

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

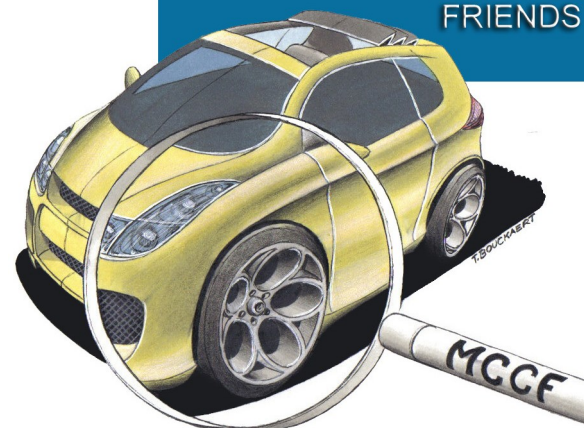
hpamahy@dealer.renault.be
www.gent.renault.be

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 4 Route 66: Bub
- P 6 Michelin testwagens
- P13 Quiz verhaal 5
- P14 Dolomite 4 of 6 cilinder?
- P15 Mettoy
- P16 Mettoy rallycross
- P18 Hulpwieltjes: Zamboni
- P19 1/1 naar 1/43: Michelin koets

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Sep - Okt 2014
Met 1 bijlage

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

Volgende vergadering dinsdag 4 november.

- 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 **X door X**;
- 21:00 - 22:30 ruilen en gezellig samenzijn;
- 22:30 - 23:00 berg jouw tafel terug op aub, dank je.

Volgende vergadering dinsdag 2 december quiz.

- 19:00 - 20:00 opstellen van tafels en uitstallen;
- 20:00 - 20:15 rapportering van het bestuur voor de algemene vergadering;
- 20:15 - 21:00 **Quiz** met vragen van **Partrick Verniers en vrienden**;
- 21:00 - 22:30 ruilen en gezellig samenzijn;
- 22:30 - 23:00 berg jouw tafel terug op aub, dank je.

Inlaat: januari en februari?

Verslag van de vergadering van dinsdag 3 september.

Majorette door Marc De Koster. En hij doet het dan toch maar hij verzamelt eigenlijk Siku, maar wie onder ons blijft bij één thema? Hij begon wat weifelend, want hij wist er niet zoveel van, dacht hij. Wel, wat hij wel wist was dan ruim voldoende. Wij kregen een kort overzicht van het ontstaan en de evolutie van de firma met hun Railroute treintjes, eindigend in de jaren '70, maar hun autootjes (vanaf 1964) waren blijkbaar wel een succes. De serie 200 en 300, verkocht in tankstations en huishoudwinkels zijn als speelgoed bedoeld, maar uiteindelijk nemen ze zelfs Solido over die als eerste correcte 1/43 modellen maakte en zich duidelijk richtte op de verzamelaar. De markt van de speelgoed autootjes en de interesse van de kinderen veranderde. Productie in Thailand of niet, overnames door andere investeringsmaatschappijen volgden elkaar op. Uiteindelijk heeft Emile Veron, die 88 is geworden en pas vorig jaar is overleden, toch gelijk gekregen. Speelgoed autootjes en Majorette zijn er nog. En dan komt de specialist in Marc de kop opsteken. Hij laat ons een ganse reeks met modelletjes zien, uit de verschillende series en bespreekt ze in detail. Majorette maakt enkel autootjes van bestaande modellen, weliswaar in verschillende schalen, met steeds variërende wielletjes en in een plejade van kleuren. Ondanks de kleine afmetingen, 3 inch modellen, gaan deurtjes en motorkappen en koffertjes open, dus breekbaar! Als er dan nog onderdeeljes bijkomen zoals antennetjes, vergeet het dan maar om nog een winkelfris modelletje op de kop te tikken. Het lijkt me al moeilijk om de verschillende aanhangertjes te vinden met hun: bootjes, kano's, zweefvliegers, zeilers, kampeertentjes en 'sleurhutten'. Verzamelaars? De pot op! Denk maar aan een reeks wagentjes gespoten met een bijzondere verfmethode zodat elk autootje uniek is, goed gevonden. Daar heeft de specialist beursnijder Hot Wheels nog niet aan gedacht.

We hebben toch allemaal wel iets geleerd, dank je Marc, het was fijn.

1409 02



1/1 naar

1/43

En dan zegt Louis, ik heb een mooi boek gekocht over Michelin, interessant. Ik zal een artikeltje schrijven want ik heb al twee speciale modelletjes. Wil je het eens lezen? Natuurlijk wil ik dat. Daar staat dan een foto in van een koets met witte banden, die koets herken ik als een Brougham, een lichte 4-wiel paardenkoets, ooit gemaakt door Brumm. Dit type koets is waarschijnlijk ontstaan in Schotland, voor een zekere lord Brougham maar kende alras een groot succes op het continent. De naam Brougham werd gebruikt om een voertuig te identificeren als gesloten koetswerk voor de passagiers. Later werd de naam gebruikt voor auto's met wat meer luxe.



Witte banden? Jawel, het duurde nog een tijdje om de chemische en mechanische weerstand van rubber te verbeteren. Een van die middelen is koolstof, pas vanaf 1918 hebben we zwarte banden.

