over auto's fo zelfs miniatuurmerken), de Australische auto (Holden), de prijsvraag (herkennen van een auto)

P 22

6.10

Volgende vergadering dinsdag 25 januari.

Agenda:

19:00 - 20:00 hulp bij het opstellen van tafels, ruilen;
20:00 - 20:15 mededelingen, ook die van jou zijn welkom;
20:15 - 22:30 **toekomst van onze club, algemene vergadering**, ruilen en gezellig samenzijn, toon je ook eens jouw **concept/show cars**?
22:30 - 23:00 zaal opruimen.

Volgende vergadering dinsdag 22 februari.

Agenda:

19:00 - 20:00 hulp bij het opstellen van tafels, ruilen;
20:00 - 20:15 mededelingen, ook die van jou zijn welkom;
20:15 - 22:30 **DUGU** door **Yves De Clercq**, ruilen en gezellig samenzijn;
22:30 - 23:00 zaal opruimen.

Inlaat: plaatjes(albums) van (miniatuur)auto's en auto(nummer)plaatjes in blik door **iedereen**, vb: Jacques, Delhaize, Kuifje, Rombouts, Imperial, ... ?
Mei: **Amerikaans** rubber door **Patrick Verniers**.

Verslag van de vergadering van 7 september.

Elk van de sprekers kon natuurlijk een ganse avond vullen want materiaal was er genoeg. De evolutie van de folders werd goed verduidelijkt, van tekeningen naar foto's, van zwart/wit naar kleur, van enkelvoudige blaadjes naar de meest complexe samenstellingen, en recentelijk CD's en memory sticks. Zo zien we ook de mode veranderen, van de auto als voornaamste beeld naar extra afbeeldingen van details. Zelfs de kleine merken en Belgische invoerders namen zich de moeite om folders te drukken. De bedoeling was en is natuurlijk om tot aankoop van hun model aan te zetten.

Typisch was wel de vertrokken schaal van auto en gebruikers, als de mensen kleiner werden afgebeeld, dan leek de auto groter. En niet alleen details van de auto maar ook de achtergrond speelde een rol. Beelden van een omgeving spoorden aan tot toerisme, beelden van exclusieve oorden of attributen van toen exclusieve sporten verhoogden de auto tot een klassenproduct. De kleurencombinaties van de auto en de achtergrond typeren de tijdsgeest en brengen ons nostalgisch de modekleuren van toen terug voor de geest.

We hebben kennism gemaakt met enkele prachtige en eigenaardige stukken zoals een folder voor : de Citroën M35 Wankel die enkel in préserie en niet in productie is gekomen, een 'One Off' Ferrari P4/5 of TTT koetswerk op een Citroën 11BL, een Audi met 2 klokken op het paneel en pedalen met VW logo, een snelheidsmeter met een naald op 220km/u, een Fiat 133 (idem koets als de 127 maar dan met motor achteraan en eventueel 4-deurs).

En dan moet ik speciaal de folder van de Panhard Levassor 1912-1913 en van de Renault 4CV van 1949 vermelden.

Merkwaardig waren de folders van show cars en interessant deze van de Amerikaantjes uit de jaren 50 en 60. Prachtig was de oude Mercedes folder die de geschiedenis van het merk weergeeft met afbeeldingen in houtskool, potlood of aquarel.

Dank je Paul, Eric, Jean-Pierre en Martin.

P 3

6.10

Een nieuw werkingsjaar en nieuwe werkingskosten?

Vanaf volgende vergadering vragen we om het **lidgeld** voor 2011 te betalen waarop dan de nieuwe lidkaart wordt overhandigd. Bij de overhandiging van de lidkaart willen we nogmaals vragen of jou gegevens in verband met adres, telefoonnummer, thema's en eventueel e-mail adres nog correct zijn.

Ja we blijven bij hetzelfde bedrag, dat is sinds (mijn) mensengeheugen niet veranderd.

Een overschrijvingsformulier gebruiken we al jaren niet meer.

Je stort gewoon € 10 op 737-0030164-40

met vermelding van jou naam aub en niet die van je partner.

De lidkaart wordt dan met het volgende **Wielrijes** toegestuurd.

Bedankt voor jou bijdrage,

Etienne, Jacques, Vincent

Eén van de middelen om het lidgeld beperkt te houden is de mogelijkheid om als club tot de cultuurraad van de gemeente toe te treden. Dat betekent dat we een subsidie kunnen krijgen. Daarvoor moeten we een minimum aan leden uit de streek Destelbergen Heusden op onze ledenlijst hebben, zelfs in het bestuur hebben. Iemand moet dan de jaarlijkse vergadering van de cultuurraad bijwonen. Dat is me de moeite waard want het biedt ons de mogelijkheid om de zaal één jaar op voorhand te bespreken en dat interesseert me het meest.

Er wordt dan ook gevraagd naar statuten en reglementen van de club. Gelukkig is onze club een feitelijke vereniging en daar stelt men niet zo'n hoge eisen.

