

Nieuwe Renault Clio

PASSIE HAD AL EEN
KLEUR,
NU HEEFT ZE OOK EEN
VORM.



Concessiehouder **RENAULT**

H. Mahy N.V.

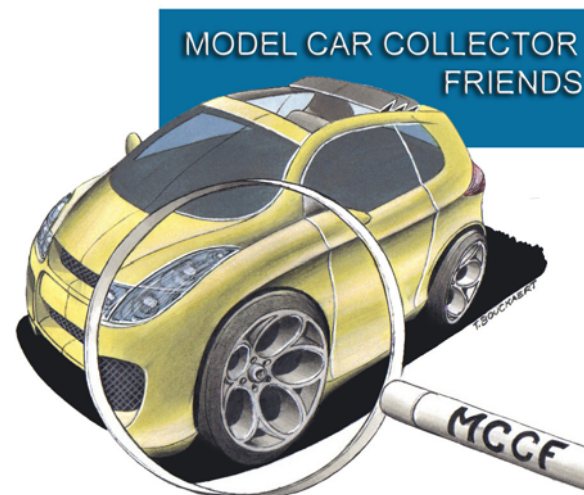
149/163 Brusselsesteenweg
9050 Gent - Ledeberg
Tel. 09 210 70 70

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

Wieltjes

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

Lidgeld betaald? Jou lidkaart zit hierbij. Indien niet, dan is geen betaling ontvangen.



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.

Inhoud:

- P3 Clubnieuws
- P4 De eerste?
- P6 P.P. models
- P10 Hoe kom je daarbij? Alfa Romeo
- P18 Route 66: Barclay 2
- P20 Nutsvoertuigen: Unimog 3
- P22 1/1 naar 1/43, Ecurie Ecosse

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Jan - Feb 2013
Zonder bijlage

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 club zich bezighoudt, 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 kring vrienden 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, . . .

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, 0473 731 886, vincent.audenaert@telenet.be,
verzorgt de tafelbespreking van de ruilbeurs op mccf.ruilbeurs@telenet.be

Lidmaatschap: € 10, IBAN BE02 7370 0301 6440, BIC KREDBEBB.

Voordelen:

- ruilbeurzen met één gratis tafel voor de leden,
- vrije toegang tot de vergaderingen met ruilmogelijkheid en gratis tafel voor ruilmateriaal.
- gratis informatie (via digitale communicatie) zoals adressen van:
- winkels met modelauto's in binnen en buitenland;
- automusea en speelgoedmusea in Europa;

informatie over:

- beschikbaarheid van automodellen in miniatuur;
- rare of onbekende modelauto's;
- de waarde van modellen;
- de originaliteit van modellen.

op aanvraag zijn oude magazines te raadplegen tijdens de vergaderingen.

Vergaderingen: om 20 uur op dinsdag 29 januari, 26 februari, 26 maart, 28 mei, 25 juni, 3 september, 5 november, 3 december.

Ruilbeurzen: om 20 uur op vrijdag 26 april en 4 oktober.

Lokaal: Jeugd en Gemeenschapcenter, Kerkham, Destelbergen.

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:

IBAN BE89 3930 4173 8785, BBRU BEBB.

Nederland: RABO 3250.05.745 (W. Schipper 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.



1/1 naar

1/43

Jacques

Corgi Toys N° 1126 van 1961, Ecurie Ecosse Racing Car Transporter.

Dit model heb ik altijd gekoesterd. Het is een prachtig stuk, gestroomlijnd met een merkwaardige achtersteven, een 'hydraulisch' hellend vlak om twee racewagens een plaats te geven over de stuurhut heen en dan die werkplaats met vijzel. Achteraan de stuurhut en de werkplaats was er nog plaats voor een wagen. Mijn racing team had dus alles bij de hand, dat was luxe. Ik dacht dat het onderstel een Bedford was. Ik had blijkbaar nog een verkeerd idee.



Bestaat ook met geel opschrift.



Het Ecurie Ecosse racing team, eindigde eerste en tweede met hun Jaguars type D op de 24 uren van Le Mans in 1957. Hun oude Albion transporter was aan vervanging toe. Hun supportersclub Ecurie Ecosse Association wilde hen nu wel steunen. Het ontstaan van de wagen was echter te danken aan heel wat sponsors: busbouwer Ronnie Alexander, British Aluminium, Dunlop, ...

De echte wagen kwam voor het eerst tevoorschijn op 29 mei 1960 op het Schotse circuit Charterhall. Ontwerper was Selby Howgate. Door zijn speciale vormgeving kende het overal bijval. De wagen werd pas in 1971 verkocht aan Neil Corner, ex-racer en eigenaar van een Jaguar D. Dan ging de wagen van hand naar hand tot het in 1980 in slechte conditie werd ontdekt en hersteld.

Op Internet vindt men gemakkelijk meer informatie dan je lief is. Zo blijkt de transporter op een Commer basis te staan (en geen Fiat volgens andere sites) en de werkplaats bleek een slaapplek te zijn voor de racers, maar Ecurie Ecosse spreekt dat laatste gelukkig tegen. Het was even een ontgoocheling voor iemand met veel interesse in techniek. Corgi Toys nam zich blijkbaar de vrijheid om van de scharnierdeur een schuifdeur te maken voor de werkplaats. Ecurie Ecosse bestaat nog steeds, hopelijk vergeven ze mijn jeugdzonde er een BRDC (British Racing Drivers' Club) transfer op te zetten. Toch blijft het prachtig model aldus in mijn verzameling. Dat kleine dingetje heeft ook wel echte kilometers afgelegd.

P 22

13.01

Volgende vergadering dinsdag 26 maart.

- 19:00 - 20:00 opstellen van tafels en uitstallen;
- 20:00 - 20:15 mededelingen, ook die van jou zijn welkom;
- 20:15 - 21:00 **Pré 24 uur Spa** door **Daniël Van Elsacker**;
- 21:00 - 22:30 ruilen en gezellig samenzijn;
- 22:30 - 23:00 hulp voor het opruimen van de zaal aub.

Volgende activiteit: onze 43^{ste} ruilbeurs, vrijdag 26 april.