Aan de slag, een onvolledig modelletje van Brumm en idem dito van Safir moeten het doen. De wielen van de koets op de foto zijn kleiner dan de wielen van een normale koets. Het Safir modelletje heeft dan de grote wielen van de vroege auto en die zijn dan in verhouding correct voor de koetswielen op de foto. Een tweede Safir modelletje verschaft dan de witte bandjes.



De wielletjes van de koets gaan voorzichtig van de as af en de as komt gemakkelijk uit de ophanging van de koets. Hetzelfde doe ik met het wagentje, maar de asjes zijn dikker. De gaatjes voor de as van de plastic koetsophanging moeten heel voorzichtig uitgeboord worden. Dat lukt vrij aardig. Nu nog alles samenstellen. Van de foto uit het boek maak ik een scan, sla dat op als een afbeelding en de dochter kent Photoshop heel wat beter dan ik. De tekst op de koetsdeur wordt afgedrukt en die kleef ik op het modelletje.

En klaar is ... Jacques



1409 19



Omtrent

Hulpwieltjes

Louis Vits



Zamboni ijsdweilmachine

Er stond een tijdje een raar toestel op de startpagina van ons MCCF-web. Was dat voor de wintermaanden? Dit model is wel degelijk een ijsdweilmachine en de bodemplaat vermeldt ergens ZAMBONI.

De uitvinder Frank Zamboni (1901-1988) werd geboren als zoon van Italiaanse immigranten in Eureka, staat Utah. Zijn ouders verhuisden in 1920 naar Chicago, waar zijn oudere broer een garage had. Kleine Frank volgde technische school. Na een elektrohandel startte hij met zijn jongere broer tevens een ijsfabriekje, maar verkochten dat in 1939 met de opkomst van de koelkast. Zo kwamen ze in contact met ijs en openden beide broers een ijsbaan, Iceland Skating Ring. Natuurlijk moest die onderhouden worden, een drieluik man werkte er ongeveer anderhalf uur aan om de piste terug bruikbaar te maken. Kostelijk en tijdrovend, na veel testen van prototypes, o.a met een afgedankte Willy's jeep, ontstond het huidige model.



Het principe is als volgt, een dun laagje ijs wordt weg geschaapt en nadien wordt er verwarmd water gespoten op het bewerkte oppervlak. Dat vloeit weg in alle kassen en gaten en bevriest snel tot een schone ijspiste met een spiegelglad oppervlak. Het verwijderde ijs wordt opgezogen en in een residu tank bewaard. Nu wordt de machine ingezet tijdens de pauzes van de wedstrijden, ongeveer een kwartuurtje voor dezelfde klus.



De aandrijving gebeurde eerst door een Detroit diesel, maar nu is, over de ganse gamma, de machine te verkrijgen met elektrische aandrijving, LPG, benzine, methanol of diesel met roet filter. Zamboni produceert sinds 1949 deze machines en is nog steeds het leidinggevende merk.

Model: White Rose Collectables 1/55, 1995; hetzelfde model bestaat in een reeks met publiciteit van verschillende ijshockey clubs en als souvenir van bvb hun jaarlijkse conferenties.



Verslag van de oktober ruilbeurs

Spijtig, François, Lieven, Ko en Jan-Willem moesten laat afzeggen. Allen met terechte redenen, maar ook allen met grote tafels. Dit maakte het uitzicht op de turnzaal wat lichter. We hebben dus niet ons record tafelhouders of lopende meter tafels gebroken. We hebben ons record aantal bezoekers 20 man lager zien scoren. We hebben wel nieuwe gezichten gezien en 3 nieuwe leden gemaakt.



Beste leden,

Wij zoeken 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.

Gelieve adres-, mail-, telefoon-, gsm-wijzigingen steeds zo snel mogelijk te melden aan de secretaris van M.C.C.F. om te vermijden dat er info en Wieltjes verloren gaan doordat hij niet tijdig over de juiste gegevens beschikt.

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



youlittle

Hallo Jacques,

daarnet gezien op satellietzender TecTime TV (Astra): <http://www.youlittle.com/info/> van een firma in München, te zot om rond te lopen: een 3D miniatuur van jezelf. Mooi voor bij de verzameling, de verzamelaar zelf! Niet goedkoop, maar wel enig ...

OK Marc, dat vind ik wel leuk, dus: email info@youlittle.com: kan 1/43?

Antwoord: het is in principe mogelijk maar details gaan dan verloren. Kan men zich herkennen als het poppetje maar 4cm hoog is? (op de foto hoger dan de beker)

Materiaalkosten zijn laag maar de dataverwerkingskosten blijven. Vb een 3D scan van de persoon is nodig, enz. Een 3D poppetje komt toch op 150€ per stuk.

Iemand interesse?





BUB

1

Historiek

In 1851 richtte Karl Paulus Bub een speelgoedbedrijfje op. De firma was gevestigd in Neurenberg (Duitsland) en produceerde aanvankelijk allerlei eenvoudig, met de hand geschilderd blikken speelgoed, zowel mét als zonder opwindmechanisme. In die tijd was de stad Neurenberg het centrum van de Duitse speelgoedindustrie.

