

Nieuwe Renault KANGOO



Benzine 6,1 l/100 km, CO₂ 140 g/km
Diesel 4,3 l/100 km, CO₂ 111g/km

Concessiehouder **RENAULT**

H. Mahy N.V.

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

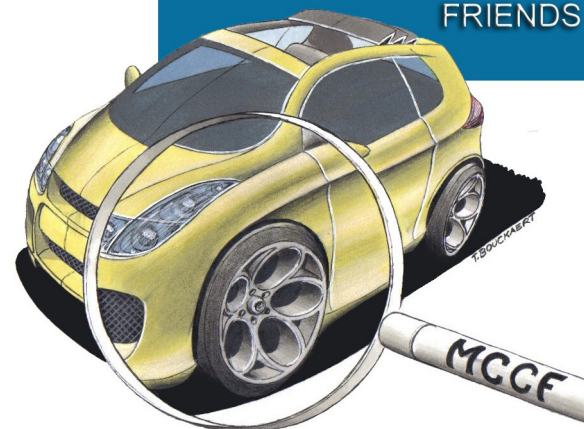
hpamahy@dealer.renault.be
www.gent.renault.be

Wieltjes



PB-PP | B-3/4954
BELGIE(N) - BELGIQUE

MODEL CAR COLLECTOR
FRIENDS



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.

Inhoud:

- P 2 Clubnieuws
- P 3 Asfalt?
- P 5 Route 66: Bradscar
- P 6 Frank Hornby
- P 8 Quiz verhaal 4
- P14 Triumph Dolomite
- P16 1/43 kits schilderen
- P18 Hulpwieltjes: Kooiaap
- P19 1/43 naar 1/1: vederlicht

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Jul - Aug 2014
Met 0 bijlage

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



Volgende vergadering dinsdag 2 september.

19:00 - 20:00 opstellen van tafels en uitstallen;
 20:00 - 20:15 mededelingen, ook die van jou zijn welkom;
 20:15 - 21:00 kennismaking met **Majorette** door **Marc De Koster**;
 21:00 - 22:30 ruilen en gezellig samenzijn;
 22:30 - 23:00 berg jouw tafel terug op aub, dank je.

Volgende activiteit: onze 46^{ste} ruilbeurs, vrijdag 3 oktober.

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

Ruilbeurs!

Deel nu reeds folders uit op ruilbeurzen of rommelmarkten die je bezoekt, help ons nieuwe tafelhouders en niet-leden verzamelaars in te lichten.

Inlaat:

november december ?

Verslag van de vergadering van dinsdag 24 juni.

Unimog door Louis Vits, verkoper - mekanieker - ontwerper - ingenieur - instructeur, kortom Mijnheer Unimog. Dat mag dan toch wel gezegd worden als we horen wat voor toepassingen hij allemaal heeft gerealiseerd op basis van dit voertuig. Voertuig? Een type gekend als "Holzreifen", op houten banden !

Hij zegt het niet, maar ik denk dat hij wel regelmatig met zijn handen in zijn haar heeft gezeten. Het ging er in zijn leven om, voertuigen te leveren die allerlei taken moesten aankunnen. Civiele toepassingen, campers, smalspoor, metro, tram, bosbouw, leger, politie, brandweer, ... Snelheden van 121m/uur (ja geen drukfout) tot 158km/uur met één en dezelfde bak, 24 gangen, zowel vooruit als achteruit. Unimog zou overal kunnen ingezet worden.

Maar daar had hij net plezier in, uitdagingen. En bij de testritten, zeker plezier en grensverleggend; spelen in het zand van Nieuwpoort tot Knokke - rijden of zich ingraven, functie van de banden!

Soms dacht ik: stoeffer ! En dan haalt hij zijn video boven, die moet wel iedereen overtuigd hebben, dat hij het wel allemaal heeft beleefd. Zelfs na de videobeelden gezien te hebben denk ik nog, is dat nu echt mogelijk?

Soms dacht ik: ongelofelijk, zelfs onmogelijk, maar dan haalt hij documentatie boven over wat er allemaal kan opgebouwd worden, over de verschillende types van één bepaald onderdeel. Zelfs een krant die handelt over één van zijn realisaties: een camper voor in de Gobi woestijn!

Allemaal leuke speeltjes, maar over geld spreken we niet. Aha, als we dan toch prijzen vragen, vallen we achterover.

Een Unimog doet dat niet.

Tiens Louis, één Unimog die omvalt en weer op zijn wielen komt?



1/1 naar

1/43

Jacques

... en dan zeg ik tegen Hans Van Hulle, ja maar ik ben ook regelmatig bezig in de manege van de dochter ... en dan zegt hij ... dan heb ik wat voor jou, een paardenaanhangwagen Interesse? Ja natuurlijk als het maar in 1/43 is ... Ik keek al uit naar de volgende vergadering, en ja hoor, ... Jacques ik heb iets meegebracht. Ik nam zorgvuldig het beschermende papier weg en ontdekte de aanhangwagen. Ik bedankte Hans natuurlijk hartig, maar maakte mij toch de bedenking, ik heb dat al, het is geen paardenaanhangwagen maar een caravan van Amerikaanse, mij onbekende, makelij.

