

Nieuwe Renault KADJAR

Benzine 5,6 l/100 km, CO₂ 126 g/km

1197cc, 96kW - EURO 6

5-deurs Crossover

Leef straffer



Concessiehouder **RENAULT**

Group Mahy

Brusselsesteenweg 135/163
9050 Gent - Ledeberg. Tel. 09 210 70 70

Zeeschipstraat 107
9000 Gent. Tel 09 216 66 80

info@renaultmahy.eu
www.gent.renault.be

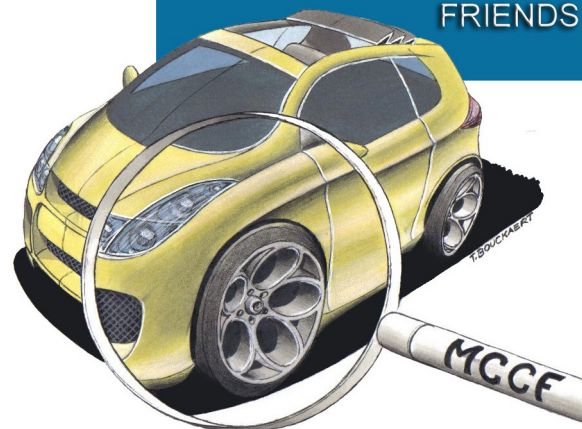
Wieltjes



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

Opgelet nieuwe toegangsweg voor auto's via Dendermondsesteenweg,
de weg van de parking aan de Koedreef loopt niet door !

MODEL CAR COLLECTOR
FRIENDS



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.

Inhoud:

- P 2 Clubnieuws
- P 4 Doorlopende thema's
- P 6 Schloss Dyck
- P 7 1/1 naar 1/43
- P 8 LIMAC en 't nieuw Autootje
- P13 Eureka! De bobijn
- P14 Hulpwieltjes: Mechanical Horse
- P16 Route 66: CIJ
- P19 Waar of niet? De eerste beker

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Sep - Okt 2015
Met 0 bijlage

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



Volgende vergadering dinsdag 1 december.

19:00 - 20:00 opstellen van tafels en uitstallen;
 20:00 - 20:15 mededelingen, ook die van jou zijn welkom;
 20:15 - 21:00 **1/24 door Marc De Koster;**
 21:00 - 22:30 ruilen en gezellig samenzijn;
 22:30 - 23:00 aub help ons met het opbergen van jouw tafel(s), dank je.

Volgende vergadering dinsdag 26 januari.

19:00 - 20:00 opstellen van tafels en uitstallen;
 20:00 - 20:15 mededelingen, ook die van jou zijn welkom;
 20:15 - 21:00 Algemene vergadering, discussie toekomst en samenwerking;
 21:00 - 22:30 ruilen en gezellig samenzijn;
 22:30 - 23:00 aub help ons met het opbergen van jouw tafel(s), dank je.

Inlaat:

Februari: ?

Maart: ?

Verslag van de ruilbeurs van 1 oktober.

Er waren minder lopende meter tafels wegens de afwezigheid van onze vrienden Jan-Willem en Ko die zich verontschuldigd hadden (zij brengen hun eigen tafels mee). Doch, al onze tafels waren bezet, dus we hadden meer tafelhouders dan ooit ! Er waren ook meer bezoekers en dus ook meer inkomsten. Deze inkomsten dienen o.a. voor de huur en de verzekering van de zaal. Gelukkig hebben we ook onze bar om onze werking volledig te dekken.

Verder clubnieuws: smeekbede.

De club heeft zijn 150 ledenaantal bereikt. Mooi zo. Dat resultaat bereiken we door de inzet van verschillende leden die voornamelijk onze activiteiten kenbaar maken via onze flyers. Extra hulp aan het bestuur zou toch welkom zijn. Etienne bekomert zich als secretaris voor de ledenlijst, het laten drukken en versturen van ons clubblad, de bar, de inkom en inkomsten van de beurzen. Vincent is dan onze penningmeester, hij maakt dat alles betaald wordt en organiseert de beurzen, tafelbespreking en –verdeling.

Ikzelf, als voorzitter verzorg de afspraken met de gemeente: data vastleggen, sleutels(!?) halen, bar vullen, boodschappen (koffie-chips), PC-beamer-scherm voorzien, schrijvers en sprekers motiveren, eventueel helpen met foto's - extra informatie en presentaties, lay-out van Wieltjes verzorgen.

Daarbij zijn ook nog Public Relations' activiteiten:

- data van beurzen opzoeken en Wegwijzer publiceren, - web laten aanpassen,
- beursflyers aanpassen en laten drukken, - contacten leggen met andere clubs en maandbladen om onze activiteiten kenbaar te maken, - digitale vragen beantwoorden van kandidaat leden.

Deze activiteiten zou ik heel graag aan een ander (bestuurs)lid willen overlaten. Ik zoek dus 'Public Relations' personen/persoon voor één, enkele of al deze taken.

Jacques



Waar of niet waar? De eerste beker.

