

Nieuwe Renault Mégane Berline

5 deuren

Energy TCe 130

Benzine 5,4 l/100 km, CO₂ 125 g/km

1197 cc, 96 kW - EURO 5



Concessiehouder RENAULT

Group Mahy

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

Zeeschipstraat 107
9000 Gent. Tel 09 216 66 80

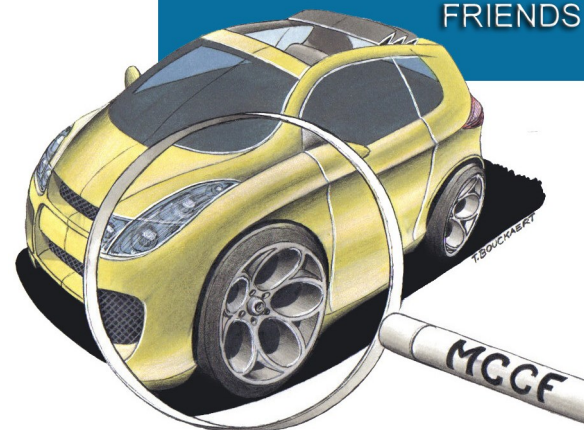
info@renaultmahy.eu
www.gent.renault.be

Wieltjes



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

MODEL CAR COLLECTOR
FRIENDS



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.

Inhoud:

- P 2 Clubnieuws
- P 3 Waar of niet waar? Scheepsmotoren
- P 4 Hoe Corgi Toys verkopen
- P 6 Frankrijk Delage versus Delahaye
- P13 Eureka ! Den Bougie
- P14 Autoworld
- P16 Route 66: Small Cars Dinky Toys
- p18 Mettet pilotenstage

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Mei - Jun 2016
Met 0 bijlage

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



Volgende vergadering dinsdag 6 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 **Spaanse miniatures** door **Yves De Clercq**;
 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 activiteit: onze 50^{ste} ruilbeurs, vrijdag 7 oktober.

Heb je een abonnement op een tijdschrift? Laat het hen nu weten aub!

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 erg gewaardeerd.

Inlaat:

Nov: **53 uur OM** door **Jean-Pierre Sandrap** en **Koen Van Kenhove**.

Dec: ??? hoezo iedereen weet wat jij weet? Toch luisteren allen geïnteresseerd en telkens met veel aandacht. Wie neemt de handschoen op?

Verslag van de 49ste ruilbeurs

Het was een echt succes, we kregen een derde meer bezoekers over de vloer. De vraag stelt zich dan, waarom? We werden ons snel bewust van die bijval en begonnen dan nieuwkomers te vragen waar ze de informatie vandaan hadden. De antwoorden gaven voornamelijk internet aan, meer specifiek de sites van de bekende hobbybladen AiM (NAMAC) en Modelauto. Verder werden nog enkele andere magazines genoemd. Een aantal bezoekers hadden de informatie uit onze foldertjes die werden gevonden op andere ruilbeurzen of zelfs bij een voedingswinkel en natuurlijk op onze tentoonstelling. We kregen bezoekers over de vloer uit onze gemeente en gemeenten in de wijde omgeving. Etienne noteerde 5 nieuwe leden. Dank aan Raymond die 2 NL oldtimer magazines aanschreef, Marc Grillet voor de verspreiding van folders op verschillende beurzen, Koen Van Kenhove voor de opname van de tentoonstelling en de ruilbeurs in Classic Car Drivers Association site (CCDA). Ik hoop dat ik hierbij niemand heb vergeten vermelden. Aha ...

Dimitri Vertommen heeft een pagina aangemaakt op **Facebook** én hij is beheerder en geeft toelating aan onze leden. Men kan ideeën, nieuwtjes en datums van ruilbeurzen vermelden. Een goed middel om met elkaar contact op te nemen. Voor diegenen die interesse hebben en willen proberen: bovenaan in de zoekfunctie '[MCCF miniatuurclub](#)' invullen. Dan op het groene vakje "Lid worden" klikken. Simpel!

Het bestuur besliste in maart een lidkaart aan te bieden aan de spreker. De bedoeling is een gratis lidmaatschap weg te schenken aan een iemand die geen lid is, of sinds 2 jaar geen lid meer is. Louis heeft daar als eerste gebruik van gemaakt.

Vermeld aub jouw MCCF lidmaatschap bij contacten met hobbygenoten, op ruilbeurzen, markten, ... We hadden ooit meer dan 250 leden en geraakten in een dal van 80. We tellen nu 162 leden en verwelkomen jongeren!