Tot ik thuiskom natuurlijk en ze naast elkaar zette. Het zijn duidelijk modellen van eenzelfde 1/1 fabrikant. Dan merk ik verder nog op dat deurtjes open kunnen van het nieuwe model. Bij 'My Sweet Vacation Home' gaat niets open. Raar zijn de kleine, hoog geplaatste, venstertjes die naar onder open klappen en deurtjes in deuren. Typisch voor een paardenwagen, minder voor een caravan. Raar maar juist dat deed me denken aan een 1/1 fabrikant die dezelfde onderdelen gebruikt voor trailers met verschillende doeleinden.

Op het nieuwe model staat dan een sticker 'Featherlite Trailers'. Dus tijd om even Internet te raadplegen. Zo kom ik te weten dat Featherlite inderdaad een Amerikaanse fabrikant is van lichtgewicht trailers voor allerlei doeleinden. Nu kan ik met plezier de fabrikant van mijn caravan vermelden op mijn modellenlijst.

Dubbel dikke dank Hans.





Omtrent

Hulpwieltjes

Louis Vits



Onze vriend en voorzitter Jacques zit vol van de ideeën voor de club. Bij een van zijn bezoeken, meestal vluggertjes, dacht hij aan artikels voor het boekje waarin een korte beschrijving werd gegeven van iets op kleine wieltjes en niet echt een auto. Ik, zo stom als een kieke, zei daar iets in te zien en toonde prompt enkele zaken op wieltjes, zelfrijdend of getrokken. Enfin dingen waar wielen onder zaten en daardoor kon verplaatst worden. De dag erna keek ik mij mails na, Jacques had al een 14 voorbeelden op een blad geplaatst. Ik had het begrepen. In feite enkele woordjes kribbelen, en de kous was af, tot ik bij toeval een TUK TUK zag en even op Google ging kijken wat ervan bestond. Liefst 78 sites over TUK TUK. Al snel bleek dat die enkele woordjes terug een nieuw thema werden, en daar gaan we ...

KOOIAAP

Een Kooiaap is een zelfrijdende vorklift op drie wielen die achteraan de vrachtwagen of oplegger vasthangt. De bevestiging gebeurt door de vorken in twee sleuven achteraan het voertuig te schuiven, vast te maken, en daarna de lift optrekken. Simpel, maar je moet er maar aan denken.

De uitvinder is de Nederlander KOOI die een bloembollen wasserij uitbaat in het Friese Oude Leije. Het laden, bij hem, met een normale vorklift was geen probleem, maar bij de klant was niet altijd een vorklift vrij, of aanwezig, wat veel tijdverlies meebracht. Dus fabriceerde Hessel Kooi zelf maar de eerste meeneem vorklift. Al snel hadden andere vervoerders belangstelling voor zijn uitvinding. Hij stichtte in 1972 de Firma Kooi die snel groeide, en in 1994 overgenomen werd door de Finse Multinationaal Cargotec die ook Leebur containersystemen fabriceerde in het Nederlandse Meppel. In 2004 nam Cargotec het Ierse Moffett over, de grootste concurrent van Kooiaap. De naam Kooiaap verdween, en nu voert men de naam Moffett.

De hijskracht gaat van 1,5 t tot 4,8 t. Eveneens kan een 3x3 tractie bekomen worden voor het rijden op ruwterrein, bv bouwerven. De aandrijving geschied hydraulisch, de pomp word aangedreven door een benzine of diesel hulpmotor. Tegenwoordig gebruikt men nogal veel de zeer robuuste Kubota dieselmotoren. Afgebeeld model is een relatie geschenk van 1985, maar er is geen enkel spoor van een fabrikant te bespeuren.



Beste leden,

Gelieve **adres-, mail-, telefoon-, gsm-wijzigingen** steeds zo snel mogelijk **te melden** aan de secretaris van M.C.C.F.

Dit om te vermijden dat er info en Wieltjes verloren gaan doordat ik niet tijdig over de juiste gegevens beschik.

Je kan mij steeds je gegevens mailen, huhades@skynet.be of opsturen naar: Zwaluwlaan 24, 9185 Wachtebeke.

Ik hoop dat ik op jullie medewerking kan rekenen, het is in je eigen belang.

Etienne

Onze volgende ruilbeurs gaat dus door op 3 oktober. **Pas vanaf augustus vang ik aan met de tafelreservaties.** Gebruik hiervoor mccf.ruilbeurs@telenet.be of, in de avond, mijn telefoonnummer. Geef je voorkeur aan voor een grote (180cm) of een kleine tafel (130cm).

Vincent

Ik zoek helpers om magazines aan te schrijven of om webs te contacteren en ook dáár onze voordrachten en vooral ruilbeurzen te laten opnemen, en tegelijk te vragen om elkaars link te plaatsen.

Ik wil stilaan op pensioen gaan na 25 jaar MCCF dienst.

Jacques



Asfalt?

Het lezen van ons gewaardeerde clubblad bracht me op de gedachte dat we asfalt beschouwen als iets vanzelfsprekends.

We ervaren het als zo normaal dat eigenlijk niemand er over nadenkt dat asfalt in de loop der vele decennia een enorme technische ontwikkeling heeft doorstaan. Vanuit mijn voormalig beroep wil ik U allen een kleine indruk geven van waar het over gaat.