Rond 1905 schakelde de onderneming over op de productie van blikken speelgoedautootjes en treintjes van hoogwaardige kwaliteit, en maakte daarbij gebruik van nieuwe productiemethodes zoals lithografie en elektrische aandrijving. In de twintiger en dertiger jaren van de vorige eeuw behoorde Bub tot de belangrijkste speelgoedfabrikanten van Duitsland. Hun producten waren degelijk, betrouwbaar, verfijnd en aantrekkelijk en daardoor ook zeer gegeerd.

In 1932 nam Bub alle voorraden en productiefaciliteiten van Bing over, een gerenommeerde failliet concurrent. Hiermee verhoogde de firma niet alleen haar marktaandeel maar kon zij ook het assortiment serieus uitbreiden. Modeltreintjes waren op dat moment in Europa zeer populair, en Bub was een van de eerste fabrikanten die diecast toebehoren voor modelspoorbanen produceerde. Vóór die tijd was er van gegoten speelgoed nauwelijks sprake. Tussen 1932 en 1935 kwamen de eerste diecast modellen op de markt: één pantservoertuig op rupsbanden, één op wielen, en een (onbekende) cabriolet. Deze modellen waren bedoeld als laadtransport voor platte spoorwagens op spoorbreedte O. Vanaf 1935 werd gestart met het vervaardigen van een aantal miniatuurwagentjes op spoorbreedte OO. Eén van deze modellen, de KdF-wagen werd naar alle waarschijnlijkheid gemaakt als nazipropaganda. Daarnaast zien we ook een tweetal voertuigen op spoorbreedte O verschijnen, de Mercedes Zilverpijl W25 en de Auto Union (type C) renwagen.

De Tweede Wereldoorlog maakte echter abrupt een einde aan de verdere productie en de fabriek werd grotendeels vernield. Blijkbaar is hierdoor heel wat BUB archiefmateriaal verloren gegaan, want geen enkele van de in dit artikel beschreven modellen is nog terug te vinden in firmadocumenten. Het bedrijf kon na de oorlog heropgestart worden, maar slaagde er slechts met veel moeite in om haar vooroorlogs productieniveau te evenaren. Uit deze periode dateert dan ook meteen het laatste diecast model van BUB: de Willy's Jeep. Vanaf de jaren 50 produceerde de firma uitsluitend blikken treinmateriaal op verschillende spoorbreedtes. Deze keuze bleek echter een strategische vergissing. Het bedrijf ging in 1966, na 115 jaar activiteit, over de kop. Vanaf 2002 zien we onder de naam Bub opnieuw allerlei klassieke en moderne diecast modellen voor de verzamelaar op de markt verschijnen. The story goes on Te noteren valt tenslotte dat de firma Epoche, gespecialiseerd in 1/87 modellen, onlangs o.m. een aantal ex-BUB modellen op kleine schaal heeft heruitgebracht.

Heron Van Damme



Dan zijn we maar eens afgezakt om het circuit te verkennen, want we moesten toch ook een stuk van de actie zien. Wat meteen opviel was, dat je bijna het ganse parcours kunt zien, als je een beetje strategisch staat opgesteld. Dat maakt het leuk, zo kun je beter volgen, dus geen grote schermen, allemaal niet nodig, je kunt de actie perfect volgen.

Wat een power hebben die auto's, niet normaal ... 600 pk uit een Ford Fiesta puren, schitterend, het rubber blijft letterlijk en figuurlijk aan het asfalt kleven. Het acceleratievermogen is fenomenaal: van 0-100 km/u in 1.9 sec, echte raketten zijn het!



Peugeot Villeneuve

Het parcours is een aaneenschakeling van verhard en onverhard, met hier en daar plaats voor een "jump" wat voor het nodige spektakel zorgt, in bijna iedere 'heat' vallen er brokken. De wagens geven elkaar geen duimbreed toe, actie van de bovenste plank. Weg

met het saaie gedoe van Formule 1 of lange saaie uithoudingsraces, "join the action" is het motief.

Ik moet zeggen dat Daniel en ik, aangenaam verrast waren, misschien is dit wel de autosport van de toekomst, want geef toe, een mens wil actie zien, er moeten geen doden vallen, maar een beetje duw en trekwerk is toch wel mooi meegenomen. Volgend jaar opnieuw.

Koen Van Kenhove



Maat

FOUNDED 20 02 2002

**Interieur design
Meubelen op maat**

**www.maat.be
0475 466 489**

**Massief hout
Tijdloos design**





Mettet Rallycross 2014: Een ervaring rijker...

Zaterdag 10/07/2014 ben ik samen met vriend Daniel Vanelsacker afgezakt naar Mettet voor het wereldkampioenschap Rallycross. Neen, niet direct ons "ding", ware het niet dat Formule 1 wereldkampioen Jacques Villeneuve tegenwoordig in deze discipline aantreedt. Wij dus weeral ne keer op zoek naar een handtekeningske voor op ons doozekes ...

Niet meteen met volle goesting en overtuiging, maar toch benieuwd kwamen we 's morgens vroeg aan in Mettet vlakbij het circuit "Jules Tacheny". Er was al een massa volk op weg naar het circuit, we waren duidelijk niet alleen.

Wat meteen opviel was de grootte van de paddock, de ene mobilhome naast de andere, allemaal open en bloot, vlot bereikbaar voor het publiek. Na een programma te hebben aangeschaft, begaven we ons naar de paddock van de groten.