In ons laatste jaar automechanica waren we de vrijbuiters van de school. Daar geen moderne wagens aanwezig waren, mochten wij voor praktijkervaring wagens van kennissen meebrengen om koetswerken te herstellen of aan te sleutelen. Wat niet geweten mocht zijn, voor ons een lucratieve handel! Wij kochten een wrak, herstelden en verkochten het met wat winst, die terug in een iets beter wrak werd geïnvesteerd. Eén van de jonge leraren had lange tijd in een Volvo garage gewerkt. Een kennis van vader had een Amazone 122 S, tot hij beschonken zijn wagen tegen een muur parkeerde. Dat was mijn moment, eindelijk een 2 jaar jonge wagen met weinig kilometers. Aankoop 5000 BEF, rechtervoorkant weg, rondom geblust, achteras krom. Toen we overlegden hoe dat aan te pakken opperden we die ne keer op te drijven naar ne 123GT en ermee naar wedstrijden te gaan. Onze leraar volgde direct en beloofde ons enkele versleten stukken van dit type. Op school hadden we alles om die te herstellen, ook de motor was geen probleem, wij konden die reviseren, enfin opdrijven. Dat lukte aardig en na twee maand en ne lege portemonnee was The Beast klaar. Dat dachten we. Dat ding zoop als een koe water en hield baan als een kat op een met bruine zeep ingesmeerde afglijder. Bij het optrekken kwam een zeer mooi geluid waarbij horen en zien verging. Ondertussen had ik via de RACB mijn eerste licentie behaald om op circuit te rijden met serie wagens. Diagonaal banden van die tijd hielden het hooguit 3000 km uit. Na veel klussen en sparen konden we ons Pirelli Centurato banden permitteren met bijhorende velgen. Eens ingeschreven mochten wij meedoen in de vrije 2L klasse. Zo gezegd zo gedaan, met de banden op de port-bagage om ze te sparen, en met de zeven leerlingen en de leraar trokken we naar Nijvel. Als echte profs kregen wij een pitstand, zeg maar een vuile garagebox. Enfin we waren er. Tijdens het opwarmen scheurden Porsche 911, Alpine's en BMW 2002 Tli mij gezwind voorbij. Was niet moeilijk papa kocht nieuwe machines en zoontje lief mocht ze in de prak rijden. Wij moesten er nog mee naar huis. Ik startte als laatste, plaats 7. Reeds bij de eerste ronde lag ik hopeloos achter. Regelmatig zag ik brokstukken op de baan en verschillende machines tusen de banden hangen. Ik reed zo snel als ik kon en eenzaam mijn tien rondjes, tot de finish. Tot mijn grote verbazing was ik nr 1, gewonnen! Niet moeilijk ik was de enigste die alle rondjes uitreed. Gejubel alom, wij reden fier naar huis met onze beker, recht naar onze stamkroeg. De beker werd verschillende malen met bier gevuld. Ik heb nog veel plezier aan die wagen gehad, tot ik op de autosnelweg een 300 SL het leven zuur maakte en de motor bij 7000 tr/min en ongeveer 200 km/h in Ternat, de geest gaf. Gelukkig kon ik nog een motor van een 122 S op de kop tikken en de wagen met een mooie winst verkopen. Gezien het financieel plaatje was dat de eerste en laatste beker. En waar die beker nu is? Met ons zatte botten, vergeten op kroegentocht!

Louis

Wil je een modelletje winnen! Geef jouw antwoord welk verhaal van de vijf dat niet waar is, voor het begin van december via voorzitter.mccf@telenet.be.

1- Echappement libre, 2- De politiemotor, 3- Vivan de electronica, 4- Zwaantjes, 5- de eerste beker.



M5 Panhard 4HL citerne en
M1 Renault 150cv autobus met
Matchbox 9 Fire Engine ter vergelijking.



M4 Renault 120cv benne
M3 Renault 120cv fourgon



M2 Peugeot 403
M8 Renault Dauphine



Vergelijk Renault 1000kg met en zonder
bodemplaat



Vergelijk Peugeot 403 met en zonder de
bodemplaat.
Links de chroom versie.



CIJ katalog 1959-1960



M 10, M 6 en M7 Renault 1000kg
Let op de buisvormige en balkvormige
doosjes.



M58 Renault Dauphine
M52 Peugeot 403
Chroom versies met sleutelhanger.



Verslag van de vergadering van dinsdag 1 september.

Uiteindelijk bleek de titel: Waarom Mannen verzamelen en vrouwen schoenen kopen.

Onze verre voorvaders worden wel eens jagers-verzamelaars genoemd. Verzamelen is dus genetisch bepaald. Jan-Willem startte ernstig, bleef wel zo maar werd ook grappig. Het verschil tussen het brein van man en vrouw werd al gauwanschouwelijk voorgesteld met nog enkele afdoende mopjes erbij. Zich over het verschil druk maken? Nee hoor want dat verschil is een bron van hilariteit maar tegelijkertijd ook van, soms onoverkoombare, meningsverschillen. Dus een goede raad, aanvaard haar onnoemelijke aankopen van schoenen, potjes crème, parfum etc. De toon was gezet!

Terug naar de man, de jager en daar hoort terug een voorbeeld bij: paleontologen en archeologen voegen daar een dimensie aan toe. Beide beroepsgroepen zijn definieerbaar als jongetjes die eigenlijk jager hadden willen zijn. Ze jagen, elk op hun eigen manier op fossielen. Die bezigheden van het jagen verlangen slechts een beperkt aantal kwaliteiten. Maar die moeten dan wel tot in de perfectie worden beheerst:

1. stil zijn!,
2. een scherp oog hebben,
3. een trefzekere hand,
4. niet bang zijn om te doden,

eigenschappen die niet aan de vrouw besteed zijn. Maar zij willen wel zorgen dat hun welpjes uitgroeien tot volwassen exemplaren. Een multi-tasking opgave! Dus zeuren. Waarom? Omdat ze iets gedaan willen krijgen, en ook de onmatigheid van een verzameling kan reden worden voor gezeur! Als opkoper van verzamelingen stelde Jan-Willem vast dat bij de alleen wonende mannen hun verzameling veel groter was als deze van bij gehuwde mannen. Hij stelde ook vast wat mannen gemiddeld verzamelen:

1. alles wat oplossingen kan bieden, al is het maar in theorie,
 2. alles wat met techniek te maken heeft en/of een heleboel knoppen heeft.
- Quote: Als een wasmachine een afstandsbediening met een heleboel knoppen had, dan zouden mannen wellicht de was willen doen!