Allereerst kennen we bij het bereiden van asfalt in een asfaltmolen zogenaamde "recepten". In zo een receptontwerp worden de samenstelling en benodigde fysische en fysisch-chemische eigenschappen van asfalt bepaald. En ja, daar moet goed over worden nagedacht. Een paar voorbeelden: Onze vriend Desmedt dacht aanvankelijk dat 1 mengsel volstond om de hele laag aan te brengen. Alleen: die laag scheurde na verloop van tijd. Dit onder invloed van de druk van voertuigen, maar ook bijv als gevolg van weersinvloeden en soms ook door werking van de bodem. Dan braken er hele stukken tussen uit en ontstonden er diepe gaten in het wegdek.

Het bleek dus noodzakelijk om draagkracht, slijtvastheid, weersbestendigheid en o.a. een star begrip als "plasticiteit" (vervormbaarheid en veerkracht) telkens opnieuw te definiëren. Dit al naar gelang de plek en omstandigheden waar een weg diende te worden aangelegd. Zo had in de jaren zeventig van de voorgaande eeuw een weg bij een afvalverbrander vaak 10-20% chrysotyl en/of amosiet (asbest) in het recept. Dan smolt het wegdek niet door de warmte van de oven!



Zo ontstond verder proefondervindelijk het idee dat je eerst een stabiele diepere ondergrond moet maken, waarop je daarna een basis aanbrengt van zand, grind of puingranulaat. Als dat is geëgaliseerd, dan worden meerdere lagen asfaltbeton aangebracht. Elke laag heeft dan een eigen samenstelling (en daarmee eigenschappen). De onderste laag bevat dan de grootste kiezels. En naarmate de lagen dichter aan het uiteindelijke oppervlak komen, dan worden de kiezels kleiner en fijner.

Tussen die lagen werd en worden lijmlagen aangebracht. Vroeger gebeurde dat veelal met teer. Alleen bleek weer veel later dat die teer heel veel zogenoemde polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) bevatten. En dat spul is zwaar kankerverwekkend.

In vroegere tijden werd er ook teer aan de asfaltbeton toegevoegd. Dat veroorzaakte op heel warme dagen het zacht en kleverig worden van de toplaag. Immers die was zwart. Zwart als "kleur" neemt alle zonlicht = warmte op, zodat een weg soms letterlijk het kookpunt bereikte.

Zowel uit milieutechnische, maar ook zeker vanuit technisch oogpunt wordt er al een aantal jaren naar gestreefd om teer uit de wegbetonmengsels te weren. In veel Europese landen wordt "oud" wegdek dat teer bevat ook separaat uitgenomen en daarna ontdaan van de teer. Dat laatste wordt dan duurzaam vernietigd.

In de voorbije jaren is veel geëxperimenteerd met mengsels. Er zijn er inmiddels vele honderden. Vaak wordt een deel van het mengsel bepaald door industrie afval dat regionaal veel voorhanden is, zoals staalslakken, kalk, cement, of bijv. vliegafkomstig uit afvalverbrandingsovens. Dit soms tot wel 40%. Men noemt dat dan "vulstof". Want, we hebben ook "volume" nodig om een weg te kunnen maken.

In het Westland ligt achter Honselersdijk inmiddels een asfaltbaan die gefundeerd is op een drie meter dikke laag styropreen blokken. Zo is een circa 5 kilometer lange bodemboot gebouwd waardoor de asfaltbaan stabiel in de slappe moerasgrond van het gebied direct achter de duinen kan blijven drijven.

Als het moet zou ik een heel clubblad kunnen vullen met allerlei voorbeelden en eigenschappen van ontwerpen. Maar dat kan nooit de bedoeling zijn. Ik wilde slechts even de gedachte met U allen delen dat "asfalt" als begrip slechts bestaat in de volksmond, maar als product dan nog lang niet gedefinieerd is.

Groeten uit Zeeland.

Jan Willem Hajee



- na het spuiten, spuitbus omdraaien en 2 a 3 x spuiten, dit reinigt de spuitkop en je kan je spuitbus jaren later nog verder gebruiken. Ik gebruik spuitbussen van 10 jaar en ouder, maar ze staan steeds op kamertemperatuur en droog.

Hoeveel lagen?

- grondlaag : 2 à 3 laagjes. Eerste laag een 'mistlaag' (je ziet het materiaal nog door de grondlaag). Na 5-tal minuten de 2^e laag iets dikker dan de 1^e. Na terug 5 minuten nog een 3^e natte laag (de dikste laag). Indien lopers, laten drogen en wegschuren.

- verflaag : grondlaag zeer licht nat schuren met 1200 of 1600, afwassen (om vingerafdrukken te vermijden) en drogen (gaat prima met haardroger). Ook hier een 'mistlaag', na 5 minuten een iets dikkere laag en nadien, na 5-tal minuten de laatste natte laag (spuit tot wanneer je denkt dat het gaat lopen ...

gemakkelijker gezegd dan gedaan)

- laten uitharden gedurende 1 week op een droge plaats.

Ja, en dan?

- dit is van de meest plezierige zaken aan zelf verf spuiten, je kan je kunstwerk bewonderen !

- na uitharding van de verf, kan je best polijsten/polieren met de hand met een car polish.