- 19:00 - 20:00 opstellen van tafels en uitstallen;
- 20:00 - 22:30 ruilgelegenheid voor het publiek;
- 22:30 - 23:00 hulp voor het opruimen van de zaal aub.

Ruilbeurs! Help ons aub nu reeds folders uit te delen op ruilbeurzen of rommelmarkten die je bezoekt, help ons niet-leden verzamelaars in te lichten.

Inlaat: XXX ??? Data van onze evenementen op pagina 23.

Verslag van de vergadering van dinsdag 29 januari.

Marc en Louis hebben heel wat meegemaakt in hun leven, de een wat ouder dan de ander, dus twee verschillende verhalen die op elkaar goed aansluiten. Louis begon met een overzicht van de automobielwereld, inclusief koetswerkbouwers net voor, tijdens en net na de oorlog. Die industrie werd duidelijk beïnvloed, verschillend door de politieke situatie, in elk van de West Europese landen. De producenten hadden geen of weinig keus.

Marc vervolgde met een reeks modellen te tonen zowel van militaire als civiele modellen, voornamelijk brandweerwagens. Heel ordelijke kwamen zowel Amerikaanse, Engelse als Duitse wagens op tafel.

Frappant was wel zijn jeugdbelevens in verband met de Red Bol colonnes; op 20m van elkaar, dagen en nachten lang, op wegen die speciaal in één richting werden afgezet zodat zelfs voetgangers niet mochten of konden oversteken. Ongelofelijk, 10 wagens geproduceerd om één operationeel nodige wagen te kunnen gebruiken. De Engelsen recupereerden hun defect materiaal, de Amerikanen lieten alles achter en daar werd door enkelen goed van geprofiteerd. Voor de wederopbouw van Europa was vervoer van goederen echt nodig.

Louis toonde aan dat dit gold vanaf zware trekkers (Pacific), zware tot lichte vrachtwagens (GMC), personenauto's aangepast als break, stationwagen of pick up, de Jeep tot zelfs motor met zijspan. Sommige van deze ex-militaire vrachtwagens werden tot in de jaren zestig dagelijks gebruikt.

Zelfs de halftracks en de DUKW werden gebruikt. Denk maar aan de DUKW ingezet bij de overstroming in Nederland, nu 60 jaar terug.



P 3

13.01

De eerste?

De vraag of hij de eerste ontworpen heeft mag hier wellicht buiten beschouwing worden gelaten; feit is dat hij een unicum was: Leonardo Da Vinci, de homo universalis (1452 - 1519).

Einstein mag dan al bewezen hebben dat het heelal eindig is (een troostende gedachte voor hen die steeds vergeten waar ze hun autosleutels gelegd hebben), maar Leonardo ontwierp de praktische wereld: van boten, werk -en oorlogstuigen, de parachute en de moderne fiets (jawel met pedalen en kettingaandrijving) tot de aardoliepompen, niets was hem vreemd. Daarnaast schilderde de man 's zondags nog een beetje en schiep 's werlds bekendste schilderijen, nl de Mona Lisa en het laatste avondmaal.

Maar daarbij zou hij ook het ontwerp gemaakt hebben van het eerste zelfrijdend voertuig; een kast met scharnierende tandwielen die door een veersysteem werden aangedreven en die hun energie synchroon overbrachten op de aandrijfwielen. Dat het vehikel weliswaar door manuele kracht moest worden opgespannen maakt dat het niet echt onder de noemer 'automaat' of 'automobiel' kan worden geplaatst (hoewel de gelijkenis met de vroegere Lada frappant is).

Academy en later Italeri hebben een mooie bouwkit gemaakt. Dit model kan opgewonden worden via een spiraalveer wel bekend van oude blikauto's, waardoor het dus weldegelijk kan rijden. Het meet 10x9 cm. Al bij al een mooie blikvanger in de etalage.

Tussen haakjes: ook Revell maakt nu bouwpakketten van da Vinci's ontwerpen en er zijn reeds 6 modellen beschikbaar, maar niet de Self propelling car.

Van deze 'eerste' staat een model in het museum voor wetenschapsgeschiedenis in Firenze (Italië).



Academy 18129
(6 modellen,
<http://www.academy.co.kr>)



Italeri 3101, 25,9 €
(4 modellen,
<http://shop.italeri.com>)

P 4

13.01

Bij die ontslagen viel bij Unimog ook de ganse verkooptop en hun ontwikkelaars. De oude getrouwen werden terug geloofd. In ijltempo bracht men de lange wielbasis U 3000, 4000 en 5000 uit. Daar zijn me echter geen modellen over bekend.

De stuurhut, voor het type met lange wielbasis lijkt veel op de U 1700. Voor het type met korte wielbasis gebruikte men, met weinig kosten de oude stuurhut van de U 1500 en de assen en onderstel werden voor de U 5000 versterkt, zodat hij een nuttig laadvermogen van bij de 9 t had op terrein.

De productie kon buiten Gagenau gebeuren, daar alles reeds was aangepast voor de fabriek in Wörth. Dus met een minimum aan kosten, en met ongeveer 430 man minder in Wörth voor Unimog, terug een verkoopbaar product.

De markt is nog steeds beperkt voor deze speciale voertuigen, doch het is terug rendabel. De misbaksels blijven verder geproduceerd, zij het in kleine aantallen, en aangepast aan de huidige markt. Tevens gebruikt men terug de oude beproefde componenten, om de kosten te drukken.

Naast dit geheel mag men niet vergeten dat er eind de jaren 60 tevens is gesleuteld aan een landbouwtrekker, een degelijke moderne machine, maar den boer was er niet klaar voor en te kortzichtig. Nochtans was de MB-trac een ideale landbouwtrekker op alle vlakken. Maar dat is voor een volgend artikel.

Beste Allemaal,

Het doet mij groot genoeg U allen te kunnen aankondigen dat de Modelautoruilbeurs van Kruijningen (NL) na jaren absentie gaat terugkeren op de agenda.

Datum: 16 november 2013 en niet in maart zoals eerder gezegd.

Zaal open standhouders: 08.00, publiek: 10.00. Einde beurs : 15.00 uur.

Ons Dorpshuis, Berghoekstraat 3, 4416 BJ Kruijningen.

Beschikbare tafels: 160 m. Tafeluur: € 8,00 p/m.