En dan ziet hij de mannen op de ruilbeurs hun kwaliteiten bewijzen: stil zijn, met scherp oog speurend en de hand op de buit leggen voor de collega jager toeslaat.

Nooit was het onderwerp verzamelen zo raak gesteld en zo stil bij de toehoorders. Jan-Willem heeft het MCCF gemerkte modelletje voor de spreker dik verdient en hij heeft er een positieve kijk op door zijn belofte nog eens te komen spreken. Hij mailde mij terug:

... en erlijk gezegd, ook dit was voor mij een nieuwe ontdekking. Ik wist niet dat ik dit in mij had en dat ik het leuk vind om te doen. De afwezigheid van plaatjes leidde dinsdagavond bovendien niet af, want mannen kunnen maar 1 ding tegelijk. Het is dus: kijken of luisteren, maar nooit allebei tegelijk. Wie spreekt hem tegen?





Doorlopende thema's bij speelgoedfabrikanten.

Het valt mij op dat bij veel fabrikanten welbepaalde thema's of bepaalde modellen steeds terugkeren. Daar wil ik bij dit artikel even dieper op in gaan. Het is interessant om zien hoe de productietechnieken en visies van fabrikanten door de jaren heen veranderen. Neem nu Matchbox, er is bij deze fabrikant een haast eindeloze keuze te maken van deze klassiekers: de Rolls-Royce, de London bus, de Taxi, de Road Roller enz.

SERIES 1-75

Een model dat er al van bij de begindagen bij was is de Prime Mover, Trailer & Bulldozer. Dit model is uitgekomen in 1950 en behoorde bij de Lesney toys, redelijk grote die-cast modellen. Hier is nog geen sprake van de kleine autootjes die men een jaar of 5 later zal beginnen maken. Vermeldenswaardig over deze periode is dat, naar aanleiding van de kroning van de nog steeds residentende queen Elisabeth, een Coronation Coach uitgegeven wordt, in 1952. Een jaar later komt daarvan een kleinere versie op de markt, die zeer goed verkoopt.

Vanaf 1953-54 beginnen ze bij Lesney verscheidene kleinere modelletjes uit te brengen naar aanleiding van het succes van de kleine Coronation Coach. Deze worden te koop aangeboden in een Matchbox-stijl doosje, wat in feite geen nieuwigheid was op zich, daar andere fabrikanten al zoiets hadden gedaan. Lesney neemt er echter een patent op en zo zijn de Matchbox toys geboren. Één van deze modellen is de Caterpillar bulldozer nr. 18a die verschijnt in 1956 en loopt tot '57. Deze is iets kleiner dan 2 inch. Ook de Prime Mover 15a, die in feite een civiele Diamond T tanktransporter is, en de Atlantic Trailer 16a worden 'gedownscaled' in 1956. Op bijgaande foto ziet u het geheel, die echter allemaal apart dienden te worden aangekocht.



In 1958 bestaat de aanpassing erin dat een nieuwer model van Caterpillar als 18b (staat niet op foto met alle bulldozertjes) op de markt wordt gebracht, die het drie jaar rekt en de volle 2 inch meet. Ook de Prime Mover (nu een Rotinoff) en de Atlantic Trailer worden iets groter heruitgegeven. Deze transportcombinatie krijgt nadien jammer genoeg geen opvolging in de 1-75 lijn. In 1961 wordt een grotendeels gelijke 18c op de markt gebracht maar deze is een slagje groter. Het model meet nu meer dan 2 inch. Rond deze periode worden veel modelletjes van Matchbox gerescaled en iets groter te koop aangeboden. In de loop van de productieperiode van de 18c worden de metalen rollers voor de rupsen ook vervangen door plasticen rollers. In 1964 komt tenslotte de 18d uit, gewoon weer een ietsje grotere uitgave van de 18c (die een iets grotere uitgave was van de 18b. Ben je nog mee?) Deze rekt het 4 jaar. Volledigheidshalve dien ik hier nog bij te vermelden dat er ook altijd een Caterpillar Tractor in het gamma zat onder nummer 8, zijnde de bulldozer zonder 'blade'.

Onder invloed van Matchbox bracht CIJ vanaf 1956 een aantal microminiaturen uit, en dit, net zoals bij hun Britse concurrent op allerlei schaalverhoudingen. Deze modelletjes werden in de catalogus genummerd met het prefix "M". In 1959 waren in totaal 10 verschillende items verkrijgbaar, waarvan 7 bedrijfsvoertuigen en 3 personenwagens. In 1961 verschenen 4 modellen uit deze serie volledig in chroom (*), en voorzien van een sleutelhanger. Het jaar daarop staan de microminiaturen niet meer vermeld in de kataloog.