Het is een feit, een droef feit, dat als ik er mee stop, de club een kans maakt in zijn bestaan op te houden. Daarom is het bestuur steeds op zoek naar meer bestuursleden. Toetreden tot het bestuur is mogelijk op de volgende vergadering, je hoeft daarvoor geen functie of specifieke taak op te nemen, maar mag!

De statuten en reglementen worden voorgesteld en besproken tijdens de vergadering van januari. Leden met gekend e-mail adres krijgen die heel binnen kort. Daar is reeds aan gewerkt en steunt hoofdzakelijk op de teksten van pagina 2 en 23 (bestuursleden, contacten, zetel, lokaal, doelstellingen en historiek van de vereniging, lidmaatschap), plus dan nog dekking van de verzekering, aanvaarden-gedrag-uitsluiten van leden, bevoegdheden van de algemene vergadering en de bestuursleden.

We plannen dus jaarlijks een algemene vergadering te houden, dat wordt een korte bevraging over bovenstaande tijdens de gewone vergadering van december.

Wij hopen hiermee dan ook voor de leden meer duidelijk te verschaffen voor de eventuele vragen waar ze mee zitten en de inspraak van de clubwerking te activeren.

Jacques

P 4

6.10

De meest exotische variant was de "Aero 50 Dynamik", een gestroomlijnde wagen die enkel op bestelling beschikbaar was. Het blijft onzeker hoeveel er ooit gebouwd zijn, en er zouden slechts 2 exemplaren bewaard zijn waarvan er zich één in de "Blackhawk Museum Collection" in Californië bevindt.



V&V models Aero 50 Dynamic

In 1940 werd de fabriek verplicht om te produceren voor het Duitse leger en in maart 1945 werd het volledige complex bij bombardementen vernietigd. De productie van de Aero's werd na de oorlog dan ook niet meer herstart. Enkel de naam Aero bleef behouden, maar die werd dan gebruikt voor een opvolger van de Jawa, nml. de Aero-Minor.



Bohemia Aero-Minor

Het spreekt voor zich dat er erg weinig modellen van de Aero bestaan.

In de IGRA oldtimer-serie was er ooit een Aero 500 beschikbaar op 1/36 schaal.

Bohemia maakte enige Aero 30 modellen en van het artisanale V&V models uit Varnsdorf was er ooit een Aero 50 Dynamik te vinden.

Modellen van de Aero-Minor waren er van Bohemia en R-Modelli (Paolo Ram-pini).

Mikansue had onder nr.41 ook een Aero-Minor Spyder LM 1950, maar daar ben ik nog steeds naar op zoek!

Is er iemand die meer info heeft omtrent R-Modelli?

Mijn e-mail adres is: jan.smeyers@hotmail.com

Oplossing verkeerscode:

1 C Je mag er zelfs niet op rijden.

2 A Stilstaan en parkeren zijn verboden op verhoogde inrichtingen.

3 A Buiten de bebouwde kom is het verboden te parkeren op de rijbaan van een openbare weg waarop verkeersbord B9 (voorrangsweg) is aangebracht.

4 A Een voertuig dat op de openbare weg defect is en niet meer kan rijden, wordt niet beschouwd als een geparkeerd of stilstaand voertuig. Indien verplaatsing niet onmiddellijk kan, moet men het voertuig als "defect voertuig" herkenbaar maken door gebruik te maken van de rode gevarendriehoek.

P 21

6.10

De Tsjechische auto-industrie

Deel 3

Jan Smeyers



AERO, de vliegtuigbouwer uit Praag

Het bedrijf Aero ontstond in 1919 in Praag. Aanvankelijk bouwde men samen met Avia en Letov enkel vliegtuigen. Die markt was echter heel onvoorspelbaar en er werd een koetswerkafdeling geopend waar, naast koetswerken op basis van Bugatti, Talbot en Hispano-Suiza, ook zijspannen voor motorfietsen werden gebouwd.

Het management wou echter een echte "volksauto" op de markt brengen en slaagde daar in 1929 in toen de eerste Aero 500 op de markt kwam. Het kleine wagentje had een watergekoelde ééncilinder, tweetakt van 10pk en woog slechts 460kg.

De prijs was extreem laag (18.800 Kronen, de prijs van een motorfiets!) en de "Aerovka" werd een succes. Spoedig kwam de vraag naar meer vermogen en het zelfde model werd aangeboden met tweecilinder motoren van 662 en later zelfs 998 cc. Van de "Aerovka" werden meer dan 4000 stuks gebouwd en hun betrouwbaarheid was zo goed dat er ook vraag kwam naar een grotere wagen.

De Aero 30 HP was het "grote" model dat vanaf 1934 beschikbaar was. Er waren twee versies, een met gesloten koetswerk van Aero zelf, en een open versie, gebouwd bij Sodomka in Vysoké Myto. De 30 HP had nog steeds de tweecilinder motor van 998 cc, maar voor de 50 HP werd een tweeliter viercilinder, nog steeds tweetakt, ontwikkeld.

Ook voor de 50 HP waren vanaf 1936 diverse koetswerken beschikbaar, veelal gebouwd bij Sodomka. De 30 en 50 HP waren trouwens de eerste Tsjechische wagens met voorwielaandrijving!