De eerste die we daar tegen het lijf liepen was Francois Duval. Daniel had een paar sokkels van 1/18 miniatures mee, die nu gesigneerd zijn.

Dan op zoek naar Villeneuve, maar die was op het circuit, dus nog een beetje geduld. Niet getreurd, want ook de broers Solberg stonden op ons lijstje. Petter Solberg was wereldkampioen Rally in 2003 met Subaru. Een schitterende, vriendelijke kerel, meteen bereid om onze miniatures te signeren. Ik vertelde hem dat ik hem al eens had ontmoet in Goodwood ... Always a good place to be ... was zijn repliek ... een



Petter Solberg's Citroen DS3



Henning Solberg



1409.16

was daar samen met oud rallyrijder Per Eklund.

Henning was daar met een Saab, terwijl de meesten het toch met kleinere wagens deden, genre VW Polo, Citroen DS3 of Peugeot 208.

Uiteindelijk hadden we ook Jacques Villeneuve te pakken, de buit was binnen, alle handtekeningen die we wilden, hadden we ... onze dag was geslaagd.

Jacques Villeneuve



2 Beschrijving en commentaar

- alle modellen werden in één stuk gegoten, inbegrepen bumpers en koplampen;
- de cabrio's hebben een meegegoten interieur, maar zijn niet voorzien van stuurwiel en voorruit, behalve dan het grotere model (KB6), dat een apart gegoten stuurwiel meekreeg; het interieur van de cabrio's heeft een andere kleur dan het koetswerk.
- ieder wagentje heeft zijn eigen, aangepaste ijzeren wieltes, met hun specifieke vorm en grootte. De wieltes zijn onbespoten, of kregen rondom een zwarte beschildering mee om bandjes te suggereren.
- er is nergens een bodemplaat aanwezig. Op de onderzijde van het koetswerk lezen we een refertenummer, bestaande uit de letters KB (=Karl Bub) gevolgd door een cijfer (zie tabel).
- de lakering is bij sommige modellen blijkbaar onvoldoende hard gebakken, waardoor verfschilfertjes gemakkelijk kunnen loskomen. Elk model komt voor in verschillende basiskleuren, zoals blauw, bruin, groen of (donker) rood.
- de detaillijnen op het koetswerk werden verfijnd weergegeven en zouden het model daardoor extra herkenbaarheid moeten geven.

Nochtans dient te worden opgemerkt dat alle modellen (behalve dan het VW Kever prototype) niet onmiddellijk verwijzen naar een (Duits) wagenmerk uit die periode.

Misschien kan de lezer hierbij helpen? Vb motorkapsymbool KB6

3 Tabel met overzicht van de reeds gekende modellen (alle spoorbreedtes)

ref.nr	modeltype	benaming	mm	vanaf
KB1	?			
KB2	?			
KB3	2-deurs kleine cabrio	NSU-Fiat 1500 '38 ?	61	1935
KB4	renwagen	Mercedes W25?	110	1935
KB5	2-deurs coupé	Ford Eifel '38 ?	61	1940
KB6	2-deurs grote cabrio	Wanderer ?	91	1932
KB7	?			
KB8	renwagen	Auto Union type C?	110	1935
KB9	Jeep	Willy's	90	1946
KB ?	KdF-wagen	VW prototype	?	1935

Met dank aan Maarten Tijs voor het aanvullen van gegevens in dit artikel.



1409.05



MICHELIN TESTWAGENS

Louis Vits

Een voertuig is zo snel, baanvast en remt zo goed als zijn band goed is. Je kunt geen 500 pk loslaten op een fietsband, geen bocht nemen aan hoge snelheid zonder dat je band op de goede spanning staat, hij voldoende warm is en zijn karkas het wringend geweld en gewicht aan kan. En toch kijkt bijna geen enkele bestuurder naar zijn banden. Trouwens, veel van de hedendaagse automobilisten weten zelfs niet eens hoe ze een wiel dienen te vervangen, welke druk de band moet hebben en, dat een nieuwe band ook dient geroedeerd !!!

Sinds het bestaan van vervoermiddelen zijn veel mensen bezig met het ontwikkelen van goede banden. Reeds 2 eeuwen voor onze jaartelling wist iedere smid dat het Spaanse staal toen het beste was om houten wielen te bekleden. Rond 1860 waren verschillende industriëlen zich van bovenvermelde eisen bewust, zagen brood in het rubber voor banden en begonnen alle mogelijk testen om toch tot een duurzame en gemakkelijk te monteren band te ontwikkelen. Koplopers waren Michelin en Dunlop.

Het begon met fietsbanden, gevolgd door luchtbanden, dan vol rubberen bedekking voor aanhangers en vrachtwagens. Al snel volgden luchtbanden voor voertuigen, vrachtwagens en vliegtuigen. Allen met hun specifieke eisen. Ook andere toepassingen zoals bijvoorbeeld de rubberen rupsen voor Kégresse, zoals beschreven in vorige artikel. En dan de luchtvaart, ijsig koude banden die op enkele tienden van een seconde van 0 naar 300km/h een gewicht van 100t of meer, moeten tillen, en dat dan op een kleine 3 km tot stilstand te brengen. Om dat allemaal te kunnen realiseren diende men alles uitvoerig te testen. Dit brengt ons naar prachtige miniatures wat onze voertuigen betreft.