Alle modellen zijn uit zamac, wieltjes inbegrepen. Gezien de 'grootte' is de kwaliteit verbluffend hoog. Sommige wagentjes waren zowel verkrijgbaar mét als zonder zwart blikken bodemplaatje. Presentatie gebeurde in volledig doorzichtige, harde plastic doosjes, hetzij buisvormig, hetzij balkvormig van aard, met bijpassend dekseltje.

Modellenoverzicht:

Ref	benaming	kleuren	chassis	Schaal
M1	Renault 150cv autobus	crème/groen	+	1/160
M2*	Peugeot 403	zwart lichtgrijs	+/-	1/88
M3	Renault 120cv fourgon	grijs/rood groen/rood	+	1/135
M4	Renault 120cv benne	groen/zilver crème/rood	+	1/135
M5	Panhard 4HL citerne	rood/zilver	-	1/135
M6	Renault 1000kg ambulance	wit	+/-	1/110
M7*	Renault 1000kg fourgon	lichtgrijs	-	1/110
M8*	Renault Dauphine	groen donkerblauw wijnrood	+	1/75
M9*	Simca Ariane	lichtgrijs geel	+	1/88
M10	Renault 1000kg Ambulance Militaire	kaki	+	1/110
M52	Peugeot 403	chroom	+	1/88
M57	Renault 1000kg fourgon	chroom	+	1/110
M58	Renault Dauphine	chroom	+	1/75
M59	Simca Ariane	chroom	+	1/88

Met bijzonder veel dank aan Johan Gandolière voor de bekomen informatie !



1949-1956



1956-1960



1961-1963



1963-1967



1509 17





C.I.J. MICRO - MINIATURES

Heron Van Damme



De "Compagnie Industrielle de Jouets", beter gekend als CIJ, werd in 1930 opgericht door de ontwerper Marcel Gourdet en de zakenman Fernand Migault, en was gelegen in de stad Briare (departement Loiret, Frankrijk). Dankzij de goede samenwerking met de Franse autobouwer André Citroën was Gourdet er in geslaagd om in de jaren '20 een uitgebreide reeks blikken Citroën voertuigen op grote schaal tot stand te brengen: de zgn. Jouets Citroën, modellen in schaal 1/10 en 1/15. Een groot aantal hiervan kan nog steeds bezichtigd worden in het speelgoedmuseum van Wambrechies, nabij Rijsel.



Meer afbeeldingen op <http://jouetscitroen.over-blog.com> en een goed contact is mesbeauxjouets@gmail.com.

Na moeilijkheden met Citroën kwam CIJ in 1935 bij Renault terecht, terwijl de Citroën modellen bleven voortbestaan onder de naam JRD. CIJ modellen werden (tot) op dat moment geproduceerd in verschillende materialen zoals blik, hout, en een combinatie van bloem en plaaster. Het is maar pas na de tweede wereldoorlog dat CIJ overschakelde op zamac, en voor al zijn modellen meer eenvormige schalen (1/43-1/50) hanteerde.



Tussen 1950 en 1960 zien we een 40-tal wagentjes verschijnen, waarvan de 4cv Renault het allereerste en meest bekende is. De onderneming werd in 1960 overgenomen door een zekere M. Broual, die voor een lichte koerswijziging zorgde. Van 1960 tot 1967 komen onder de naam CIJ Europarc een 30-tal nieuwe modellen op de markt. Het vertrek van Gourdet in 1957, de toenemende concurrentie van Solido en Dinky Toys France en de minder evidente distributie in Frankrijk brachten CIJ het water aan de lippen. In een poging om de situatie te redden kocht CIJ de stocks op van het eveneens noodlijdende JRD, wat resulteerde in een aantal "hybride" modellen. Het tij kon echter niet meer gekeerd worden, en in 1967 ging de firma kopje onder. Ze liet ons een bijzonder mooi erfgoed na van degelijk afgewerkte, fijn gemoduleerde en accuraat weergegeven miniatures van hoogstaand artistiek niveau, gepresenteerd in charmant getekende doosjes, die vandaag de dag bij veel verzamelaars naarstig worden gezocht en bijzonder gewaardeerd.

In 1969 wordt de bulldozer voor het eerst in bijna twintig jaar een Case onder nr. 16d. Zoals de meesten onder jullie weten ondergaat het programma van Matchbox rond deze tijd grote reconstructies naar Superfast, slechts enkele modelletjes zoals de Ford Tractor, de Combine Harvester en de Hay Trailer lenen zich niet tot deze veranderingen. Zo ook de Case bulldozer, die na 1970 ook in militaire uitvoering zonder cabine in two-packs terug te vinden is.



In 1975 wordt met de 12C Big Bull de toenmalige lijn van onrealistische modellen met motoren die overal uitpuilen bewandeld. Zelfs de bulldozer moest er dus uiteindelijk aan geloven... Rond 1979 echter vinden ze bij Matchbox dat ze genoeg aan HotWheels na-aperij gedaan hebben en brengen ze samen met een hele rist andere mooie modellen, terug een realistische bulldozer op de markt, een volledig 'back to the roots' Caterpillar onder nr 64D. Dit model wordt onder (in jaren 80 in zwang geraakte) verschillende nummers en heruitgaves en verschillende markten tot 2003 aangeboden.

KING SIZE

Naast de 1-75 lijn bestaat bij Lesney ook de King Size reeks, waarin de bulldozer met zijn transporter een prominente rol speelt en herhaaldelijk wordt uitgebracht in aangepaste versies naargelang de tijd vordert.