- eventuele foutjes (sinaasappel, stofje) kan je nu corrigeren, maar doe dit heel voorzichtig, want je zit zo vlug door je verf en dan is het spijtig genoeg terug naar af. Je kan polijsten met grit papier (korrel 6000 of 8000, dus zeer zacht) of met polish.

- indien je decals op je model hebt, kan je na droging een vloeibare was aanbrengen (ook car wax).

- moge dit een troost wezen, ook ik heb reeds sommige modellen moeten herspuiten, daar ik ergens een kemeltje geschoten had ☺.

Oefening baart kunst, en je moet dit wel onder de knie krijgen. Indien je een mooie kit niet wil verprutsen, begin bv met een oude metalen die-cast waar je de verf van afbijt. Je kan die mishandelen zoveel je wil, maar zo leer je tenminste bij.

Ook ik heb zo een proefkonijn (een Corgy Jaguar Mk II) en dit is ideaal als ik wil experimenteren met nieuwe producten of nieuwe schuurmiddelen.

Na het polishen, alle resten van polish verwijderen, ook in gaatjes en spleten.

Zo niet, kan je dit parten spelen indien je moet details schilderen of decals aanbrengen.

Indien jullie nog specifieke vragen zouden hebben, kun je ze altijd via Jacques stellen of rechtstreeks aan mij, jean-pierre.sandrap@houghtonintl.com.

Jean-Pierre Sandrap





Betreffende de punten waar je rekening mee moet houden als je een 1/43 kit bouwt.



Deel 3 Kits schilderen, vervolg,

Voor- en nadelen van een aerograaf :

- tamelijk duur in aanschaf, maar op lange termijn interessant
 - je moet er leren mee spuiten, zo niet is het knoeiwerk
 - je moet je verf, verdunners, vernissen afzonderlijk kopen (autolak of speciale hobbyverven)
 - je kan zoveel tinten maken en mengen als je wil
 - je kan in zeer fijne lagen werken
 - een aerograaf moet na het spuiten perfect gereinigd worden (demonteren en terug monteren)
 - draag altijd een aangepast masker om te spuiten, sommige van de gebruikte producten zijn ronduit giftig
- Ik zelf spuit sinds meer dan 20 jaar met spuitbussen, met een prima resultaat (zeggen de anderen) ☺.

Voor- en nadelen van spuitbussen:

- je hebt tal van kleuren en tinten die uit voorraad leverbaar zijn.
- een spuitbus kost veel goedkoper dan lak in bulk (bv liter verpakking).
- goedkoop als je tal van verschillende kleuren spuit.
- indien kleur niet standaard beschikbaar, kan je specialist de spuitbus met de juiste kleur afvullen mits een kleine prijsstoeslag.

Hoe, waar en wanneer spuit ik:

- goed geventileerde ruimte met masker, denk aan je gezondheid
- niet spuiten bij vochtig weer als je geen verwarmde ruimte hebt
- nog nooit een verfspuitbus gebruikt ? Oefen dan eerst op een leeg conservenblik, als je mooi uniform kan spuiten zonder lopers en zonder sinaasappelschil, dan ben je klaar om je model te spuiten.
- leg je spuitbus in goed lauw/warm water voor je begint, zo wordt de verf dunner en het spuiten gaat vlotter.
- schudt de bus zo lang als opgegeven op de verpakking.
- spuit eerst op een proefplaatje of je conservenblik, zo krijg je het gevoel wat je spuitbus doet (sommige merken hebben iets meer druk dan andere, maar dit weet je maar als je bezig bent).
- hou de bus altijd verticaal als je spuit en draai je model (zo niet spuit je drijfgas en blijft de verf in de bus).
- ik gebruik een Vise-Griptang om mijn model vast te houden en in alle richtingen te draaien. Op een geperforeerde plank kan je de Vise-Grip laten steunen voor het drogen.
- autolak droogt zeer vlug, maar indien je een stofje ziet laat het zitten, achteraf kan je dit wel wegschuren.



BRADSCAR

Heron Van Damme



Ziehier een bedrijf dat de duimen heeft moeten leggen voor Matchbox !

Tussen 1951 en 1953 bracht Bradshaws Model Products Ltd.

(BMP) een drietal loden personenwagentjes op de markt. De onderneming was gevestigd in Hove, nabij Brighton (Groot-Brittannië), en werd geleid door een zekere George Bradshaw. Elk model was op schaal +/- 1/75, en was bedoeld om gebruikt te worden bij de zgn. OO-gauge modeltreinbanen. De kostprijs van de modelletjes lag echter hoger dan de vergelijkbare die-cast speelgoedautootjes uit die tijd, die bovendien van betere kwaliteit waren. Bijgevolg kende de verkoop maar weinig succes. In een poging om het tij te keren werd in 1954 gestart met de productie van een modelautootje in plastic op dezelfde schaal: de Jaguar Mark VII. Toen ook dit niet lukte, werden alle modellen van de productielijn gehaald.