L'Eclair 1895, Altaya.

Michelin bouwt zijn eerste testwagen op basis van een Peugeot chassis en een Daimler motor. Deze 'Voiture Mastodonte' (1500-2000kg) werd ingezet tijdens de eerste grote wedstrijd voor 'voitures sans chevaux' Parijs - Bordeaux - Parijs, heen en terug, toen 1170km. De broers komen als laatste binnen, op zich al een prestatie voor de automobiel. De levensduur van de luchtband blijkt beperkt tot 150 km. Hun, afneembare (sneller te vervangen), luchtband bewijst wel zijn effect op comfort (minder schokken en trillingen), snelheid (minder schokken) en veiligheid (hechting bij hellingen).

Het modelletje van Altaya mocht wel met witgele banden worden uitgerust want zwarte banden komen pas in 1918 op de markt.



PRE CORGI: 1933-1955

Ik heb het artikel "tribuut aan een genie" over Frank Hornby in de vorige wietjes met interesse gelezen. Als kind herinner ik me vaders oude Meccano doos. Helaas is die verloren gegaan en rest er enkel nog één wiel van. Normaliter lees ik niks over Dinky want ik vind de afwerking en de schaal van de modellen niet zo goed als die van Corgi. Mijn mening uiteraard. Mettoy Co. werd in 1933 door Philipp Ullman opgericht; een uitgeweken Duitse speelgoudbouwer. (Mettoy = metal toys). De eerste exemplaren werden gemaakt van geperste platen en werden voorzien van een opwindmechanisme. Al snel werden er folders gedrukt met de modellen die voorhanden waren.

Tijdens WO2 werd verder geproduceerd. Helaas kwam er een tekort aan ruw materiaal en ook de vaste medewerker van Ullman werd gevorderd voor projecten van het leger. Na de oorlog verdwenen de modellen van het rollend materieel van het leger uit de prospectussen.

Na de oorlog kon de firma verhuizen naar een betere en grotere locatie en kon men zelf onderzoek doen naar diecast modellen. Er werden tegen 1948 sportwagens, racewagens, kranen, tractoren etc. in blik aangeboden, gaande van 7 1/2 " tot 17". Er werden vele variaties op de markt gebracht vertrekkende van één onderdeel; bv. vertrekkende van een cabine gecombineerd met verschillende opbouwen voor de post, het circus, ambulance etc. Iets wat we later terugvinden in het Corgi gamma. Men was op zoek naar speelgoed dat duurzamer en veiliger was. Daarom werden de modellen gegoten. Die waren iets kleiner. De gegoten modellen bleken soms een beetje te zwaar voor de opwindveer. De eerste modellen hadden geen vensters, maar werden er nadien wel van voorzien.

Mettoy had in 1948 zes modelletjes en had die tot 1951. Deze modelletjes van 1951 verdwenen 3 jaar later uit de catalogus. Mettoy produceerde ook ander speelgoed en deed ook onderzoek naar andere materialen. In 1953 en in 1954 werden er een serie plasticen modelletjes geproduceerd. Maar die bleken geen succes.

In 1954 en 1955 maakte men plannen van een Ford Consul en een Austin Cambridge. Bij het opkomen van Dinky Toys merkte men bij Mettoy op dat deze niet volgens een strikte schaal geproduceerd werden. Gezien de waarheidsgetroetheid van het model zou een vergelijkbare schaal voor de Corgi Toys wel gehanteerd worden voor personenwagens en voor kleinere vrachtwagens. Bovendien werden een aantal van de eerste Corgi's voorzien van een mechanische veer zoals voorheen, maar die waren niet zo populair. Tegen 1956 kwamen de Corgi Toys op de markt met betere details en kleurschakeringen dan de competitie. Vanaf de productie van de Corgi werden alle autootjes voorzien van vensters. Toen hadden Dinky Toys er nog geen. "The ones with the windows" was dan ook een slogan van Corgi die indruk maakte. Een extra, zeer succesvolle marketing- en verkoopstrategie. Evenals Hornby bij Dinky deed, werd in 1956 ook een Corgi Model Club opgericht. Dit was het begin van een successtory die duurde tot 1983.



Gordian Ferket



Telkenmale mijn 'Wieltjes' in de bus ligt, wordt hij meestal de dag zelf uitgelezen. Zo ook voor deze jul/aug uitgave, waar ik het artikel las van onze vriend en clublid Hans Nuis. Iets over een Triumph Dolomite en ook nog een model dat ik zelf in de vitrinekast heb.

Ik trek geenszins Hans zijn kennis in miniatures in twijfel maar de technische gegevens lezende begreep ik onmiddellijk dat er een misverstand was, tussen de Dolomite die Hans beschreef en de gegevens van de 8 cilinder Straight Eight 'Dolomite', die in feite een pure racer was. Onze 'Wieltjes' van, door en voor liefhebbers moet historisch juist zijn. Historisch gezien heeft Triumph altijd prachtige wagens gebouwd, maar altijd met (vooral vooroorlogs) een wirwar van modellen en versies waar je niet altijd wijs uit raakt (persoonlijke mening).