IGRA Aero 500



Bohemia Aero 30



Bohemia Aero 30 rally

P 20

6.10

Eén lange truckrit en maar één autootje!

Een paar weken terug bracht de sint mij zowaar een vervroegd geschenk. Ik werd gevraagd om met een truck naar Hongarije te rijden, meer bepaald naar Debrecen tegen de Roemeense grens.

Wat kan een mens nog meer willen: ik was nog nooit zo ver geweest, dus een weekje "verlof", mijn hobby kunnen uitoefenen gedurende 3500 kilometer heen en terug (wel afwisselend met een andere chauffeur), overnachten onderweg in een motel (er was maar 1 bed in de cabine) en ginder 2 nachten in een 4 sterren hotel, allemaal op kosten van de firma en de werkuren nog betaald ook.

Een medisch labo oplegger moest ginder op woensdag operationeel staan, we hadden dus 2 dagen om naar ginder te rijden (en 2 om terug te keren).

Het rijden op de Duitse Autobahnen ging vlot (rond Würzburg met de nodige Talbrücken waar je een prachtig uitzicht hebt), Oostenrijk viel me wel wat tegen, want heel plat, ik had meer bergen verwacht, Hongarije idem (aan de linkerkant was wel een gebergte, moet op de grens met Tsjechië geweest zijn), de meegeleverde GPS stond afgesteld op "truck" en zo zijn we pardoes midden in centrum Boedapest beland. Na een uurtje in deze gekte te hebben gesukkeld (ze rijden daar nog erger dan in Parijs), heb ik mijn eigen GPS maar boven gehaald en zo zijn we terug op de autoweg geraakt.

Onderweg nog een bezienswaardigheid gezien: aan de grens Oostenrijk-Hongarije staan er voorzeker wel 1000 windmolens (Gols/Weiden).

Ginder zou de burgemeester en de fanfare ons opwachten, maar mensen uit de medische sector hebben uiteraard geen kaas gegeten van wat en hoe met een truck rijden, zodat ze zich wat misrekend hadden in de rijtijd en wij uiteindelijk 4 uur "te laat" arriveerden, geen burgemeester en geen fanfare meer voor ons.

Direct naar het hotel (www.hotelobester.hu), in een kelder mee aan tafel aanschuiven met een Europees gezelschap uit de medische sector (Spanjaarden, Polen, Duitsers, Engelsen, Fransen, Walen, Vlamingen en natuurlijk Hongaren). Voertaal was Engels, al had de een wat meer hete aardappelen in zijn mond dan de ander.

Terwijl het medische team woensdag aan de slag ging om een beperkte selectie van de lokale bevolking op hun fitheid te testen, hadden wij 1 dag vrij om wat in stad te wandelen. Een Hongaarse studente sprak nogal wat engels en zei ons waar we moesten zijn, en gewapend met de GPS (op wandelstand) in onze zakken vertrokken we voor een lange wandeling. We hadden ook de tram kunnen nemen, maar ons Hongaars was niet al te best (om het eufemistisch uit te drukken). Vele winkels zijn daar dezelfde als hier: C&A, Yves Rocher, Mac Donalds om er een paar te noemen.

In een shopping center liepen we een supermarkt binnen waar we tot onze verwondering o.a. Stella, Leffe en Hoegaarden in de rekken zagen staan. Verder een speelgoedwinkel die je best kan vergelijken met een Blokker van bij ons, een paar Siku modelletjes, veel van die Dickie dingen en voor de rest veel poppen en ander speelgoed. Prijzen van de Siku's en Dickie waren vergelijkbaar met die van bij ons (voor zover ik weet wat een Siku of Dickie kost). In een kiosk kocht ik een tijdschrift "Mercedes Classic" (gelukkig in het engels).

P 5

6.10

Ze vertelde me dat ze eens in Knokke reden met die Ford en werden uitgela-
chen omdat het model toen al verouderd was en enkele jongelui zich lieten af-
glijden van de zijflanken. Spijtig genoeg hebben ze de Ford na een half jaar
weggedaan om dan in 1950 een Citroën Traction Avant aan te schaffen.

Ikzelf ben in januari 1954 geboren en heb nog wel wat herinneringen hierom-
trent maar voorlopig wil ik enkel deze informatie omtrent de Ford.
Graag een reactie van jou en we zien elkaar nog wel in betere tijden, want on-
danks het feit dat mijn bekende vader op hoge leeftijd en thuis als een kaarsje
is uitgegaan, blijft het mijn pa die uit mijn leven nu verdwenen is.

Met vriendelijke groeten,

HENK DEBUDT

Dag Henk,

De foto toont duidelijk een Ford Model A. Het type van 1930 heeft een iets bre-
dere radiator en motorkap dan het Model A die voor het eerst is uitgebracht in
1928/1929.

Ik vind het wel een leuk idee om eens vaders' eerste auto's in Wieltjes te krij-
gen en nog leuker de anekdotes die erbij horen. Louis Vits had me ook al der-
gelijke foto's gestuurd maar nog zonder verhaaltje.