Het begint met de K-8A Prime Mover en Caterpillar Tractor (1962-1966). Deze staat qua uitzicht zeer dicht bij de 'early Lesney' Prime Mover en Caterpillar en zijn gedownscalede klonen 15a, 16a en 18a, zie hierboven. Het is werkelijk een van de mooiste modellen van Lesney uit deze periode. En alhoewel er een K-3A Caterpillar bulldozer (1960-1965) aanwezig is in het gamma staat voor deze ene keer de gewone tractor zonder 'blade' op de dieplader.

In 1967 brengt Lesney de K-17A Low Loader with Bulldozer uit. Het model bestaat uit een zware Ford D met een lager type dieplader. Daarop staat een grote versie van de Case bulldozer 16d (of is het omgekeerd?). Dit model ondergaat rond 1970 de verandering naar Superfast en krijgt speelsere kleur. Rond 1974 komt de K-23 Bulldozer Transporter uit. Naargelang de Schommel en de dieplader gelukkig realistisch zijn, staat er toch jammer genoeg een bulldozer op met grote chroom motor stijl 12C Big Bull uit de kleine serie. Ten slotte luidt in 1985 de K-117B Scania Bulldozer transporter het einde in van deze mooie reeks. Matchbox is dan al enige tijd op zijn retour. Op de dieplader staat deze keer anders dan de officiële benaming laat vermoeden, de Caterpillar Traxcavator Roadripper, een model dat al sinds 1970 verkrijgbaar was als K-8C Caterpillar Traxcavator en als K-42B Traxcavator Roadripper.

Wouter



NOG MAAR EENS "SCHLOSS DYCK"

Vorig jaar was ik met mijn echtgenote op bovenvermeld oldtimertreffen ergens tussen Aachen en Düsseldorf (mijn film vertoond in november 2014).

Ik had ook over die uitstap verteld tegen Koen Van Kenhove, mijn vaste compagnon als het gaat om auto-evenementen, zeker omdat daar elk jaar oude racepiloten als eregasten worden uitgenodigd en voor het publiek erg bereikbaar zijn. Enkele van die eregasten waren o.a. Hans HERRMANN (Mercedes- en Porschefabrieksrijder), Klaus LUDWIG, Hans Joachim STUCK (DTM-, GT- en toerwagenpiloten), Jochen MASS (eveneens Mercedes- en Porschefabrieksrijder maar ook Le Mans- en formule 1 piloot), en Sir Stirling MOSS en Norman DEWIS. Stirling MOSS kent bijna iedereen, maar wie is die DEWIS ?

Mister Norman DEWIS was piloot-ontwikkelaar van het merk JAGUAR voor o.a. de modellen XK-120, de C-type, de D-type, de XK-SS en de XJ-13. Hij is trouwens de piloot die in het jaar 1953 op de E5 te Jabbeke het Jaguar-snelheidsrecord heeft gevestigd.

Dus dit jaar in augustus niet getwijfeld en op één van de drie dagen van het evenement waren we s 'morgensvroeg al ter plaatse. We hebben er de hele dag genoten van de vele, prachtige 4-, 3- en zelfs 2-wielers. Er was daar danig kapitaal te bewonderen. Ook het weer was van de partij en de talrijk aanwezige eigenaars van al dat schoon genoten van hun picknick tussen de strobalen en hun prachtige kunstwerken. Af en toe mochten ze met hun eigendom eens een toertje maken op het daar, tussen de maisvelden, aangelegde circuit.

Uiteraard hadden we deze uitstap voorbereid en de nodige autominiaturen uit onze verzameling meegenomen. Eén en ander staat nu, van een handtekening voorzien, te pronken in onze vitrinekast. Natuurlijk heb ik weer gefilmd en Koen heeft foto's genomen als aandenken aan deze mooie dag.

De volgende jaren kijken we zeker weer uit welke (ex-)piloten er in Schloss Dyck zullen uitgenodigd worden en zijn wij er mogelijks ook weer bij.

Ik vrees een beetje, en dat is mijn persoonlijke mening, dat we bvb. een Moss en een Dewis nergens meer zullen tegenkomen, de eerste is 86 jaar en kan met moeite nog een deftige handtekening zetten en de laatste is toch ook reeds in de negentig ... 'but you never know', met deze heren. Niettemin, zijn wij de gelukkigen die hen dit jaar nog mochten ontmoeten en dus handtekeningen op onze modelauto's konden bemachtigen.

Zoals ge ziet is het niet altijd bij de formule 1, de GT's of bij de rally dat men ons aantreft, maar een goed oldtimer-evenement valt eveneens onder onze interesse.

Tegen dat U dit leest zijn we o.a. reeds naar de F1 in Francorchamps en de Historic Grand Prix in Zandvoort NL geweest, en wie weet waar nog meer ... Het MCCR-racingteam zit nooit stil. Steeds rukken we weer uit en liefst met de nodige autominiaturen in aanslag.

tekst Daniël Vanelsacker

foto's Koen Van Kenhove

Foto's op pagina10 - 11.



De Franse spoorwegen zochten ook dergelijke goedkoop en polyvalent voertuig. Chenard-Walker sloot in 1937, een overeenkomst voor de bouw onder licentie met de naam F.A.R. Als mechanische basis gebruikte men bij aanvang de volledige aandrijflijn van de Citroën Traction. Gekend als de Pony Mechanique leidde de F.A.R. een afzonderlijk leven, zo stelde men in 1955 het type CM70F voor. Deze was uitgerust met een Hispano diesel motor van 4190 cc, een 4-bak van Ford en een tussenbak van Eaton, daarenboven met een kantelcabine. Dus ver voor op hun Engelse collega's. De productie stopte in 1978. **Bij mijn weten geen modellen (iemand ?).**

In 1965 werd de Mechanical Horse 3 wieler overgenomen door Reliant en kort daarna stopte de driewieler geschiedenis door de steeds strengere technische reglementering. Dan maar met 4-wielers gewerkt, de Rootes Bantam MK1. Het Scammell koppelingssysteem wordt nog toegepast op moderne vrachtwagens.