Toegang: € 4,00, tot 12 jaar gratis!

De toegangskaart geeft bovendien recht op een gratis kopje koffie/thee aan de bar.

Leden van BMF - MCCF en NAMAC ontvangen per persoon Euro 1,00 korting per meter tafeluur en/of op entreebewijzen op vertoning van hun lidmaatschapkaart.

Reserveringen kunnen via mij worden geboekt.

Met vriendelijke Groet,

Jan Willem Hajee

Keetweg 11, 4341 BJ Arnemuiden

GSM : (0031) - (0)6 - 5319 4261, E-mail : janwillem.hajee@hotmail.nl

Heel mooi initiatief Jan Willem en bedankt voor de kortingen, Jacques.



P 21

13.01

Omtrent

Nutsvoertuigen



deel 3

Het blijft niet bij één slag in het water, het is niet gedaan. De stuurhut van de UX 100 werd 'verbeterd' en het model werd dan de U 20.

De U 140 met een dan toch nog maar eens gemoderniseerde hut is mechanisch gelijk aan de U 1000, 1200 en 1500. We schrijven 1988, deze zijn klaar voor de euro 4 en 5 motoren met de 4 cilinder van Mercedes Benz, het type OM 366 met omega voorverbrandingskamer. Let dus wel, OM staat niet voor de Italiaanse vrachtwagen fabrikant.

Dan dachten de marktvreemde verkoopsleiders aan een werktuigendrager, wat het ontstaan van de Unimog was.

Terug naar af dus, maar met een technisch misbaksel de U 400. De terreinvaardigheid was volledig weg, alleen al door het plaatsen van de stuureenheid en dito pomp net achter, en onder de voorbumper. Resultaat, geen bodemvrijheid, en bij de kleinste slag of stoot de orbitrol (hydraulisch stuurhuis) naar de maan, en gedaan met sturen. Toch volharde men in de boosheid en bracht men drie types uit, gaande van een motorvermogen van 177 tot 238 PK met een enorm koppel. De bediening van de hydraulische circuits was elektronisch met knopjes als op een kleine GSM, en dat diende bediend door mensen met vingers als Duitse worsten, op terrein, en zeker niet vertrouwd met elektronica.

Resultaat: gans de serie was een grote flop. En toch volhardde men in de boosheid, men bracht nog verschillende wielbasissen uit. Tot bij de eerste clash in de automobiel sector tot, de mannen met het geld, waaronder de Arabieren met meer dan 33 % van de aandelen in hun zak, orde op zaken stelden. Voor de Daimler groep resulteerde dat, wereldwijd, in meer dan 50.000 man buiten! In alle stilte en goed gespreid, zodat men niet van een bloedbad kon spreken.



Louis Vits



U 20 Schuco, 1/43



U 140 NZG, zwaardere U 20



U 400 NZG N° 465, 1/43

P 20

13.01

Het model is pas in 2004 volgens de tekeningen van da Vinci (uit 1478) door de directeur van het museum en een team van ingenieurs in elkaar gezet en meet 1,68 m in lengte en 1,49 m in breedte.

Om testen te doen werd echter gebruik gemaakt van een driemaal kleiner model dat door een veersysteem in gang gehouden wordt. Pittig detail: het vehikel kan enkel afdraaien naar rechts. Wat natuurlijk geen afbraak doet aan het genie van de Vinci.

Patrick Verniers



De eerste wat? Een bewegend voertuig dat niet met spierkracht wordt voortbewogen.

Heeft Leonardo de wagen of een model gemaakt, dat is niet geweten. Verschillende musea hebben pas recentelijk zijn zelfbewegende kar gemaakt.

Isaac Newton? Het is bekend dat toen, 1680, een model gemaakt is van een tuigje dat door stoom wordt voortbewogen.

Ferdinant Verbiest? Blijkt een stukje speelgoed te hebben gemaakt in 1681.

Nicolas Cugnot? Omtrent 1779 is dan de eerste wagen op mensengrootte gebouwd die door een stoommachine is aangedreven en zou dienen als artillerie trekker.

Dan is er de vraag wie bouwde de eerste wagen die door een interne verbrandingsmotor werd aangedreven? De ene natie na de andere wil met de eer wegllopen. Zo zijn de strijdende kandidaten Delamare-Deboutville Malandin (Frankrijk 1884), Siegfried Markus (Oostenrijk 1864 en 1875), Karl Benz (Duitsland 1886), Gottlieb Daimler (Duitsland 1886).

Maar dan is er nog iemand die in Parijs aan de ontwikkeling van gasmotoren werkte, Etienne Lenoir en zijn wagen zou 26 jaar voor Benz gereden hebben. Een Fransman? Nee, hij is geboren in de streek van Virton, België!

Op zoek naar tekeningen en modelletjes dan. Tekeningen en gravures zijn er genoeg te vinden. Hun oorsprong is onduidelijk, ze zijn heel sterk verschillend voor de ontwerpen van Newton, Verbiest en Lenoir. Zijn er originele verslagen? Ook dat is een vraag!

Er bestaan geen modelletjes van de wagens van Markus en van Lenoir.

Ik koos een bepaalde tekening voor de auto van Etienne Lenoir die realiseerbaar is en maakte die uit balsa en overschotjes.

Jacques



P 5

13.01

PP Copy models

Het maken van wit metalen modellen was niet de eerste passie van Ian Law, de man achter PP Copy models. Ian is gestart met het restaureren van wrakjes van Dinky Toys om op die manier deze modellen weer in de oude glorie te herstellen. Ian zit al 25 jaar in het vak van het maken van miniatuurmodellen en het 1^e model was mooi om te maken maar ook het maken van het laatste model is en blijft nog steeds mooi.

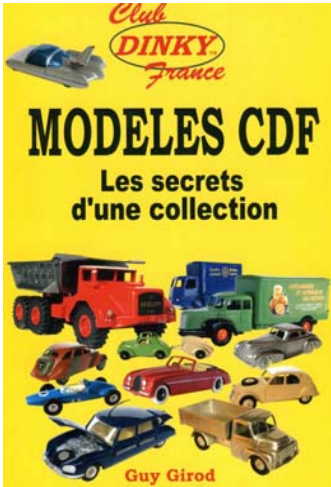
Het eerste model was een model uit de 28 series type 1; de zogenaamde 'OXO Van'. Het model werd in 1988 voor £ 1000 verkocht waarop de reactie van Ian was: daar maak ik een 'copy' van. De reactie van een handelaar was toen dat wanneer van dat model een kopie werd gemaakt er direct 50 stuks van zouden worden afgenomen.