Ikzelf heb enkele oude facturen van mijn ouders terug gevonden en heb on-
langs via chassisnummer een idee gekregen hoe die wagens er hebben uitge-
zien.

Dus vervolgverhalen gegarandeerd.

Met vriendelijke groet,

Jacques.

En daar ga ik dan:

Faktuur 23 juli 1949, voor levering
van hetgeen volgt:

1 camionette Standard (occasie)
in den staat waarin hij zich bevindt
6000
taks 10% Fr. 600

Nr. motor: UV.5428E

chassis: UV 5428

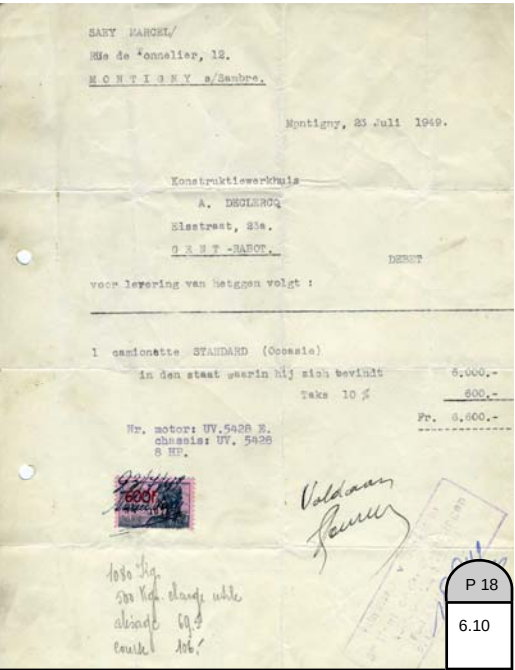
8HP.

En handgeschreven: 1080Kgr

500 Kgr. charge utile

alésage 69,5

course 106.

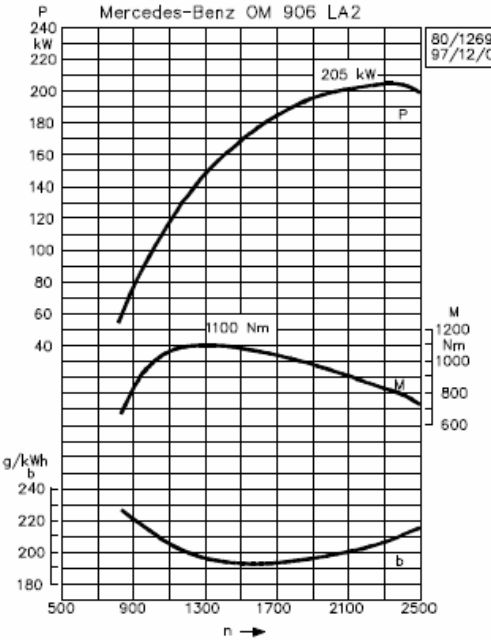


Omtrent

Nutsvoertuigen

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR VERMOGEN men heeft in de loop van de automobielsingeschiedenis
heel wat manieren gehad, soms eigen aan het land, om het vermogen (P) van
de motor uit te drukken. Tegenwoordig is dat naar een Europese norm geredu-
ceerd. Men druk het vermogen uit in pk (DIN = Deutsches Institut für Normung)
en in kW (kilo Watt ook elektrisch vermogen) Steeds meer word kW gebruikt,
en 1 pk = 0,736 Watt. Tot begin de jaren 60 had men ook de Engelse SAE
(Society of Automotive Engineers) pk of horsepower (HP), en die waren tot 20
% hoger dan de DIN pk. Reden, de Engelsen wilden altijd beter doen dan de
Duitsers, hun berekeningen waren
zuiver theoretisch, op een naakte
motor, terwijl de Duitsers het vermo-
gen gaven op een motor die kon
draaien, dus met dynamo of alterna-
tor, waterpomp, brandstofpomp, die
elk op zich vermogen afnemen. Dus
in feite het juiste vermogen. Ook de
Italianen hadden hun manier van
berekenen, dat waren CUNA pk's
(Commissione per l'Unificazione
automobilistica). Nog hoger dan de
Engelse, kwestie van elkander de
loef af te steken. Maar algaauw ver-
dween dit type van berekening. Dan
is men rond 1990 begonnen met de
Joule, eveneens een elektrisch ver-
mogen, maar dat is ondertussen
ook afgevoerd 1 Joule is 0,2390
calorie, en nu maar rekenen naar
250 pk !



KOPPEL (M) voor mij samen met het vermogen het belangrijkste gegeven van
een motor, uitgedrukt in Nm (Newton meter), kort gezegd wanneer heeft je mo-
tor de meeste kracht. Op iedere folder staat het aantal Nm tov een toerental.
Dus bij een vrachtwagen hoe meer koppel bij een laag toerental des te beter,
zeker wanneer je op de curve ziet dat het maximaal koppel over een goed toe-
rental (n) gespreid ligt. In het geval van de besproken wagen hebben we 1100
Nm tussen de 1250 en 1500 tr/min. Dus bij een diesel is het zeker ver-
keerd te denken dat toerental macht geeft. De situatie ligt totaal anders bij
benzine motoren. Maar dat is een ander verhaal.
De onderste curve toont het verbruik (b) in g/kWh.