Dinky nr 421 (oud nr 30w) Hindle Smart Electric Lorry, vierwiel trekker British Railways, eveneens uitgerust met het Scammell wisselsysteem. De Jen-Tug, een product van de Jensen Company, eerst aangedreven door een Ford, te lichte 10 pk motor, later met een 35 pk van Austin A40. Het laadvermogen bleef beperkt tot 3 t. In 1960 maakte de firma Hindle Smart uit Manchester een elektrische versie en commercialiseerde die onder de naam Jen-Helecs. Gezien zijn beperkt bereik werd hij enkel ingezet in de steden Hull en York.

Lion Toys DAF Pony. De Pony werd ontwikkeld om mee te dingen naar een contract voor het Amerikaanse leger die 5500 lichte all-terrain voertuigen wou aankopen. Maar het contract werd toegewezen aan een Amerikaanse firma. In 1968 begon men dan maar aan de productie van een lichte trekker oplegger, naar het idee van de Engelsen. Doch de grote klanten, als de Nederlandse spoorwegen, haakten af. Na 700 stuks stopte men de productie in 1969.

Tot mijn grote ergernis kom ik voor de zoveelste maal tot de vaststelling dat geen enkel boek volledig is. Bij het schrijven van bovenstaand artikel kocht ik mij een boekje over Engelse vrachtwagens. Daar stond een Scammell driewieler vrachtwagen in, terwijl in mijn vier boeken en zoeken op het net, er steeds sprake is van trekker oplegger. Deze 3 tonner gebouwd met de onderdelen van de eerste serie Scammell's ging door het leven als Trivan. Tevens nergens vermeld, de Wales & Edwards loadmaster articulated electric truck. Ook een driewielige trekker oplegger.



Scammell Townsman, Corgi



Louis



Omtrent

Hulpwieltjes

Louis Vits



MECHANICAL HORSES

Eén van de door Jacques voorgestelde modellen voor kleine wieltjes bleek al snel een groot wiel. We dienen die benaming wel letterlijk te nemen, daar deze voertuigen ontstaan zijn door de industriële evolutie. De Engelse spoorwegen telde na 1923 nog vier grote maatschappijen, voor WO I waren dat er nog 118. Eén van de grootste, LMS (London-Midlands-Schotland) wou sneller en efficiënter werken. Het spoornet telde 4700 stations en 18.000 paarden voor het trekken van kleine wagens van de pakjesdienst. Grotere stukken werden op zware aanhangers vertrokken door omgebouwde landbouwtrekkers. Gezien het beperkte wegnnet, sommigen zeggen dat het om militaire redenen was, gebeurde 70 % van de bevoorrading in Engeland per spoor. Paarden waren traag en vergden een massa aan personeel. Zelfs als ze niet werkten kosten ze geld aan verzorging en voeding. Men had reeds verschillende mechanische treksystemen uitgetest, o.a de Amerikaanse driewieler Bulley. Toch besliste men een eigen systeem te ontwikkelen, in 1928 deed men testen met een omgebouwde Morris Cowley/Austin Crowley.

Dinky Toys 415 (oud nr 33), uitgebracht in 1935. In 1930 besloot men te gaan voor de Karrier Jawett, een driewiel trekker aangedreven door een watergekoelde horizontale twee cilinder van 30 pk, een driegangbak met een ½ reductie bak. Zo kon men op platte baan 18 mph halen en met 4 t lading vanuit stilstand vertrekken op een helling van 8 %. De trekker en oplegger hadden nog volle rubberen banden.

Corgi nr 97916 en Crescent nr 1275.

In 1933 stelde Scammell een equivalent voor, doch met de mogelijkheid van een 3-, 5- en 6-tons met zwaardere motor. Uitgerust met hun befaamd snel wisselsysteem, geen schotel meer maar twee evenwijdige glijbanen met op het einde een vergrendelingshaak. Dus één persoon kon gemakkelijk van oplegger wisselen. Al snel werd de Scammell een succes nummer. Hij werd ook ingezet voor werk in steden en distributie doeleinden. Het opsommen van de aandrijvingen is een afzonderlijk item. Zowat alles wat Engels was passeerde de revue in de geschiedenis van dit voertuig.



Scammell Scarab,
Zebra Toys N° 36



1/1 naar

1/43

Jacques

Er bestaan verschillende websites en blogs die foto's van de 1/1 auto's zoeken van onze oude miniaturen. Interessant want een aantal van onze miniaturen zijn inderdaad in onze streken nooit gezien. Het succes van een modelletje is wel afhankelijk van het succes van de echte wagen. Er zijn nu eenmaal minder verzamelaars die onbekende automerken verzamelen. En dus oude Engelse wagentjes ..., OK, en een Amerikaan.



Dinky Toys 260, Morris 15 cwt



Dinky Toys 34 B, Morris J



Dinky Toys 948, GMC , type?



LIMAC

Na een hele tijd bijna weggeweest te zijn, is LIMAC, de Limburgse Modelauto Club, blijkbaar weer aan het herrijzen. LIMAC ontstond een 30 jaar terug en is de oudste mij bekende modelauto club van ons land.