Triumph heeft in zijn geschiedenis 3 verschillende series 'Dolomites' gehad:
1° De Straight Eight (achtcilinder in lijn): waarvan Hans de gegevens beschrijft. Inderdaad Dolomite genoemd en een bijna exacte kopij van de Alfa Romeo 8 C (zelfs toegegeven door Donald Healey die hem ontwierp). Wij gaan hier niet over uitwijden daar dit misschien voor een ander artikel is(?)
2° De Dolomite Roadster, het Dinky model waarvan sprake.
3° De Dolomite en Dolomite Sprint vierdeurs van de jaren 70.

De Dinky Dolomite was inderdaad de top van het gamma eind jaren 30. Deze Dolomite met de fameuze waterval grille werd zowel als 4-deurs Saloon en Roadster (ons model) gebouwd, met zelfs 1 prototype als coupé, maar zonder dicky seat en met 2 kleine achterrautjes. Er waren geruchten dat Walter Belgrove, de ontwerper, eens goed gekeken had naar de Mercedes 170V uit 1936 qua vormgeving. (nog één van die mysteries !)

Deze Dolomite werd gelanceerd in april '38 en was de laatste sportieve vooroorlogse Triumph. Hij had een metalen chassis met een essenhouten opbouw en Birmabright aluminium carrosserie. Hij was ook zeer populair in de Concours d'Elegance van die tijd.
Onze Roadster was beschikbaar met een 1800 cc 4 cilinder (65 pk/4500 toeren met 2 SU carburators) en met een 2-liter 6 cilinder (75pk/4500 toeren met 2 of later 3 SU's) en waren prachtig uitgeruste wagens. Na 1939 werden er geen Dolomites meer gebouwd, daar Triumph intussen in faling ging.

De 4 cilinder Roadster was 445,8 cm lang (kort chassis) en de 6 cilinder mat in werkelijkheid 461 cm, dus onze Dinky was een lang chassis. Heb even nagemeten en onze Dinky is meer een 1/42-1/41.
De Dinky Triumph maar in schaal 1/1 (nummerplaat CCY 665 en ook de nummerplaat van onze Dinky) is sinds enkele jaren in het donkerblauw herspoten en stond op Goodwood in 2009. Misschien was de rode wel de oorspronkelijke kleur? Mij maakt het niet zoveel uit als de schaal iets afwijkt, in ieder geval vind ik het een prachtig miniatuur !

Happy reading en sla me niet in de ban van MCCF.

Vriendelijke groeten Jean-Pierre Sandrap

Dus onze Dinky 's voorbeeld zou geen 8 cilinder zijn!

Zelfbouw op de **Brougham van Brumm, nr 19**. Deze koets werd gebruikt in Parijs en dan vooral als taxi. De koetsband moest 10 maal het gewicht van de fietsband aankunnen. Aanvankelijk waren 20 lekke banden op enkele km regel, maar dat verbeterd snel. In 1896 slaagt Michelin er in de Compagnies de Fiactres (rijtuigverhuurbedrijven) te overtuigen zijn luchtband te gebruiken voor meer comfort en om minder lawaai te veroorzaken. Er was natuurlijk heel wat tegenstand van zelfs de concurrentie, lees sabotage.



La Jamais Contente, RIO nr 60.

De Belg Camille Jenatzy brak op 29 april 1899 een tweevoudig record, hij bewees als eerste dat men de kaap van 100km/u kon overschrijden en zette het snelheidsrecord (105,88 km/h) voor 3 jaar vast. Al dit met een elektrisch aangedreven voertuig én op Michelin luchtbanden! Met de luchtband verbruikten de auto's minder energie. Ook dit wagentje zou witte bandjes moeten hebben.



Citroën Traction Avant, het testvoertuig vertoont bijna geen verschil met de serie wagen. Doch hij was de grondlegger voor speciaal aangepaste testwagens. Zijn taak was de X, eerste radiaalband van Michelin (1946), tot het uiterste te testen. Er werd een opgefokte 15 pk gebruikt, die Frankrijk doorkruiste, en op alle mogelijk wegen hoge snelheden trachtte aan te houden. Opmerkelijk was dat verschillende testwagens kort na de oorlog reeds uitgerust waren met een hydraulische vering, als test voor de latere DS. WO II strooide natuurlijk roet in het eten, maar in 1951 koos Lancia als eerste de X-band om deel te nemen aan de 24 h van Le Mans. Als snel volgden de Franse constructeurs, met Citroën natuurlijk op kop, om zijn wagens in serie uit te rusten met de radiaal band. Deze heeft, doordat de koordlagen elkaar niet kruisen, weinig interne wrijving en wordt daardoor minder warm. Het is namelijk die interne hitte die een klapband kan veroorzaken.

Willème WR8, Norev nr 87 9999.

Aan vrachtwagens werden grotere eisen gesteld, zoals hoger laadvermogen en hogere snelheden, vooral met de opkomst van de autosnelwegen, waarin België, Duitsland en Italië koplopers waren. Kort na WO II startte men met nieuwe testen en normen. Eerst werden testen uitgevoerd met een standaard Citroën P 45. Doch deze was met zijn 100 pk te traag, te licht en bood onvoldoende andere mogelijkheden. Daarop volgde een Chausson autobus die 125 km/h haalde en vooral op de Duitse autosnelwegen werd uitgetest. Maar door te weinig laadvermogen en motorvermogen besloot Michelin terug, zelf een testwagen te bouwen, samen met het kleine Willème.