Dit was de start en Ian reisde vaak heen en weer naar London om een machinebankwerker te ontmoeten die onder andere voor de productie van juwelen een centrifugaal machine had gemaakt.

De eerste centrifugaal machine werd gekocht en er werd gestart met de productie van alle types vrachtwagen uit de 28 serie. Alle variaties die er bestonden werden gefabriceerd en voorzien van de juiste transfers. De kopie Dinky Toys modellen waren in die jaren erg populair en werden verkocht via advertenties in de Collectors Gazette.

Op een dag kreeg Ian een telefoontje van de eigenaar van Replicars voor een afspraak. Tijdens het gesprek kreeg Ian een groter order voor het maken van modellen die bestemd waren voor de verkoop op de promotiedagen bij de Bijenkorf. In deze order was onder andere het promotiemodel van de Bijenkorf van de 28 serie het type 2 opgenomen. Dit was een zeer succesvolle actie met als resultaat dat er de nodige Replicars orders werden geplaatst. Het was echter van korte duur want helaas ging het bedrijf Replicars een andere richting in qua modellen.

Er is een periode geweest waarin er zowel wit metalen modellen werden geproduceerd als werd gerestaureerd. Dit werd echter steeds lastiger om te doen en met het restaureren van modellen werd gestopt. Ian concentreerde zich vanaf dat moment op het maken van wit metalen modellen. Er zijn ook modellen voor de Amerikaanse Dinky Toys club gemaakt, maar de verkoop van deze modellen in Amerika ging met name na de situatie van nine eleven (11.09.2001) sterk achteruit met als gevolg dat de verkoop behoorlijk inkrimpt.



Na verloop van jaren kwamen steeds meer nieuwe modellen het bestaande assortiment aanvullen. Het merendeel ervan bleef dus twintig tot zelfs dertig jaar nagenoeg onveranderd bestaan. Vooral deze modellen zijn voor de verzamelaar bijzonder interessant. Kleine wijzigingen, aangebracht aan elk model in de loop van zijn productie, laten ons dan ook toe om vergelijkingen te maken en verschilpunten waar te nemen. Verscheidene factoren hebben deze verschilpunten bepaald: schaarheid van materiaal, veroudering of slijtage van de matrijs, wijziging van productiemethoden, invloed van markttendensen, en zo voort.

Het valt daarbij moeilijk te zeggen wanneer en om welke redenen precies bepaalde veranderingen in werkwijze en gebruik van materialen bij de productie van Barclay wagentjes werden ingevoerd. We weten wel dat Barclay na W.O. II moeite heeft gedaan om zijn productielijnen te moderniseren.

Wat de wielvarianten betreft is er een min of meer duidelijke evolutie merkbaar. Metalen wieltjes (foto's 1 tem 4) evolueerden stilaan naar rubber bandjes op houten (!) velgen (foto's 8 en 15). Na korte tijd verdween dit type en zien we modellen met volledig rubber wieltjes verschijnen (foto's 14 en 16). Uiteindelijk werden ook deze vervangen door kunststof wieltjes. Deze evolutie weerspiegelt eigenlijk de geleidelijk degradatie van kwaliteit in de loop der jaren.

In onze moderne tijd valt het moeilijk te begrijpen dat er in de dertiger jaren van de vorige eeuw nauwelijks sprake was van kwaliteitscontrole en veiligheidsnormen. Zo zien we bij een aantal Barclay castings op bepaalde plaatsen in het koetswerk kleine gaatjes (foto 17), of scheurtjes in het metaal (foto 19), vensteropeningen die nog gedeeltelijk zijn opgevuld met stukjes soms naar buiten geplooid scherp metaal en zo meer. Voor een spotgoedkoop product maken kwaliteit en veiligheid weinig verschil.



Deel 2 Karakteristieken

Zoals reeds besproken in deel 1 is het belangrijkste kenmerk van de (vooroorlogse) Barclay modellen het slush-cast gietprocédé. Foto (9) geeft hiervan een vrij duidelijk beeld.

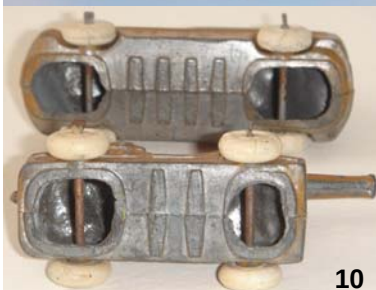
Een tweede belangrijk in het oog springend herkenningselement is het chassis met twee ovaalachtige openingen (om de overvloedige gietbrij te laten wegvloeien). De dickere rand rond deze openingen zorgt voor versteviging van de bodemplaat. Tussen de twee openingen zijn, eveneens ter versterking, al naargelang de lengte van het model telkens 1 tot 4 dwars liggende, streepvormige verdikkingen waar te nemen (foto 10).

Een derde duidelijk zichtbaar kenmerk van Barclay modellen is dat bij het gietproces alleen de zijruitjes van het voertuig werden uitgespaard, d.w.z. dat de voor- en achterkant mee zijn dichtgegoten met het koetswerk (foto 7 deel 1). Deze manier van werken komt vrijwel uitsluitend voor bij Barclay, en is tientallen jaren lang quasi ononderbroken hetzelfde gebleven.

Merkwaardig is dat bijna alle modellen zijn gegoten in twee symmetrische matrijshelften (foto's 3 en 11). Hier en daar worden figuurtjes zelfs meegegoten met het model (foto's 11 en 12).

Barclay speelgoedautootjes bleven veel generaties kinderen fascineren. Ze waren goedkoop (5 tot 10 dollarcent/stuk), gevarieerd, stijlvol, gestroomlijnd en kleurrijk beschilderd. En ze waren bijzonder robuust: een belangrijk element voor duurzaam speelgoed (cfr Matchbox, ...).