Louis Vits

ACHTERAS in de beschrijving van de as zul je de **i** opmerken, dit symbool staat voor de overbrenging in de achteras. In de meeste gevallen kan deze bij de bestelling bepaald worden. Zo heeft een BOM en veegwagen chassis een zeer lange overbrenging, liefst over de 5, een voertuig voor internationaal transport een kortere want daar telt de snelheid. Men dient wel rekening te houden met het motorvermogen, als je de eindreductie te laag neemt alsook het motorvermogen, valt de wagen bij de eerste molshoop plat en kun je in eerste naar boven. Voor uitzonderlijke lage snelheden of terreinwerk kan je ook een wielnaaf reductie hebben, dit is een tandwielkast in de naaf van de as met drie of meer satelliet tandwielen die de eindsnelheid nog eens verkleinen.

VEREN zijn zeer belangrijk bij het kiezen van een onderstel, je hebt parabool veren, geschikt voor comfortabel rijden, bv wagens voor breekbaar materiaal. Bladveren kunnen lang of kort en zeer hard zijn en geschikt voor bv een BOM chassis of kipperwagen. Luchtvering, een nog zachtere vering, wordt tegenwoordig veel gebruikt voor het vervoer van vloeistoffen of zeer breekbaar materiaal en kan ook gebruikt worden voor speciale voertuigen. U ziet, om een vrachtwagen samen te stellen moet je op voorhand goed weten wat je er gaat mee doen. En er is voor het ogenblik grote nood aan goede technische raadgevers.

GANGWISSEL normaal is die gebonden aan het werk en het beschikbaar vermogen. Bij een normale distributiewagen zal dat 6 versnellingen zijn en bij een baantrekker 8 of meer. Terug een uitgebreide keuze aan versnellingsbakken naargelang het werk. Vandaag zijn al heel wat voertuigen uitgerust met een gerobotiseerde gangwissel, die denkt in de plaats van de bestuurder en indien uitgeschakeld kan de bestuurder nog zelf schakelen.

Opmerking zo zie je maar dat een vrachtwagen, uiterlijk mogelijks dezelfde, niet gelijk is aan een ander. Ik wil tevens wijzen op hoe weinig kracht een motor heeft, als je denkt dat een motor van bv 500 pk eerst een uitgebreide schakelbak heeft, dan nog mogelijks een tussenbak, dan een reductie in de achterbrug en dan nog een wielnaaf reductie. Vijfmaal de kracht splitsen en dan soms nog een helling van 8% aan 10 km/h te kunnen beklimmen.

Dan denken dat er bij speciaal transport nog andere toepassingen zijn, alles manueel kan in en uitgeschakeld worden, dan is dat niet aan iedereen gegeven om in zo'n camion te kruipen, zeg maar dat het heel bekwame beroepslied zijn.

NOG ENKELE AFKORTINGEN.

BOM chassis, Benne Ordure Menagère, Chassis voor huisvuilwagen, kort na de veerhand bevinden zich de scharnieren voor het kippen, tevens uitgerust met een trage overbrenging en een PTO aansluiting. Ontstaan in Frankrijk en nu een veralgemeende term.

LKW Typisch Duitse term voor Last Kraft Wagen, wordt veel gebruikt in de landen rond Duitsland, tot in het noorden van Italië toe.

PKW Personen Kraft Wagen, personenwagen. Alleen in Duitsland gebruikt.

P 8

6.10

Dag Jacques,

naar aanleiding van het overlijden van mijn vader heb ik van mijn moeder (89 jaar) een aantal herinneringen gehoord over de eerste auto van mijn pa Leo.

Enerzijds is het mijn bedoeling om bijkomende informatie te verkrijgen over het model, maar anderzijds zou het misschien ook kunnen gebruikt worden voor een artikel in 'Wieltjes'.



In de bijlages: het fiscaal kenteken en een foto van zijn wagen een Ford van het bouwjaar 1930 (maar welk model?) met aan het stuur mijn vader die toen 30 jaar oud was (in 1949).

Op het fiscaal kenteken zie je zijn nummerplaat, die enkel uit cijfers was samengesteld (707300)

en de verkeersbelasting (1260 BEF) wat toch ook toentertijd niet goedkoop was. Dit fiscaal kenteken werd toen met een zuigsysteem aan de voorruit van de auto vastgemaakt.

Hoewel mijn pa gedurende zijn leven een grote Citroën fanaat was (Traction Avant, ID, DS, CX, BX) waarover ik uiteraard heel wat anekdotes kan vertellen, was zijn allereerste auto een Fordje, welke hij tweedehands gekocht heeft in mei 1949 van een zekere familie De Clercq, een bloemist in Oostakker.

Mijn vader Leo kon enkel op een motor rijden, zodat mijn moeder bang was wanneer hij de wagen eigenhandig zou gaan afhalen. Autorijden kon hij niet en in die tijd was van een rijbewijs nog geen sprake.