1951 Morris Six



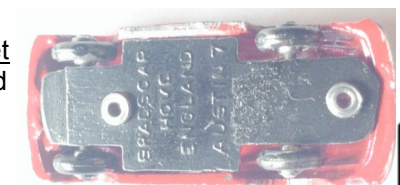
1952 Riley 1, 1/2 litre



1953 Austin A30

Wat de belangrijkste kenmerken betreft moet vooraf gesteld worden dat er blijkbaar veel zorg en aandacht werd besteed aan de afwerking van ieder model. Het koetswerk is accuraat en met veel precisie gemodelleerd. Koplampjes, radiator en bumpers werden zorgvuldig met de hand in zilver bijgeschilderd. Elk wagentje is voorzien van zwarte, geribde ijzeren wielletjes, een glanzende laklaag en een zwarte blikken of loden bodemplaat. De wagentjes komen voor in 3 of 4, in die tijd veel voorkomende kleuren zoals donkerrood, grijs, beige, donkergroen of zwart. Interieur is uiteraard nergens aanwezig. Door de vele metalen onderdelen ligt het model (lood)zwaar in de hand. Op welke manier deze relatief zeldzame modellen werden verkocht is nog steeds een raadsel. Tot op vandaag werden immers nog geen individuele doosjes teruggevonden.

De aandachtige verzamelaar zal opmerken dat de werkelijke merknaam BRADSCAR is, en niet Bradscars, zoals blijkbaar verkeerdelijk vermeld staat in meerdere naslagwerken. Inderdaad, alleen deze eerste benaming komt voor op de bodemplaat van bepaalde modellen.





Tribuut aan een genie

Niet echt een jubileum maar wel een rond getal is de 80^{ste} verjaardag van Dinky Toys als zelfstandig merk. En alhoewel Dinky's een weinig overroepen lijken en hun prijs in geen enkele verhouding staat tot de 'schaarste' van het product, blijven ze onaangevochten de nummer 1 in modellenland. Ook staan ze nog steeds garant voor kassa-kassa en dat bewijzen zelfs de heruitgaven van Atlas.

En alhoewel de 'gouden eeuw' van Dinky zich na de oorlog situeert en dus na de dood van zijn ontwerper in 1936 is het toch aan dit genie aan wie dit artikel gewijd is: FRANK HORNBY (een naam om nooit meer te vergeten).

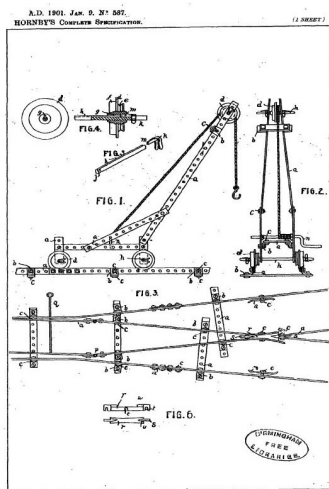
Geboren in 1863 in Liverpool (deze stad lijkt een goede voedingsbodem te zijn voor genieën) stamt hij uit een middenklasse gezin; vader was werkzaam in een groothandel. De school was echter niet weggelegd voor Frank (die trouwens heel zijn leven in het accent zou praten van zijn geboortestad), maar die wel het 'self-help'-boek van Smiles had verslonden. Vanaf zijn zestiende had hij verschillende klerkbaantjes tot hij boekhouder werd in het vleesimportbedrijf van David Elliot.

Ondertussen was hij gehuwd en had twee zonen, voor wie hij in zijn vrije tijd verscheidene speeltjes (bruggen, kranen, vrachtwagens ed) maakte in zijn tuinhuis. Tot hij op een bepaald ogenblik op het idee kwam om deze stukken te assembleren met identieke metaalstukken door middel van boutjes en moertjes. De metalen plaatjes waren een halve inch breed en de perforaties bevonden zich eveneens op een halve inch. Van in het begin hechte Hornby grote waarde aan de educatieve kant van zijn speeltjes. In 1901 tenslotte melde hij een patent aan voor zijn 'Mechanics Made Easy' (nadat hij zich 5 pond had geleend bij zijn werkgever Elliot). Deze wederom zag graten in het werk van Hornby en werd 'slapende' vennoot.

Een eigen onderneming werd opgezet en in 1902 kwamen de eerste sets in de handel, bestaande uit de metalen plaatjes, assen, wieljes alsook een instructieblaadje met de bouwplannen voor twaalf modellen (dit voor de huidige prijs van omgerekend 30 pond – toch niet echt goedkoop).



FRANK HORNBY



[The Hornby is a reproduction of the original in metal and wood]

Gelukkig is er wel een producent die ooit een model van de Triumph Dolomite heeft gemaakt en dat is Odgi. Deze fabrikant produceerde de niet verschenen maar wel geplande Dinky Toy modellen. De modellen werden uitgevoerd in wit metaal in de schaal 1:45 en geproduceerd in Chiswick Village Londen.

Ook het bedrijf PP Copy models uit Brighton heeft ooit een wit metalen model van de Dolomite uitgebracht en ik heb ooit een model, gemaakt in Zuid Afrika, en bestaande uit een soort van hars aan de collectie toe kunnen voegen.



PP Copy models



Rowan Sear

Het echte model werd geproduceerd van 1937 – 1940 en de productie aantallen bedroegen slechts 200 ex. Dit is een open versie met 2 extra zitplaatsen in de vorm van de dickey seat. De Triumph Dolomite modellen waren zeer goed

uitgerust met accessoires. Het waren duidelijk auto's die bedoeld waren voor een hoger segment in de markt.

Enkele technische gegevens:

Motor: 8 cilinders in lijn met een dubbele bovenliggende nokkenas.