Gedurende de hele productieperiode bleven kleuren zoals rood, oranje (foto 2), blauw (foto 13), groen (foto 8) en bruin (foto's 6 en 14) dominant aanwezig. Naargelang er zich nieuwe behoeften voordeden, werden andere kleuren toegevoegd en dan weer weggelaten.



P 18

13.01

Het eerste clubmodel voor de Club Dinky France was de 1^e 2CV bestelwagen en in de loop der jaren zijn er veel verschillende modellen voor Club Dinky France gemaakt. Onlangs is er een boek verschenen van alle PP Copy modellen die voor Club Dinky France zijn gemaakt. Het boek is voor de leden van Club Dinky France bij de club voor € 20 verkrijgbaar. Bij het maken van de PP Copy modellen heeft de gedachte aan de Dinky Toys altijd een onderdeel gevormd.



De eerste modellen voor Club Dinky France waren erg basic en een beetje zwaar. Nu zijn er castings die veel lichter in gewicht zijn. De modellen zijn voorzien van raampjes en van een interieur. Soms zijn er onderdelen aangebracht die verwijderd kunnen worden. Het is voor nu mogelijk om een veel breder assortiment voor de Club Dinky France aan modellen te maken.

Een mooi voorbeeld hiervan zijn de presidentiële auto van de Franse premier en de 4 motoren, die zowel voor het in konvooi rijden als individueel gebruikt kunnen worden.



De nieuwe doos van deze Club Dinky France modellen toont de Champs Elysées als achtergrond. Het vernieuwde presidentiële model heeft raampjes; een interieur; deuren en een motorkap die geopend kunnen worden. Dit model is een aantal jaren geleden ook verschenen, maar toen in een veel soberder uitvoering.



Ik ben zelf ook lid van de Club Dinky France en bestel de modellen waarvan ik denk dat ze mooi passen binnen de echte reeks van Dinky Toys modellen. De modellen worden in Dinky stijl gemaakt, maar omdat het net geen Dinky modellen zijn worden de modellen eigenlijk nog veel bijzonderder maar vooral schaars. Per model wordt namelijk het aantal modellen gemaakt dat door de leden van CDF is besteld.

Het assortiment aan modellen is eigenlijk van alles wat en dat komt omdat de auto's in Engeland worden gemaakt op verzoek van een Franse club. Het assortiment is daardoor heel divers en loopt een beetje door elkaar heen.

P 7

13.01

Wereldberoemd van Dinky Toys werd bijvoorbeeld de caravan in crème met geel of blauw, maar Ian plaatst hier een geheel eigen versie van een camper naast. Maar niet elke keer doet Ian een beroep op zijn fantasie want er zijn ook kopieën van realistische Dinky Toys. Voorbeelden hiervan zijn de Town Car, maar ook de Ambulance uit de 24 serie. Er werden door DG ooit modellen gemaakt die qua stijl overeen kwamen met de 24 series, maar Ian Law maakt kopieën van hele schaarse versies.

Ook de bekende 39 serie stond in de belangstelling en er verscheen een taxi versie van de Buick Viceroy en een brandweerauto op basis van de Studebaker State Commander. Was dit idee gebaseerd op het model van de Chrysler Royal uit het welbekende Dinky boek van de Richardsons?

De rode Landrover van Dinky is een heel bekend model. Ian bracht een kap op de achterzijde en een reservewiel aan met als resultaat dat er een geheel ander model is ontstaan. De Hudson Commadore werd na een behandeling een politiewagen en de auto werd getransformeerd van een vierdeurs naar een tweedeurs carrosserie. Een truc die door verzamelaars vaak wordt toegepast is de zaag in het model plaatsen. En op die manier maak je van een coupé een cabriolet. De Karmann Ghia en de Jaguar XK 120 coupé zijn hier goede voorbeelden van. Waarom heeft Dinky Toys dit zelf nooit gedaan? Waarschijnlijk kozen die voor een geheel ander model in de collectie.

De productie van modellen kan ook veel gemakkelijker, want modellen van Ian als de Simca Chambord; de Présidentielle; de Peugeot 203 Darl'mat en de Citroën 2CV Sahara zijn eenvoudige verbouwingen gebaseerd op bestaande modellen.



P 8
13.01



Een vrachtwagenchauffeur is volop tegen een boom geknald.
Vraagt een politieagent aan hem wat er gebeurd is.
Zegt de chauffeur: "Er liep plotseling een hond op de weg."
De agent: "Misschien had u die hond maar beter aan kunnen rijden."
De chauffeur: "Dat wou ik ook, maar toen kroop ie achter een boom."

Op het autosalon:
Koper: ik zoek een auto voor mijn dochter, die wordt 18.
Verkoper: is deze wagen dan jouw keus?
Koper: ja hoor en graag in een geschenkverpakking aub.

Wie wil adverteren?

Wie wil zelf adverteren of een sponsor aanwerven voor onze club?

De adverteerder / sponsor kan kiezen uit een pub van een gans blad € 150, een half blad € 75 of een derde blad € 50. De pub verschijnt 6 maal over de loop van het jaar. Het formaat van ons clubblad is A5, het is volledig in kleur en gedrukt op glanspapier. Wij ontwerpen eventueel zelf. Onze oplage is 150 stuks. De sponsor krijgt volgend bewijs van kosteninbreng:
Bij deze verbindt MCCF (Model Car Collector Friends) er zich toe om als tegenprestatie voor uw 50 euro sponsoring, uw logo en of gegevens of eventuele publiciteit, te publiceren in ons tweemaandelijks boekje "Wieltjes". Dit gedurende een gans jaar (= 6 publicaties, 1/3 pagina in kleur).
Uiteraard zal u eveneens ons magazine ontvangen.
In naam van MCCF en de leden wens ik u alvast te bedanken voor uw gewaardeerde steun.

Deze kader is een derde blad

P 17
13.01

De modellen staan uitgesteld in een kast die opgesteld staat in de woonkamer. Jawel, een weloverwogen deal met de echtgenote toen we in het huwelijksbootje stapten ! Dat de modellen uitgesteld staan in de woonkamer geeft mij veel voldoening.