Nadat Eddy Vossen voor persoonlijke redenen zijn voorzitterschap, zelfs zijn verzamelen, opgaf heeft Luc Martens zich voornamelijk toegelegd op de ruilbeurzen. Hun kwartaalblad 't Autootje verdween. Eddy Vossen nam nu enkele jaren terug het bestuur van LIMAC over.

Ik kreeg het laatste - 't nieuw Autootje - tijdens onze laatste ruilbeurs in handen van Gerry Hermans.

Ik heb aandachtig de 40 A5 pagina's gelezen en stel deze even voor.

De (tien) titels worden opgegeven in de inhoudslijst, bovenaan elk blad verschijnt een rubrieknaam. (waar haalde ik indertijd 't idee vandaan, denk je?)

- Pole Position (clubnieuws): Verrijzenis, situatie van LIMAC en hoop op gerechtsuitspraak, maar ook verrijzenis van Borgward BX7 op IAA Frankfurt.
- Contact Sleutels: hun Wegwijzer, Evenementenagenda, Modelmarkt, ...
- Achteruitkijkspiegel: Koningin Astrid, haar leven en einde in een Packard.
- Achteruitkijkspiegel: Ask the man who owns one, de geschiedenis van Packard en opgave van enkele modelletjes.
- Carwalk: Schaars speelgoed uit Italië, Ingap.
- In-vervoer-ing: Een pintje drinken, modelbespreking van een Britse Bedford met Engelse nummerplaat, stuur rechts maar in de typische Maes Pils uitvoering(!?) via de geschiedenis van Maes te lezen in het artikel hoe dat kan.
- Vitrine: Amerikaanse invloed, de geschiedenis van Opel, vnml. Admiral en Kapitän, miniatuur van Revell 1/18 en Dinky Toys.
- Diamanten Jubileum: Sportieve elegantie, 50 jaar geleden, de BMW 503 Coupé en 507 Roadster met een stuk geschiedenis van het merk en opgave van een miniatuur van Detail Cars en Norev.
- In de pits: GP van België, Ferrari, de man, zijn sportauto's, de races; foto's: model van Brumm, AMR, Quartzo en Tamiya bouwdoos en een modellenlijstje.
- In the Dickey-seat: Jean Panhard, de geschiedenis van het merk, de man en de ontwikkeling van de automobiel, enkele foto's van verschillende types.
- In de schijnwerpers: Panhard 24, de auto, zijn technische kenmerken en foto's van modelletjes (Norev 1/18, solido 1/43, Ixo-Altaya en Dinky Toys).

Regelmatig wordt een webadres opgegeven waar men meer kan lezen over de onderwerpen van de artikels, goed idee.

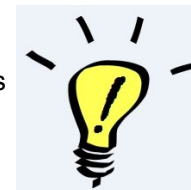
LIMAC, lidmaatschap € 20, minderjarigen € 10, maandelijks digitale nieuwsbrief, kwartaalblad 't nieuw Autootje, gratis tafel bij hun ruilbeurzen en gratis toegang tot hun activiteiten elke derde woensdag van de maand om 20 uur in hotel De Venne, Wildekastanjelaan 23, Genk. Er is doorgaans een ruilbeurs de vierde zondag van mei en van november.

Contact: Gerry Hermans 089 715 757, e-mail limacvzw@telenet.be.



EUREKA!

Louis Vits



Onlangs, tijdens een van onze babbels, liet Jacques zich fijntjes ontglippen dat het toch interessant zou zijn om eens de oorsprong en korte geschiedenis van auto onderdelen te beschrijven. Hem kennende kwam de boodschap direct door, Louis, zou je dat niet eens proberen? Waarom niet. Maar ik beweeg mij terug op glad ijs. Veel boeken en sites spreken elkaar tegen en in de club is er ook veel, verdoken kennis. Dus commentaar en discussies gegarandeerd. Maar dat zijn we stilaan gewoon, dus doen. Naargelang de plaats in ons clubblad zal er dus in iedere aflevering een aantal onderdelen of wetenswaardigheden besproken worden. Dit wel in een verkorte versie.

BOBIJN

Tijdens onze opleiding in de auto mechanica werd die genoemd naar zijn uitvinder, namelijk De klos van RUHM KORFF. In feite een heel sterke magneet die, met een kleine spanning (6 of 12 V) kortstondig heel hoge spanningen kan opwekken, 20.000 V is geen uitzondering. Als je mij niet geloofd, neem eens je bougie kabel vast.

Dit onderdeel zorgt ervoor dat de bougies een prachtige vonk kunnen voortbrengen tijdens de ontsteking slag van een benzine motor. Om deze vonk nog beter te maken werden er op sommige motoren één spoel per cilinder gebruikt.

Rumkorff, geboren in 1864 deponeerde zijn uitvinding in de US rond 1910, waar het in serie werd gemonteerd vanaf 1914, vooral om militaire redenen. Voor die periode gebruikte men de magneto ontsteking, maar die was gevoeliger aan vervuiling. Al snel nam Magneti Marelli en Bosch dit over in Europa, en de 'auto' ging aan het rijden.

Soms ... een groot nadeel aan dit systeem, koeling. De bezitters van een Traction weten er zeker van mee te spreken. Ook de eerste Mustangs, zeker de V 8 kende die problemen. De bobijn die bij traag rijden niet voldoende koeling krijgt, bouwt haar eigen weerstand op, en eens die te hoog, gedaan met rijden. Dus een bobijn dient op een koele (!) plaats gemonteerd.