Groot was de verbazing van mijn ma dat Leo helemaal alleen achter het stuur kwam aangereden bij thuiskomst, zonder begeleiding en zonder accidenten.

Ze vertelde me ook dat ze eens aan de Kuiperskaai in Gent werden aangereiden door een wagen, die uit een zijstraat kwam, met als gevolg dat ze eventjes dooreen geschud werden maar bijna niets van schade aan de Ford hadden opgelopen, terwijl de andere auto door grote schade aan de voorzijde niet meer verder kon rijden. Op de foto merk je een soort trap (als verlenging van de voorflank) die uit staalplaat zou vervaardigd zijn en daardoor zoveel schade aan de andere wagen had toegebracht.



P 17

6.10

Test je kennis van de verkeerscode

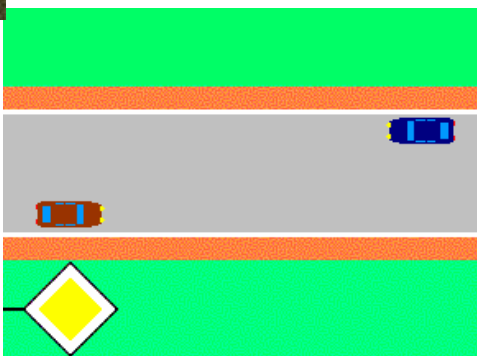
Ik erger me aan een verkeerd geparkeerde auto die het verkeer hindert of vloek wel eens om een boete, tja dat overkomt me wel eens. Was die terecht vraag ik me dan af? Ik wil de steeds complexere verkeerscode beter kennen en die met je delen, Jacques.

1 Wat mag je op deze wegmarkering doen?

- A/ Stilstaan.
- B/ Parkeren en stilstaan.
- C/ Niet parkeren en niet stilstaan.



- 2** Op een verhoogd kruispunt ...
- A/ ... is STILSTAAN en PARKEREN verboden.
 - B/ ... is STILSTAAN verboden.
 - C/ ... is PARKEREN verboden.



- 3** Een voorrangsweg buiten de bebouwde kom.
- Er is geen onderbroken witte streep in het midden van de rijbaan.
- De blauwe auto staat geparkeerd.
- De bruine (links onder) auto staat stil.
- Wie is in overtreding?
- A/ De blauwe auto.
 - B/ De bruine auto.
 - C/ Niet de bruine en niet de blauwe.



- 4** De 15de van de maand om 20.00h wil je jouw voertuig van rijstrook veranderen. De auto wilt echter niet starten. Je garagist komt aan om 20.30 uur. Was jouw voertuig gedurende een half uur in overtreding?
- A/ Neen als je de rode gevarendriehoek plaats.
 - B/ Neen.
 - C/ Ja.

P 16
6.10



Omtrent

DINKY SUPERTOYS

Marc Verschueren, Louis Vits, Jacques

De reeks 500 en volgende, Guy.

Guy heeft altijd gestreefd naar een hoge kwaliteit voor een redelijke prijs, dat dit onhoudbaar is blijkt uit het feit dat ze in 1957 zijn samengesmolten met Jaguar, die op zijn beurt dan ook vrachtwagens had die pasten in hun filosofie. Bewijs zijn de groot verbruikers van distributie wagens die hun ganse vloot met de befaamde Guy 4 ton uitrustten.

Maar terug naar het miniatuur, in december 1949 verschijnt de Guy type Otter met een gesloten kast, de eerste was:

514 Guy Van Slumberland, het volledige opschrift was Slumberland Spring Interior Mattresses en dan de logo en de tekst By Appointment to H.M. the King (leverancier van het Britse hof). Slumberland startte in 1919 onder de nu nog gekende naam Crown Bedding. Slumberland vinden



we al terug op vooroorlogse vrachtwagenversies zoals de besproken Vixen en Wolf, in 1950 werd één jaar de Otter 4t als onderstel gebruikt.

Dit model werd door velen als één der meest typische Dinky Toys van alle tijden beschouwd! Het was een model met een type 1 stuurhut, volledig rood gespoten en had zwarte velgen met geribde banden.

Het miniatuur werd in 1952 vervangen door modellen met een andere opdruk, de modellen behielden nochtans dezelfde nummering:

514 Guy Van Lyons, het totale opschrift was Lyons Swiss Rolls, J. Lyons & Co. Ltd, Cadby Hall London W14. Lyons was een fabrikant van industriële bakkerij producten. De 4 ton Guy vrachtwagens waren uitgerust met de bekende Perkins P6 diesel motor.



De achteras was nu niet meer met haakjes vastgemaakt maar door het chassis aangebracht, het was nog steeds een type 1 stuurhut. Het model was donkerblauw, de wielen lichtblauw met geribde banden. Het model was slechts één jaar verkrijgbaar (1952).