Uiteraard blijft de glazen deur gesloten voor iedereen – enkel ikzelf doe deze open voor onderhoud of effectief het bijstellen van een nieuw model. De modellen op schaal 1/43 die meestal verkocht worden in een plastic doosje, worden niet uit het doosje gehaald. Een bewuste keuze – ik weet dat ze niet zo mooi “presenteren” in het doosje, maar uit ervaring weet ik intussen dat het heel wat makkelijker is in onderhoud (lees stofvrij houden van de modellen).

Voor bezoekers die de verzameling aanschouwen met andere woorden “een leek” is het soms een rare bedoening : je als volwassen storten op het verzamelen van miniaturen. Maar velen kijken vol bewondering naar de modellen en hebben geen idee van de markt en de handel die rond de autootjes bestaat. Ze vallen helemaal uit de lucht als je vermeldt dat er zoiets bestaat als een miniatuurclub.

Het zijn niet alleen de modellen van Alfa Romeo die me boeien. Alles wat uiteraard met en rond het merk gebeurt wordt op de voet gevolgd. Al moet ik toegeven dat omwille van het gezinsleven dit misschien wat kleinere proporties aangenomen heeft ten opzichte van vroeger. Indertijd werd elk artikel over Alfa Romeo bijgehouden. 't Is intensief en misschien wel wat absurd. Maar als ik nu artikels bekijk van een tiental jaren geleden dan moet ik toegeven dat het een grote voldoening geeft. En als ik in die papieren of mappen verzeild geraak dan ben ik vertrokken voor een paar uurtjes. Dan neem ik er een paar boeken bij en tracht ik een rode draad te vinden in historiek van het merk. Alhoewel ik dit niet zo makkelijk vind. Vele boeken artikels en dergelijke meer, spreken mekaar wel eens tegen. Enfin, stel mij niet de grote vragen over het verloop en bestaan van het merk rond de jaren '30 tot en met '60. Vanaf de jaren '60 lijkt het allemaal wat beter opvolgbaar. De voldoening haal ik niet uit het feit dat ik me verdiep in de historiek en daar bijgevolg dan ook veel zou over weten, maar in het aanschouwen van de modellen (zowel op ware grootte als op schaal). Het is waarschijnlijk duidelijk dat ik indertijd gevallen ben voor het design van het Italiaanse merk. Het lijnenspel van de modellen sprak me indertijd en nu nog steeds aan. Hoewel ik terdege besef dat, vandaag de dag, het commerciële aspect wel degelijk meespeelt.

Slot van het verhaal - Nee, hier staat geen Alfa Romeo op de oprit. Mijn beroep brengt met zich mee, dat ik van vier wielen voorzien wordt door mijn werkgever. Tussen mijn echtgenote en mijzelf is er een mooi compromis. Geen oerdegelijke Duits op de oprit, maar wel een betaalbare Italiaan. Neen, het is geen Alfa Romeo maar wel van een aanverwant merk. En het moet gezegd mijn Alfa's laten het nooit afweten. Ze staan steeds paraat, blinkend en fraai in de kast achter glas, altijd startklaar. Niet onderhevig aan regen, ijzel en sneeuw. Ik hoop de verzameling nog jaren te kunnen uitbouwen. Volgens mij wordt het dan pas leuk omwille van de verhalen en anekdotes die er achter zitten.

Peter Desmet

P 16

13.01

Ook is er een Parijse Panhard bus die door het plaatsen van andere deuren hier een mooi voorbeeld van is. Het omgekeerde komt ook voor, want welke Dinky liefhebber kent niet de Cadillac Eldorado? Daar heeft Ian een prachtige Cadillac sedan van gemaakt. De Buick Roadmaster werd omgetoverd tot een Woody en een Peugeot 403 Berline werd een bestelwagen in de brandweerkleur. De vliegveld tankwagen die gebaseerd was op een Panhard is door Dinky nooit in grote aantallen gemaakt maar hier krijgt het model de kleuren van BP. De zeer bekende Citroën vrachtwagen met melkflessen wordt omgebouwd tot een vrachtwagen met een gesloten opbouw gebaseerd op het Bedford model in de Dinky kleuren. U zult zich afvragen waar de melkflessen blijven? Welnu die worden geplaatst op een Renault 1000 Kg.

Ik vind de modellen heel geslaagd omdat het juist leuke afwijkingen zijn op de bestaande Dinky Toys modellen. Tevens is het mogelijk om een kopie van een Dinky Toys model aan te schaffen dat anders nooit in de vitrinekast komt omdat het veel te duur is. Denk hierbij maar aan de Austin Omnisport; de Bijenkorf auto en niet te vergeten het Bentall model. Dat Ian een goede waardering krijgt in het land van de witmetalen en kopie Dinky Toys modellen blijkt wel uit het feit dat Ian een paar jaren geleden in het kader van het 70 jarig bestaan van Dinky Toys een drietal modellen heeft gemaakt voor de Dinky Toys Collectors Association.

Wanneer een van onze Wieltjes lezers wat meer informatie wil hebben over de Club Dinky France of de Dinky Toys Collectors Association (Engeland) dan wil ik deze mensen graag van dienst zijn en de nodige informatie verstrekken. Tot slot: voor een uitgebreid artikel met foto's over de PP Copy models verwijs ik naar Modelauto nr. 159.



Veel verzamelaargroeten, Hans Nuis.

P 9

13.01

Verzamelen van miniatures, hoe kom je daarbij?

Het verhaal heeft een moeilijk begin. Maar het opzetten van een verzameling miniatures was misschien wel vanzelfsprekend. Tja wanneer begon het eigenlijk allemaal ? Dat vind ik zo bizar telkens bij het aanhoren van de spreekbeurten. Iedereen uit de club weet, althans min of meer, wanneer en hoe ze aan het verzamelen geraakt zijn. Ik niet ... Ik herinner me een aantal zaken die de aanleiding zullen gegeven hebben tot het verzamelen. De voorkeur voor een thema of merk is in mijn geval zelfs maar gekomen als ik het spelen met de autootjes al ontgroeid was. Maar laten we beginnen bij het begin. Het verhaal opbouwen en zo zal misschien wel het één en ander duidelijk worden. Of kan ik althans naar jullie toe enige duidelijkheid scheppen.