Een echt monster qua afmetingen en vermogen; in 1959 verscheen de eerste PLR. Een 6 cilinder in lijn van 225 pk met een mogelijke constante snelheid van 140 km/h en pieken tot 160 km/h. Daar een standaard stuurhut niet voldeed gaf men opdracht aan rijtuigmakerij Teilhol in Courpière de stuurhut aan te passen. Men gebruikte onderdelen van de DS, zoals de voorruit om een betere cx te bekomen. In de stuurhut was plaats voor twee bestuurders en achter hen één techniekier, op een gewone bureelstoel, die zoveel mogelijk gegevens noteerde, en afstanden en snelheden chronometreerde. Ik zou de bestuurders van de Fiat 500 hun gezicht hebben willen zien als dit monster van 19 t en 3,15m hoog, hen aan 140 km/h voorbijraasde op de Italiaanse autosnelweg.

Al snel was de WR8 verouderd, en werd ingezet op de fabrieksterreinen. De snelheidsdrempels werden vervangen om een snelheid van 100 km/h te halen op ruw terrein. Daar ontstonden ook de Clear Pas spatlappen. Spatlappen met rubberen haren om bij het rijden aan hoge snelheid door water, de opgewekte mist te beperken.

PLR testwagen van Alltaya ;

In 1972 wilde Michelin een testwagen die dienstig was voor zowel personenwagens, vrachtwagens als luchtvaart. Daarvoor maakte men een 10 t onderstel met vijfassen, zodat personenwagenbanden konden getest worden op volle belasting. Topsnelheid was 180 km/h. Daar Michelin eigenaar is van Citroën gebruikte men koetswerk- en mechanische componenten van de DS. Het geheel werd aangedreven door twee Chevy V8 motoren van elk 5,7 liter inhoud, elk goed voor 250 pk. De motoren werden naast elkaar geplaatst tussen de twee voorassen. Elk van de wielen werden uitgerust met 4 remklauwen afkomstig van de DS, die normaal elk één klauw hadden. Midden het voertuig bevond zich de hydraulische aandrijfeenheid voor de vrachtwagen- of vliegtuigband. De bestuurder en de bijrijders zaten in een gepantserde stuurhut, kwestie dat, als er een band ontplofte, zij niet konden getroffen worden door het rondvliegend rubber in de wagen. Geruchten doen de ronde dat ook onderdelen en motoren van de SM werden gebruikt. Totale lengte 7,3 m lang, 2,5 m breed en 1,56 m hoog op de normale DS-rijstand.



Renaat Maes in VAB Magazine van september 2014

Als gepensioneerde is Renaat verder actief als rijinstructeur bij de VAB. Zijn passie voor oldtimers en miniatuur-auto's zet zich verder, door met veel geduld anderen auto te leren rijden.

In het artikel stelt hij zich voor als verzamelaar waarvan de interesse in Matchbox is uitgegroeid tot een klein museumke. En ja, een telefoontje en je kan gerust een paar uurtjes met hem keuvelen.

Contact: 03 775 04 47 0478 46 78 07

Beveren Waas

Buiten de uren



Waar of niet waar 5 ? De verkeerde kant.

Mijn vriend is werkzaam als verantwoordelijke van het wagenpark in een Grootstad. Regelmatig zijn er statiebezoeken waar een ganse rits ceremonie wagens ingehuurd worden bovenop de eigen voertuigen. Denk maar aan het Te Deum op de nationale feestdag waar alle hoogwaardigheidsbekleders in zwarte limousines van en naar de kathedraal worden gebracht. Soms gebeurd het dat een buitenlandse gast met zijn eigen wagen naar de ceremonie komt en juist voor de ceremonie beroep doet op een bestuurder van de stad. Zo gebeurde het op de laatste Floraliën bij het bezoek van de Engelse ambassadeur. In de vooravond werden de chauffeurs aangeduid die met een stadswagen dienden aanwezig te zijn, en die welke aan het hotel de gasten dienden te voeren met hun eigen wagen. Zoals het echte Engelse notabelen hoort, reden die natuurlijk met een Rolls. De volgende morgen liep alles zoals gepland tot bleek dat er een chauffeur ziek was en diende vervangen. Bij nader nakijken van de lijst met mogelijke vervangers bleek er niemand meer te zijn, alle chauffeurs bezet. Daarop besloot mijn vriend dan maar zelf te rijden. Alles verliep vlot. Heel de meute verplaatste zich van center stad naar het bloemenfestijn.

Daar aangekomen bleek de man, die beleefd het portier van de wagen diende te openen, niet op post. Dan moeten de chauffeurs maar zelf uitstappen en de deur openen. Zo ook mijn vriend om zijn klant te laten uitstappen. Deur open, beleefd portier van de gast openen, blik op oneindig, man laten uitstappen en dan vlug de wagen verplaatsen. Mijn vriend loopt snel rond de wagen, opent het portier stapt in en ... geen stuur, geen pedalen niets. Het was een Engelse Rolls, stuur rechts, en uit gewoonte stapte hij links in, tot algemene hilariteit van, de andere chauffeurs en de omstaanders. Portier open rond de wagen lopend en langs de verkeerde, goeie kant instappen en rap wegwezen.