P 9
6.10

514 Guy Van Weetabix, dit model had dezelfde kenmerken als het voorgaande, stuurhut type 1, geribde banden. Het opschrift was Weetabix registered, More than a Breakfast food, Made in England. Het model was helemaal geel en liep van 1952 tot 1954 maar toen had het reeds geblokte banden en Supertoys velgen. De kleur was speelser dan het voorgaande maar het mooiste model moest nog komen. Een winkelnieuw model is nu nogal prijzig! Weetabix was een fabrikant van ontbijt granen en aanverwanten, in de UK gesticht in 1932 door twee Zuid Afrikaanse groepen.



514 Guy Van Spratt's, het volledige opschrift was Spratt's Bonio, Ovals & Dog Cakes. Stuurhut/onderstel en de wielen waren rood, de kast was beige gekleurd. Het is steeds een type 1 stuurhut, de banden waren geblokt. Het model kon van 1953 tot 1954 bekomen worden. Er bestaan ook modellen met Supertoys velgen. Het leukste model en gelukkig nu het goedkoopste van de vier.



Het werd in 1954 hernummerd tot **917** en kon gekocht worden tot 1956. De firma Spratt's werd gesticht door James Pratt in het begin van de twintigste eeuw en was fabrikant van voeding voor huisdieren.

Vanaf 1955 komen nog nieuwe varianten, nu wel met opeenvolgende nummering. Het gaat om de type 2 stuurhut, met geblokte banden op Supertoys wielen.

918 Guy Van Ever Ready, het opschrift is Ever Ready Batteries for Life. Ever Ready was een fabrikant van batterijen met een lange levensduur, vandaar 'for life!'. De fabricatie van batterijen startte in 1886 onder de naam Brush Electric & Co, het merk Ever Ready ontstond in 1950. Opmerkelijk aan de echte Guy's was dat de firma Ever Ready ze allemaal uitrustte met elektrisch gestuurde gangwissel van het merk Coral, ook leverancier van gangwissels voor de dubbeldeks bussen. Zowat de eerste vloot met de nu zo geprezen gerobotiseerde gangwissel. Zo zie je maar dat buiten elektronica er de laatste 60 jaar niets nieuws aan de autohemel is verschenen.



Het model was middenblauw met rode velgen en is uitgegeven tot in 1958.

P 10

6.10

919 Guy Van Golden Shred, het opschrift is Robertsons Golden Shred, een merknaam voor een Engelse marmelade. Het model was rood met gele velgen, dit laatste Otter model kwam in 1957 en bleef tot in 1958.

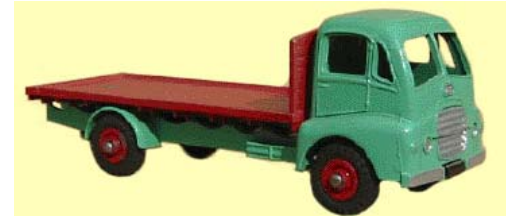


Georges Robertson sticht in 1864 de firma en nam het figuurtje Golly Doll over, een pop van voor 1914 door de Amerikanen meegebracht naar het front in de Westhoek, als handelsmerk.

431 Guy Warrior 4-Ton Lorry, dit model verscheen als eerste met de nieuwe Warrior stuurhut. Stuurhut/onderstel is lichtbruin, de bak is donkergroen en de wielen zijn groen. Te koop van 1958 tem 1960. De stuurhut komt zowel met als zonder raampjes. Eén kleurvariant is gekend, namelijk met rode stuurhut/onderstel en wielen maar met dezelfde donkergroene bak, de stuurhut heeft raampjes. Beschikbaar van 1960 tem 1964.



432 Guy Warrior Flat Truck, ook dit model kwam zonder (1958-1960) en met raampjes (1960-1964), de kleuren waren: stuurhut/onderstel lichtgroen met rode vloer en wielen.



433 Guy Warrior Flat Truck with Tailbord, werd aangekondigd in de catalogoog van 1958 maar is niet geproduceerd.

920 Guy Warrior Van Heinz, dit kastmodel heeft de nieuwe Guy stuurhut van 1958. Stuurhut/onderstel is rood, de kast en de geblokte Supertoys wielen zijn geel. De stuurhut heeft raampjes. Verkrijgbaar in 1960 en 1961 maar alleen vermeld in de 1959 catalogus.



De firma Heinz is in 1869 gesticht door Henry John Heinz samen met zijn vriend L. Clarence Noble, met de fabricatie van de gekende ketchup, waarvan de samenstelling nog steeds geheim is.

Heinz verving zijn vloot door dit type van voertuigen na een test van verschillende distributie voertuigen, die aan het licht bracht dat er een besparing was van 1 penny per mile dat was 166 £ op 40.000 miles, dit op een vloot van meer dan 280 voertuigen.

P 15

6.10

MICRO MACRO MODEL CARS

UW EIGEN AUTO IN MINIATUUR

Aanwezig op beurzen van Kevertreffen, BMF, BMW en MCCF



TEL. 052 21 77 55
GSM 0472 99 03 77

CHRIS BYNENS geeft 10% korting op alle modellen
POTIAULAAN 83 9200 DENDERMONDE



De Car-Pass staat garant voor de juiste kilometerstand. Het is een wettelijk document! Dus op die manier terugkomen van reis is aangeraden.