Boring x slag: 60 x 80 cm, cilinderinhoud: 1991 cc.

Maximaal vermogen: 140 pk, topsnelheid: 169 km/u.

Transmissie: met 4 versnellingen en voorkies systeem.

Chassis: geperst profielstaal

Ophanging: starre assen met voor en achter half epileptische bladveren.

Remmen: rondom hydraulische trommelremmen.

Carrosserie: sportwagen met 2 extra zitplaatsen.

Tot slot: mensen die interesse hebben in de productiebeschrijvingen van de Dinky Collection modellen kunnen een mail sturen want ik ben in bezit van veel materiaal. Het adres is: j.nuis@kpnplanet.nl

Veel verzamelaarsgroeten





Triumph Dolomite Een model dat helaas nooit als Dinky Toys is verschenen!

Bij het doorbladeren van oude uitgaven Wieltjes kwam ik de uitgave januari - februari 2009, een artikel tegen over de 38^e Triumph Dolomite Roadster Coupé. Deze tekst trok mijn aandacht want waarom is dit model nooit geproduceerd? De plannen waren gereed en halverwege de jaren 40 werden de tekeningen nog aangepast.



Begin 1990 werd het model dan uiteindelijk uitgebracht als onderdeel van de Dinky Collection. In vergelijking met de voor ons bekende Dinky Toys was het Dinky Collection model echter uitgevoerd met veel meer detail; veel chroom; lichtjes. De eenvoud waar de Dinky Toys vroeger om bekend stonden was er een beetje af. Het meest opmerkelijke verschil was echter dat er in het Dinky Collection model een heuse dickey seat was aangebracht, terwijl bij het oorspronkelijke model alleen de contouren zichtbaar waren.

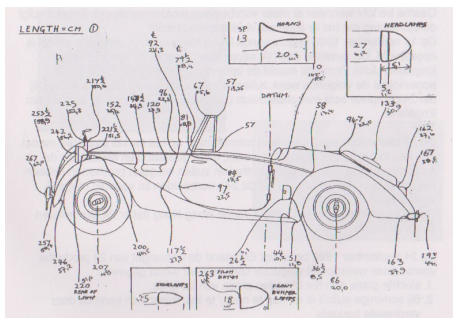
Vraag voor mij; waarom is het gebeven bij de plannen van Dinky Toys en waarom is er ruim 50 jaar later een Dinky Collection model uitgebracht?

Het zal volgens mij altijd een raadsel blijven, maar zijn er dan geen andere producenten geweest die een dergelijk mooi model op de markt hebben gebracht. Een snelle zoektocht op Internet leert mij dat er niet zoveel is. Natuurlijk wordt het Dinky Collection model nog steeds aangeboden en op Ebay trof ik ook nog een repro doosje aan.

Van het Dinky Collection model valt het volgende te vertellen. Op 16 februari 1989 stuurt Gerry Tekerian (marketing Mattel) een bericht terug aan John Torrance (productie Mattel) met de mededeling dat het een rationele beslissing is om te kiezen voor de Triumph Dolomite als special edition binnen de Dinky Collection.

De 1^e reactie van Gerry was: it was never made by Dinky. Naast deze eerste reactie schrijft hij verder: het is een model dat alle verzamelaars van Dinky zouden willen hebben en het model vormt de juiste schakel tussen de originele (oude) Dinkies en de nieuwe Dinkies. De prijs moet ongeveer £ 14 - 15 bedragen.

Hiernaast een van de tekeningen van het Dinky Collection model.



Vanaf 1906 maakte men voor het eerst winst en in 1907 werd het 'MECCANO' handelsmerk geregistreerd terwijl in 1908 'Meccano Ltd' werd opgericht; de producten werden geëxporteerd en er werden verkooppunten opgericht in Parijs, Berlijn, Barcelona en de VS.

In 1916 volgt wellicht een van de belangrijkste coups van Hornby, nl het uitgeven van 'Meccano Magazine', een tijdschriftje dat een heuse binding zal vormen tussen de liefhebbers van Hornby's producten. Het is dan ook niet enkel een reclamevehikel (inclusief meccano-bouwhandleidingen) maar een echte informatiedrager; -naast weetjes over scheep-, luchtvaart en spoorwegen zijn er tal van andere rubrieken: uitvindingen, beroemde personen, boeken, postzegels en uiteraard de clubnieuwtjes. Niet alleen scholen hebben clubs opgericht, maar ook wereldwijd schieten de 'Meccano' verenigingen uit de grond: 'The Meccano Guild' was 'A Worldwide Fellowship of Boys'. Later zou de Dinky Club volgen. Zelfs heden zijn deze magazines nog de moeite waard om doorbladerd te worden.