Het moet gezegd dat ik als kind een grote interesse had voor speelgoed en speelgoedauto's. Ik heb uren gespeeld met de miniatuur trein. En daar lag misschien al een eerste keuze. Op het moment zelf snel genomen, maar op dit eigenste moment met een impact op het verzamelen zelf. Stel je voor dat ik de spoorbanen, wissels, locomotieven en wagons verder had uitgebouwd. Het had er enigszins anders uitgezien.

Tevens wil ik onderstrepen dat een jas met ronde knopen mijn voorkeur verdiende. Immers als ik mij als kleine jongen vervoeelde, dan boden de knopen de oplossing. Deze dienden als stuur voor mijn geïmproviseerde wagen. Ik had het liefst de ronde dozen met snoepen van Mackintosh. Niet zozeer voor de inhoud maar wel voor de ronde schijf bovenop de doos. Die diende dan jawel, als stuur voor mijn geïmproviseerde wagen.

Velen onder ons zijn eigenlijk gestart vanuit het spelen met miniatures. Ik heb uiteraard veel tijd gespendeerd tussen miniatuurauto's, de speelgoedgarage; racebaan, Vandaag kijk ik met enige jaloezie naar mijn kleine neefjes die voor sinterklaas een garage, kraan of racebaan krijgen. En al hebben wij dan een dochter. Toch vind ik het leuk om voor haar het poppenhuis, de eetstoel voor de pop, ... of iets dergelijks te assembleren.

Als tiener keek ik met bijzonder veel interesse naar de auto's van mijn vader, nonkels en opa. Zo herinner ik mij nog de Vauxhall Viva van mijn peter. De meeste onder jullie zullen zeker de veel gevraagde blauwe metaalkleur nog herinneren. Mijn nonkel versleet een vloot Meredessen. Hij kocht ongeveer elke vier jaar het nieuwe model. Een andere nonkel deed dan zo weinig kilometers dat hij zijn wagens bijna niet versleten kreeg. Als ik het goed voor heb zit hij nu aan zijn vierde wagen. De man is intussen ruim over de zestig. Mijn opa reed meer dan tien jaar met een R12. Mijn vader had dan weer een R16 in mooi mat bordeaux. Met bovenstaande paraaf wil ik gewoon mijn uitgesproken interesse in de automobiel onderstrepen. En ja het is blijven hangen. Met veel plezier schuim ik op heden, de grote oldtimerbeurzen van ons land af. Ik vind het een geestig tijdverdrijf. Goed besteedde tijd om mijn verzameling uit



te bouwen, maar met de nodige nostalgie en bewondering kijk ik naar de fraai en minder fraai overgebleven exemplaren op schaal 1/1.

Op mijn zestiende liep ik school op het kunstsecundair Sint-Lucas te Gent. Het is daar dat de voorkeur voor een merk is beginnen bloeien.

Vele van mijn collega studenten waren een paar jaar ouder dan ikzelf. Enkelen kwamen met de auto naar de school. We hebben toeren uitgestoken. Eén verhaal wil ik jullie niet onthouden. Op een zonnige dag de ruitewissersproeiers op de motorkap een kwartslagje draaien en zo de fietsers en/of voetgangers een verkwikkende douche bezorgen. De één vindt het al wat minder leuk dan de andere, maar voor ons ... hilarisch. Eén van de medestudenten reed met een Alfa Romeo Giulietta 2.0. In de lelijke licht bruine metaalglanslak. Echt waar een lelijk kleur maar een pracht van een wagen. De typische Italiaanse wig vorm : een duikende motorkap en het poepje in de lucht. Soms zie je het model nog eens op een beurs. Maar ik vermoed dat de meeste van de wagens te vroeg weggeroest zijn (vandaar misschien zijn keuze voor de bruine kleur). Telkens hij vertrok of voorbij reed viel ik in zwijm voor de sound van de motor. Toeval wil dat op dat moment hier in de streek een Alfa Romeo garage geopend werd. Telkens een nieuw model gelanceerd werd, ging ik vol passie langs. Als het echt niet anders kon (studententijd) zelfs met de fiets. De lancering van een nieuw model kon niet doorgaan zonder mijn aanwezigheid. Zo is de voorliefde voor een merk geboren. Algauw kocht ik de types 33 en 75 op schaal 1/24 als start van het verzamelen, beiden van het merk polistil en in de obligatoire rode kleur. Alhoewel het toen zeker niet de bedoeling was om modellen in grote getallen aan te kopen.

Van zodra ik werkte ging ik in diezelfde garage een eerste auto kopen. Een tweedehands Alfa Romeo 33 1.3 met boxermotor. Ik was zo fier als een gieter. De verzameling schaalmodellen nam intussen ook ongekennde uitbreiding met dan telkens wel een tikkeltje gezond verstand. 't Is te zeggen miniatures aankopen van mijn geliefkoosde automerk, verschillende schalen met een diversiteit aan kleuren. Meestal koop ik nieuwe modellen en als het al eens gebruikte modellen (occasies) zouden zijn, dan heb ik ze het liefst zonder al te veel beschadigingen. Ik heb het reeds aangehaald – zonder een voorkeur voor kleuren, maar moet ik vermelden dat bij het overzien van mijn verzameling rood de overheersende kleur is ! In die zin zelfs dat als ik op vandaag de keuze heb eenzelfde model te kopen in de rode of een andere kleur, ik opteer voor de andere kleur. Kwestie van wat variatie in de verzameling te steken.

Ik ben intussen een veertiger en als ik de verhalen aanhoor van collega verzamelaars besef ik dat mijn verzameling met een 100-tal modellen nog niet zo uitgebreid is. Voor mij hoeft dit ook niet. Elke aankoop is er één die wel overwogen wordt. Een al teveel beschadigd model komt er niet in en ik ben ook niet op zoek naar de meest exclusieve verzameling. Soms moet Alfa een nieuw model uitbrengen schaal 1/1 om mijn verzameling op kleinere schaal uit te breiden. Ik koop zeer graag op beurzen – het gebeuren er rond is leuk (bekijken van modellen, prijs wikken en wegen, ...). Daarom interesseert kopen via internet me niet. Alhoewel ik besef dat ik daar, de grote uitbreiding van de verzameling laat liggen. Maar het is dan wel goed voor de portefeuille.