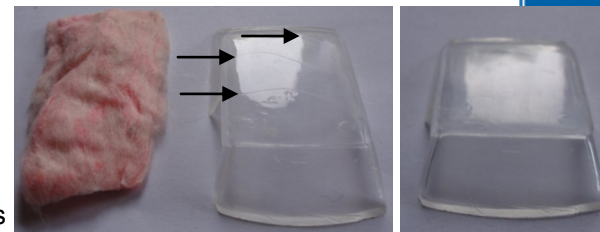
Dat was een van de reden waarom tijdens het begeleiden van old-timer ritten ik steeds ijs bijhad. Een washandje gevuld met ijs deed wonderen.



Krassen verwijderen op de ruitjes van jouw modellen? Quator A, een soort watten, doordrenkt met een schuur- of poetsmiddel. Kemet Europe BV, Oude Moerstraatsebaan 110, 4614 RS Bergen op Zoom.
T: +31 (0)164 - 27 17 00,
www.kemet-europe.com en
info@kemet-europe.com.

Opgelet dit is geen TV reclame (voor en na).
Het is mijn eigen ervaring met drie diepe krassen.

Jacques





Model Car Collector Friends

Vergaderingen: om 19 uur op dinsdag 1 december 2015, 26 januari, 23 februari, 22 maart, 31 mei, 28 juni, 6 sept, 8 nov. 2016.
Ruilbeurzen: om 20 uur op vrijdag 29 april en 7 oktober 2016.

Lokaal: Jeugd en Gemeenschap Center, Kerkham, Destelbergen.
Coördinaten: N 51°03'17" - O 03°48'07"

Contacten:

Jacques Declercq, 0484 273 073, voorzitter.mccf@telenet.be.
 Etienne Haaze, 09 345 92 05, huhades@skynet.be,
[noteert veranderingen van \(e-mail\) adressen](mailto:noteert veranderingen van (e-mail) adressen).

Vincent Audenaert, 09 259 07 76, mccf.ruilbeurs@telenet.be
[verzorgt de tafelbesprekingen van de ruilbeurzen](#).

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.

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 wieltes.

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 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 voorzitter.mccf@telenet.be jouw toegang aanvragen tot alle pagina's.

Het volgende Wieltjes verschijnt eind december. Jou bijdrage is welkom tot eind november. Wij 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.

Help de club groeien door leden te werven, geef jouw Wieltjes exemplaar weg, laat het liggen op de trein, geef op zijn minst de middenpagina weg.

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
24/okt	AVERGNES				0033 612 997 322				
24/okt	REIMS			PARC EXPO	0033 681 207 451				
31/okt	AVIGNON		SG						www1515-org-com
31/okt	LA LOUVIERE	09.30-18.00	OT MA BD	LOUVEXPO RUE DU HOCQUET	0497 209 649	/ 9		marilyne.payen@skynet.be	www.retroacots.be
1/nov	AVIGNON		SG						colomb.francois@aliceadsl.fr
1/nov	HILLEGEM	11.00-16.00	RB MA BD AM FORD MUSEUM	HAARLEMMERSTRAAT 36		- 3		modelautobeurs@gmail.com	www.modelautokrant.nl
1/nov	LA LOUVIERE	09.30-18.00	OT MA BD	LOUVEXPO RUE DU HOCQUET	0497 209 649	/ 9		marilyne.payen@skynet.be	www.retroacots.be
1/nov	LA TOUR DU PIN								mcpa.pagesperso-orange.fr
1/nov	PONT-AUDEMER		SG						
8/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
8/nov	SPA	10.00-18.00	OT MA BD RETRO	CASINO RUE ROYALE 4	087 795 353	-6			jpbeaujean@skynet.be
15/nov	FROYENNES	09.00-14.00	SG	FOYER ST ELOI	0495 412 537	50			
15/nov	SEVENUM/VENLO	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
22/nov	MAASMECHELEN	09.00-13.00	RB T MA LIMAC	KAMPUS HELIX, RIJKSWEG 357	089 716 055		10/1,4 - 2,5	limacvzw@telenet.be	
28/nov	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOORNADE 24	0031 165 537 054	1350	22/m -5		www.namac.nl
29/nov	WILLEMS	09.00-14.00	RB MA SG	SALLE DES SPORTS	0033 320 793 332	300	- 2		
1/dec	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073		0 - 0	mccf@telenet.be	www.mccf.be
6/dec	CHATEAUAROUX		PARC EXPO DE BELLE-ISLE						www.amt-modelisme.fr
19/dec	KORTRIJK	09.30-18.00	OT MA BD DREAMCAR INTERNAT	XPO E17 AFRIT 2	059 702 814			info@oldtimerdreamcar.com	www.oldtimerdreamcar.com
20/dec	KORTRIJK	09.30-18.00	OT MA BD DREAMCAR INTERNAT	XPO E17 AFRIT 2	059 702 814			info@oldtimerdreamcar.com	www.oldtimerdreamcar.com
20/dec	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	

Stel jou favoriete beurs op de lijst! Jij kent wellicht de data.

Help mij aub de lijst voor volgend jaar op te stellen. Ken jij de ontbrekende gegevens van deze lijst?

Tel 0484 273 073 of mail naar: voorzitter.mccf@telenet.be en geef me naam en datum. (mijn dank gaat uit naar Raymond Schippers!)



Schloss Dyck



Tatra



Sterling Moss



Hans Joachim Stuck