Maar Hornby was nog niet aan het einde van zijn latijn en sowieso geïnteresseerd in mechanische werkingen tekende hij in 1920 zijn eerste 'O-gauge' (spoor 32mm -schaal 1/43,5) trein met uurwerkmechanisme: wederom een succes en al snel volgden een rits accessoires die terug te vinden waren in de landelijke Engelse gemeenten; en het moet gezegd: ikzelf bezit enkele van deze locomotieven die nog steeds vlekkeloos werken wat toch veel zegt over de kwaliteit van Hornby's producten. Trouwens moesten deze loco's in 1930 plaats maken voor de elektrische treinen. Uiteraard hoorden in deze miniatuurwereld ook auto's thuis en zo werden de eerste Meccano wagens (met veer) geproduceerd, de 'Modelled Miniatures' (maar weggeconcurrereerd door Triang's Minic reeks). Zo werd overgeschakeld op een die-cast procedure (Mazac) en in 1934 werd 'Dinky Toys' officieel boven de doopvont gehouden. En ook hier werden van in het begin reeksen gecreëerd (die geen aparte nummering kregen maar enkel verschilden door een letter). Met de leuze 'Collect Them All' werd de verzamelwoede ingeluid die wellicht vandaag nog door zindert. Hornby maakte niet enkel speelgoed maar miniatuurweergaven van de werkelijkheid, hij heeft een fascinatie geschapen bij talloze generaties van 'schoolboys' die heden tot overgewichtige, grijze lummels zijn geworden en die (als het niemand ziet) toch nog eens met een Dinky-tje over de tafel scheuren, dank zij dit Liverpools genie. THANKS FRANK !!



Patrick Verniers





Waar of niet waar 4 ? De Keizerlei

Een van mijn zakenrelaties is een echte Antwerpenaar, niet dat ik daar iets verkeerd mee bedoel, maar die inwoners van die Scheldestad hebben iets wat wij niet hebben.

Tijdens een van onze rondritten in de provincie kwam het gesprek over moto's. Na vijf minuten kende onze vriend daar reeds alles over en na tien minuten wist hij me in allerlei superlatieven uit te leggen hoe je moest schakelen, een willie trekken, met maximaal koppel door de bochten gaan en noem maar op. Ik kende den Eugene, zo noemt hij, al tientallen jaren en het duurde niet te lang of het heilige moto vuur ontstak in alle hevigheid.

Als ik hem suggereerde om samen eens een tochtje te maken, wist ik heel goed dat hij de jongste 20 jaar nog geen moto van dicht of van ver goed gezien had. Sterker nog, nooit met een moto gereden had. Maar ja, je kent die sinjoren.

Enfin, toen onze zakelijke missie afgelopen was, namen we afscheid en ik stond er op dat wij de volgende zomer samen eens gingen rijden. Wij zagen elkaar nog geregeld maar over moto's werd er nog weinig gesproken, tot in de lente. Groot was mijn verbazing toen hij me op een vrijdagavond opbelde of we de zaterdag geen toertje gingen maken met zijn nieuwe machine.

Nieuwsgierig naar wat hij nu had uitgespookt ging ik direct in op zijn aanbod. S'anderdaags kon ik mijn ogen niet geloven als ik bij hem de oprit opdraaide. Nu moet je weten dat onzen Eugene niet van de grootste of dikste is. Als ik zeg 50kg nat gewogen en maximaal een meter vijftig, overdrijf ik niet. Met zijn vijftig jaar is zijn haarbos ook verdwenen en hij cultiveert zijn drie overgebleven haarsprietten met de meeste zorg. En daar stond hij te pronken naast zijn motorfiets! En wat voor een, een Goldwing 1500 met alles er op en er aan.

Hij, compleet in het leer met friemels zoals hij dat zo mooi zegt. Friemels zijn lang lederen stripjes die op de zijanten van mouwen en broekspijpen zijn genaaid en die tijdens het rijden door de wind opwapperen. Een clown had er niets aan, wel allemaal enorm goede kwaliteit en duur natuurlijk, maar kitsch en show. Die Goldwing had meer weg van een opgetutte blikwinkel met allerlei kermisverlichting dan van een motor. Enfin, Eugene stal weer de show en zoals het bij zijn imago hoort, wist ik na drie minuten wat dat hele gedoe wel koste. Afgrijselijk duur, maar een zakenman van zijn kaliber kon zich toch niet minder permitteren!

Na een tas koffie stelde hij voor om een cappuccino te gaan drinken op de lei. Daar waar standingmensen van Antwerpen hun koffietje slurpen kon onzen Eugene toch niet ontbreken en moest hij toch ook zijn zakenrelatie, die ook motor reed, voorstellen.

Als ik hem zijn show zag opvoeren om zijn helm op te zetten en zijn geluidsisolatie in te stellen was ik gelukkig dat ik mijn pispot reeds aanhad, zo kon hij niet merken dat ik bijna van mijn motor viel van het lachen. Ik keek wel verwonderd hoe dat kleine ventje met die vierhonderd kilo wegende tweewieler wegreed. Waarschijnlijk had hij reeds stiekem kilometers geoefend.



Eens op de leien aangekomen nam hij in het drukke verkeer meer plaats in dan een tientonner en zijn stereo-installatie braakte op maximum volume 'Born to be Wild'. Je kon er niet naast kijken. Fier als Ceasar op zijn paard keek hij meer rond zich dan naar het verkeer. Op zeker moment merkte hij net iets te laat dat de verkeerslichten op rood stonden en ging bruusk in de remmen met als gevolg dat zijn voorwiel net iets teveel naar rechts schoof ... en daar ging Eugene met veel klank tegen de kasseien van de Keizerlei. Net op die hoek was dat grote terras met al die Antwerpse zakenrelaties van den Geen. Hoe hij ook vloekte en ketterde, hij kon niet vanonder zijn blikwinkel geraken. Met enkele bereidwilligen van op het terras hebben we met verenigde mankracht onze Hell's Angel van onder zijn moto geholpen en die dan netjes recht gezet langs de kant. Wij zijn dan geen koffie gaan drinken op dat terras maar buiten de stad en ik heb dan wel alle mogelijke uitleg gehoord hoe dat kwam, gaande van een slechte moto tot slechte laarzen.