Kilometers terugdraaien heeft geen zin meer.

Turahit terug groot succes bij General Motors..



P 14

6.10



GARAGE FRULLEUX
Dendermondsesteenweg 45/2
9260 SCHELLEBELLE

tel: 09/366.25.84
www.suzuki-frulleuxfrank.be

NEW ALTO VANAF

6.969€

INCL. FEDERALE PREMIE -15%

→ **5 GARANTIE**

5 JAAR ASSISTANCE

CO₂: 103 - 122 gr/km - Verbruik : 4,4 - 5,2 L/100 km

P 11

6.10

Het volgende Wieltjes verschijnt eind februari. Jou bijdrage is welkom tot eind januari.
Probeer andere verzamelaars te interesseren voor onze club, geef ons hun (e-mail)adres door zodat ze ook een Wieltjes kunnen ontvangen.
Probeer verzamelaars naar onze ruilbeurs te lokken, vraag ons en verdeel onze foldertjes op de beurzen of winkels die je bezoekt.

Ik blijf hopen op medewerking aan rubrieken waarvan ik denk dat veel clubleden die informatie verwachten en goed kunnen gebruiken, zoals: beursgegevens, de inhoud van modelmagazines, jouw ervaring met e-shops, jouw ervaring met (pers-)collecties, aub info doorsturen naar mccf@telenet.be.

Winkeladressen aub melden naar hostepa@skynet.be, let wel geen andere berichten aub!

Zoals steeds zijn we op zoek naar sprekers en schrijvers van artikeltjes met je wedervaren of gewone wetenswaardigheden.

Stuur mij aub folders die je verzamelt tijdens je beursbezoeken, van magazines enz zodanig dat ik ontbrekende beursgegevens kan invullen. Legende:

RB RuilBeurs, T Tentoonstelling, M markt, V Veiling, MA ModelAuto's, MB Modelbouw, SG SpeelGoed, TA Treinen&Auto's, OT OldTimer, BD Boeken & Documenten.

DAG	STAD	UREN	BENAMING/ORGANISATIE	ADRES	TELEFOON	TAFELS	€/m - € ink	KONTAKT	STEK
12-jan	LOVENJOEL	20.00-	BMV VERGADERING	KEIZERSTRAAT T'STICHELTJE	016 402 306				
15-jan	HEINKENZAND	10.00-15.30	RB DE STENG	STENGEPLEIN 1	0031 113 220 493				
15-jan	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETMO MEIDOOORNKADE 24	0031 165 537 054		5 - 17/m		
16-jan	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN					
25-jan	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VERGADERING	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		5/1,2 - 2	mccf@telenet.be	
26-jan	KURINGEN	20.00-	LIMAC VERGADERING	ALDENHOF KURINGERSTEENWEG 413	0495 226 942				
29-jan	BRUGGE	09.30-18.30	RB OT MA AUTORETRO	BEURSGEBOUW	050 812 194				
30-jan	BRUGGE	09.30-18.30	RB OT MA AUTORETRO	BEURSGEBOUW	050 812 194				
30-jan	LOCHRISTI	09.00-17.00	RB MA LANDBOUW	PAUWSTRAAT 166 LOCHRISTI	0475 628 129			info@oldtimertractoren.be	www.oldtimertractoren.be
5-feb	HEINKENZAND	10.00-15.30	RB DE STENG	STENGEPLEIN 1	0031 113 220 493				
6-feb	HELEMMES	08.30-15.30	RB TA SG	ESPACE DES ACACIAS, PLACE HENTGES	0033 3 20 042 193		6/m - 2		
9-feb	LOVENJOEL	20.00-	BMV VERGADERING	KEIZERSTRAAT T'STICHELTJE	016 402 306				
13-feb	WANZE	09.00-13.00	RB TA SG	RUE DE LEUMONT 118 ANTHEIT E42 UITRIT 7	085 713 343			type1@swing.be	www.amaf.be
19-feb	WASQUEHAL/LILLE	10.00-18.00	RB TA MB	SALLE DU DOJO, RUE DU MOLINEL	0033 666 648 733		- 2,5		
20-feb	WASQUEHAL/LILLE	10.00-18.00	RB TA MB	SALLE DU DOJO, RUE DU MOLINEL	0033 666 648 733				
20-feb	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN					
22-feb	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VERGADERING	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		5/1,2 - 2	mccf@telenet.be	
23-feb	KURINGEN	20.00-	LIMAC VERGADERING	ALDENHOF KURINGERSTEENWEG 413	0495 226 942				
27-feb	NAMUR	09.00-14.00	RB MA SG	PLACE NOTRE DAME DE LA PAIX, ERPENT	0032 81 400 149	250	20/1,3m - 3	toyshownamur@belgacom.net	www.toyshownamur.be



Zet je op 2 meisjes (filles) ipv op 2 rijen (files), de foto is in Frankrijk gemaakt.

Verkeer en vervoer uit oude plaatjesalbums, met de groeten van Hans Nuis

OK, volgende maal parkeer ik mijn wagen in achteruit.