Louis

Dit is dan het vijfde Waar of niet waar?,

De vraag wordt nu aan jou gesteld welk verhaal was niet waar:

Quiz 1: Testen van een gepantserde Unimog; er zat nog munitie in?

Quiz 2: Testen van een Unimog; een braakliggend-/maïsveld omgeploegd?

Quiz 3: Zonder inspiratie; een Mustang met ongewenste coucaradja?

Quiz 4: De Keizerlei; daar met de motor op de keien?

Quiz 5: De verkeerde kant; het stuur is weg!

Antwoord naar mccf@telenet.be, **graag lezen we ook waarom het niet waar is.**



Gordian Ferket schrijft in zijn Mettoy mail: ik probeer bij deze de Tekno-, Gama-, en Norevverzamelaars uit te nodigen een bijdrage te leveren aan ons blad.

Gordian, dat wil ik ook graag, en zeker over Norev, ik vind nergens informatie over de 'Mecanique' (ik heb er 11 uitgerust met een vliegwielt) Jacques.





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) adressen.
 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 4 november, 2 december 2014, 28 januari, 25 februari, 31 maart, 26 mei, 30 juni, 1 sept, 2015.

Ruilbeurzen: om 20 uur op vrijdag 24 april en 2 oktober 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 'miniatur 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, 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 data en alle mogelijke gegevens. Als wij ze publiceren dan ontmoet je daar waarschijnlijk nog enkele van de vrienden of rij je samen.

Het volgende Wieltjes verschijnt eind december. Jou bijdrage is welkom tot eind november. Wij allen rekenen op jouw medewerking met artikels van jouw hand. Probeer verzamelaars naar onze ruilbeurs te brengen, of 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
18/okt	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOORNKADE 24	0031 165 537 054	1350	22/m	-5		
19/okt	GEMONDE	09.00-15.00	RB MA BESTSE	ZAAL DE SCHUIF DORPSTR 30	0031 40 255 0041				m.vanhoutum@chello.nl	www.hermano.nl
19/okt	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN			30/1,8	-0		
25/okt	HEINKENSZAND	10.00-15.30	RB DE STENGE	STENGEPLEIN 1	0031 113 220 493		-1,5		ztmr@zeelandnet.nl	www.destenge.nl
26/okt	BERGEIJK	10.00-16.00	RB MA	TERLOSTRAAT 7, GEMEENSCHAPSHUIS		110	10/m	-2	info@miniatuurbeurs.com	www.miniatuurbeurs.com
1/nov	KRUININGEN	10.00-15.00	RB MA	DORPSHUIS BERGHOEKSTRAAT 3	0031 6 5319 4261	160	8/m	-4	janwillem.hajee@hotmail.nl	
1/nov	LA LOUVIERE	09.30-18.00	OT MA	LOUVEXPO RUE DU HOCQUET	0497 209 649		-9		marilyne.payen@skynet.be	
2/nov	LA LOUVIERE	09.30-18.00	OT MA	LOUVEXPO RUE DU HOCQUET	0497 209 649		-9		marilyne.payen@skynet.be	
4/nov	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		5/1,2	-2	mccf@telenet.be	www.mccf.be
9/nov	NIVELLES	09.00-13.00	RB TA SG PLANET TOYS	SHOPPING CENTER CHAUSSEE DE MONS 18	0486 794 290	240	35/1,8m	-5	planettoys@telenet.be	www.planettoys.be
9/nov	MALLE	10.00-16.00	SG MB TA BD	LIERSELEI 177, 2390 MALLE	03 239 56 38		15/2,2	-5	info@verzamelbeurs.net	www.verzamelbeurs.net
16/nov	FROYENNES	09.00-14.00	SG	FOYER ST ELOI	0495 412 537	40				
16/nov	SEVENUM	10.00-15.00	RB MA	CENTRUM DE SCHATBERG MIDDENPEELWEG 5	0031 478 692 314	125	-0		modelauto-ruilbeurs-sevenum@home.nl	www.modelauto-ruilbeurs-sevenum.nl
16/nov	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN			30/1,8	-0		
22/nov	AACHEN	10.00-15.00	RB MA DANHAUSEN	EUROGRESS MONHEIMSALLEE 48	0049 241 967 2550	500	34/1,8	-5,50		www.danhausen.de
23/nov	MAASMECHELEN	09.00-13.00	RB MA LIMAC	KAMPUS HELIX, RIJKSWEG 357	089 716 055		10/1,4	-2,5	limacvzw@telenet.be	
29/nov	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOORNKADE 24	0031 165 537 054	1350	22/m	-5		
2/dec	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/dec	LOMME	09.00-17.00	RB TA SG	AV DE DUNKERQUE 796 MAISON DES ENFANTS	0033 320 930 412	500	12/m	-2	deneve.patrick@numericable.fr	
14/dec	GENK	09.00-13.00	RB MA	MOSSELERLAAN 1108	0478 581 540		10/1,4	-2,5	dim-toys@myonline.be	
28/dec	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN			30/1,8	-0		