P 10

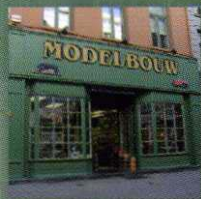
13.01

P 15

13.01

MODELBOUW

Kattestraat 4 - 9300 Aalst



Tel. 053 78 66 92 - 053 77 48 06 - Fax 053 77 35 00



OPENINGSUREN:

Elke dag doorlopend
open van 9u30 - 18u MCCF-leden

ontvangen 10 % korting mits vertoon van hun
lidkaart op modelauto's, bouwdozen en toebe-
horen (niet op treinen, wapens of telegeleide
voorwerpen)

BTW BE 400 666 913

www.modelbouwaalst.be

E-mail: aitc.modelbouw@skynet.be



2008 CONTACTPUNT tel. 09 330 77 02

P 14

13.01



GARAGE FRULLEUX
Dendermondsesteenweg 45/2
9260 SCHELLEBELLE

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



DE NIEUWE **GRAND VITARA** 5D

- + 1.9 DDiS - 129 pk
- + 6,6 l/100km
- + 174gr/km CO₂-uitstoot
- + 4-mode 4x4
- + 4 sterren op de EURO NCAP
- + 7 airbags
- + 3 jaar garantie
- + 3 jaar assistance

P 11

13.01

Wegwijzer

Het volgende Wieltjes verschijnt eind april. Jou bijdrage is welkom tot eind maart.

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.

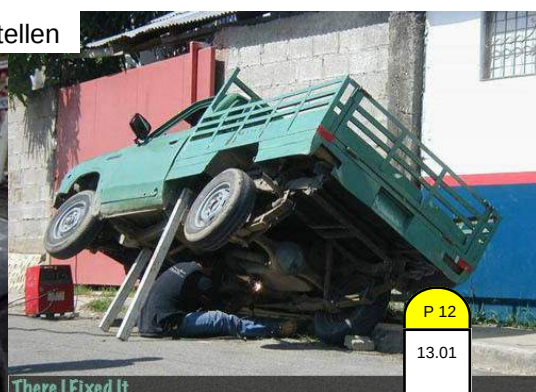
Stuur mij aub folders die je verzamelt tijdens je beursbezoeken, van magazines enz zodanig dat ik ontbrekende beursgegevens kan invullen. Legende:

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
26-feb	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		5/1,2 - 2	mccf@telenet.be
27-feb	BRUGGE	09.30-18.30	RB OT MA AUTORETRO	BEURSGEBOUW	050 812 194			
1-mrt	ANTWERPEN	14.00-20.00	OT ANTWERP CLASSIC SALON	ANTWERP EXPO VAN RIJSWIJKLAAN 191	03 647 23 82			philippe.bracquaert@skynet.be
2-mrt	ANTWERPEN	09.00-18.00	OT ANTWERP CLASSIC SALON	ANTWERP EXPO VAN RIJSWIJKLAAN 191	03 647 23 82			philippe.bracquaert@skynet.be
3-mrt	ANTWERPEN	09.00-18.00	OT ANTWERP CLASSIC SALON	ANTWERP EXPO VAN RIJSWIJKLAAN 191	03 647 23 82			philippe.bracquaert@skynet.be
3-mrt	NIVELLES	09.00-14.00	RB TA SG PLANET TOYS	SHOPPING CENTER CHAUSSEE DE MONS	0486 794 290	270	35/1,8m - 5	
3-mrt	LOMME/LILLE	09.00-16.00	RB TA SG	AV DE DUNKERQUE 796 MAISON DES ENFANTS	0033 320 930 412	500	12/m - 2	deneve.patrick@numericable.fr
10-mrt	AMAY	09.00-13.00	RB TA SG AMPSIN	GYMNASE COMMUNAL RUE DE L'HOPITAL 1	0497 040 558	110	-2,5	cajacollections@gmail.com
10-mrt	EEFDE/DEVENTER	10.00-14.00	RB 1/87	DORPSHUIS HET HART, JOLINKWEG 2	0031 626 250 158			showcoordinator@ho-modelautoclub.nl
10-mrt	ESTREE	09.00-17.00	RB SG	SALLE DE FETE	0033 327 920 076		5/m - 2	
10-mrt	TOURCOING	09.00-13.30	RB SG TOYS EVENT	SALLE G DAEL RUE DE LILLE 100			4/m - 2	
26-mrt	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		5/1,2 - 2	mccf@telenet.be
30-mrt	KRUININGEN	10.00-15.00	RB MA	DORPSHUIS BERGHOEKSTRAAT 3	0031 6 5319 4261	160	8/m - 4	janwillem.hajee@hotmail.nl
21-apr	GEMONDE/HERTOG	09.00-14.00	RB MA BESTSE	ZAAL DE SCHUIF DORPSTR 30	0031 40 255 0041			m.vanhoutum@chello.nl
26-apr	DESTELBERGEN	20.00-23.00	MCCF RUILBEURS	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	09 259 0776		5/1,2 - 2	mccf.ruilbeurs@telenet.be
27-apr	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOOORKADE 24	0031 165 537 054		17/m - 5	
5-mei	SEVENUM/VENLO	10.00-15.00	RB MA	CENTRUM DE SCHATBERG MIDDENPEELWEG 5	0031 478 692 314	125		modelauto-ruilbeurs-sevenum@home.nl
18-mei	AACHEN	10.00-15.00	RB MA DANHAUSEN	EUROGRESS MONHEIMSALLEE 48	0049 241 967 2550	500	34/1,8 - 5,50	
18-mei	BEAULIEU	10.00-17.00	AUTOJUMBLE	NATIONAL MOTOR MUSEUM, HAMPSHIRE			- 20	events@beaulieu.co.uk
19-mei	BEAULIEU	09.30-16.30	AUTOJUMBLE	NATIONAL MOTOR MUSEUM, HAMPSHIRE			- 20	events@beaulieu.co.uk
26-mei	LOMME/LILLE	09.00-16.00	RB TA SG	AV DE DUNKERQUE 796 MAISON DES ENFANTS	0033 320 930 412	500	12/m - 2	deneve.patrick@numericable.fr
28-mei	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		5/1,2 - 2	mccf@telenet.be



Even herstellen



P 12

13.01

P 13

13.01