Louis



Gelakt hout.
Tijdloos design.

www.maat.be
075 466 489

maat
FOUNDED 20.02.2002

Interieur design.
Meubelen op maat.



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,

verzorgt de tafelbesprekingen op mccf.ruilbeurs@telenet.be



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

Nederland: € 15 (wegens portkosten).

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 19 uur op dinsdag 2 sept, 4 november, 2 december 2014, 28 januari, 25 februari, 31 maart, 26 mei, 30 juni, 2015.

Ruilbeurzen: om 20 uur op vrijdag 3 oktober 2014 en 24 april 2015.

Lokaal: Jeugd en Gemeenschap Center, Kerkham, Destelbergen.

Coördinaten: N 51°03'17" - O 03°48'07"

ACMA North Europe, (Renault club).

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

e-mail: acmanortheurope@gmail.com

web: **www.acmanortheurope.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.



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.

Sinds maart 2013 hebben we ook een web site: www.mccf.be. Mits aanvraag op het algemeen e-mailadres krijgen leden toegang tot het ganse pakket, winkeldressen, beursagenda en ruilen.

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 mccf@telenet.be.

Laat MCCF, ons web en clubblad een bron van vreugde worden voor vele 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, . . .



Wegwijzer

Onze club heeft nu zijn eigen web. Zie www.mccf.be. Je kan als lid toegang krijgen tot pagina's die uitsluitend voor leden bestemd zijn. Deze pagina's zijn: gezocht, te koop, adressen van winkels en data en coördinaten van beurzen. Wij wensen geen concurrentie te doen aan andere zoek-sites. We willen met vertrouwen, enkel onder leden, kunnen handelen. Je kan via mccf@telenet.be jouw toegang aanvragen.

Wij zoeken helpers om magazines aan te schrijven of om webs te contacteren en ook daar onze voordrachten en ruilbeurzen te laten opnemen, en tegelijk te vragen om elkaars link te plaatsen.

Help ons ook met onze lijst van beurzen. Staat jou favoriete beurs niet op de lijst? Jij kent wellicht de data. Stuur mccf@telenet.be de gegevens. Als wij ze publiceren dan ontmoet je daar waarschijnlijk nog enkele van de vrienden of rij je samen.

Het volgende Wieltjes verschijnt eind oktober. Jou bijdrage is welkom tot eind september. Wij allen rekenen op jouw medewerking met artikels van jouw hand. Probeer verzamelaars naar onze ruilbeurs te brengen, aub vraag ons en verdeel extra foldertjes op de beurzen of aan de winkels die je bezoekt.

Legende: RB RuilBeurs; T Tentoonstelling, M markt, V Veiling, MA ModelAuto's, MB Modelbouw, SG SpeelGoed, TA Treinen & Auto's, OT Old Timer, BD Boeken & Documenten

DAG	STAD	UREN	BENAMING/ORGANISATIE	ADRES	TELEFOON	TAFELS	€/m - € ink	KONTAKT	STEK
17/aug	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN			30/1,8 - 0		
2/sep	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		5/1,2 - 2	mccf@telenet.be	www.mccf.be
14/sep	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN			30/1,8 - 0		
21/sep	SEVENUM/VENLO	10.00-15.00	RB MA	CENTRUM DE SCHATBERG MIDDENPEELWEG 5	0031 478 692 314	125		modelauto-ruilbeurs-sevenum@home.nl	
27/sep	APELDOORN	09.00-14.00	RB MA	WIJKCENTRUM ORCA, GERMANENLAAN 360	0031 55 355 2338			modelautoverzamelbeurs@live.nl	
28/sep	NAMUR	09.00-13.00	RB MA SG	PLACE NOTRE DAME DE LA PAIX 5, ERPENT	0032 81 400 149	250	20/1,3m - 3	toyshownamur@belgacom.net	www.toyshownamur.be
28/sep	WAMBRECHIES	09.00-18.00	RB SG EUROTOY	ESPACE GILLES ALAIN BILLIET AVENUE FOCH	0033 320 396 928	100	- 4	contact@musee-du-jouet-ancien.com	www.musee-du-jouet-ancien.com
4/okt	DESTELBERGEN	20.00-23.00	MCCF RUILBEURS	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	09 259 0776		5/1,2 - 2	mccf.ruilbeurs@telenet.be	www.mccf.be
18/okt	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOORNKADE 24	0031 165 537 054	1350	22/m -5		



70 jaar terug, jong geleerd, goed geleerd. 50 jaar terug, voor mechaniek nog wat hulp nodig, goed geprobeerd. En nu deze beste excuus voor een snelheidsovertreding. Toen een politieagent deze dame tegen hield vroeg hij: "weet u wel hoe snel u reed?" De 83-jarige dame gaf de agent een glimlach van oor tot oor en zei: "waarschijnlijk veel te snel maar ik moet op mijn bestemming komen voordat ik vergeet waar ik naar toe wou."