OK, nu naar de begane grond en allen plaatsnemen in een Mercedes ... busje. In feite krijgen we nu van de bestuurder een herhaling maar tevens ervaren we de praktijk tijdens 2 rondjes en leren we het circuit kennen. Het busje gaat er wel goed van door.

Nu komt het, instappen, dat gaat vlot ondanks mijn voorbij ... lentes. Helm aandoen en rijpositie instellen. Ik zit eigenlijk wel goed vast van kop tot lenden. Mijn copiloot schakelt de dashcam aan.

Nu zit je een heel stuk lager en ziet je de speciaal opgestelde kegeltjes (om remwegpunt, ideale lijn en acceleratiepunt aan te duiden) wat minder gemakkelijk. Of ervaar ik na de eerste plankgas al de spanning bij het naderen van de eerste bocht? Bocht 3 en 4 gaan goed, ze zijn niet zo scherp. Plankgas naar de haarspeldbocht, toch even gewoon gas lossen alvorens af te remmen, op mijn gebruikelijk methode. De copiloot laat het je wel weten. OK goed door de bocht maar waar staan de volgende kegeltjes? Het terrein glooit wel zeg! Verdorie de volgende haarspeldbocht snij ik te kort af en haal het beste er niet uit voor de laatste haarspeldbocht. Die bocht is eigenlijk de scherpste en bij het uitkomen dus plankgas voor de lange rechte strook. Ik haal maar 165 want ik vertraag te vroeg voor de eerste bocht van de 2de ronde.

Even wat snelle vragen waar ik kan verbeteren want ik wil het sneller kunnen. Ronde 2 en 3, door sommige bochten ging ik er sneller door, maar dat is niet het enige dat sneller gaat. Tijdens het rijden heb je te veel aandacht voor de aanwijzingen van de copiloot en voor de baan; niet voor je zenuwen. Ik verzeker je dat ik pas in de pub beseft dat mijn hartslag ook sneller ging dan normaal. Spijtig dat ronde 4 eindigt voor de finish, je moet de pitlane op.

Mijn vrouw maakte foto's en mijn dochter een filmopname. De stick van de dashcam met nog je gezicht in een hoek tijdens de rit kan je dan kopen. Op de stick staan alle snelheden, rijtijden per ronde en de G-krachten die de auto moest ondergaan. De totale rijtijd was net over de 7 minuten. Volgens de stick is de beste rondetijd ooit op dit circuit 1'28", de mijne 1'46".

Daar de auto er zonder kleerscheuren vanaf kwam ☺ kreeg ik een diploma van de piloot stage. Het ganse evenement nam anderhalf uur in beslag; mijn hartslag terug op normale snelheid krijgen duurde langer.



Jacques



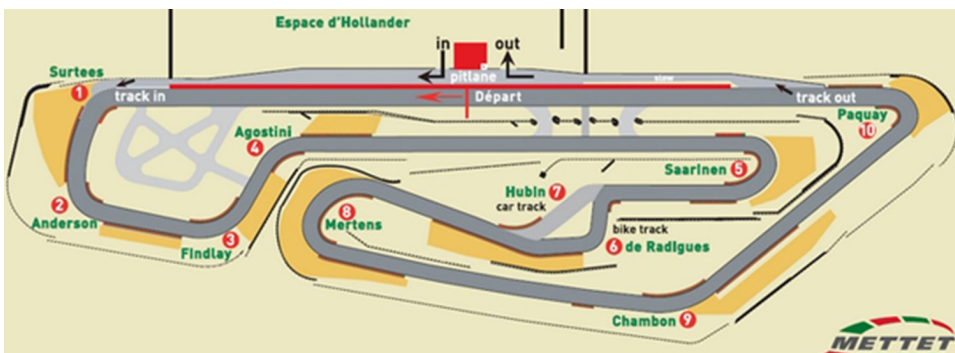
Mettet mijn dochter wil dat ik leer autorijden !

Ik ben geboren tussen de scheepsdiesels en mijn vader had voor zijn zaak de enige en eerste auto in de straat. Mechaniek, motoren en auto's zitten dus in mijn bloed. Al spoedig beschikte ik met mijn jongere broer over enkele Dinky Toys. Eerst gebruikt als speelgoed maar uitgegroeid tot een verzameling. Dan kom je enkele hobbygenoten tegen op een tentoonstelling en ik werd benoemd als voorzitter van een nieuw clubje.

Je kent me ondertussen wel, mooie vormen, wat nostalgie, maar ook techniek en prestaties zijn mijn ingeslagen wegen. Tja ik heb al heel wat auto's in handen gehad en heb enkele vrienden met een 500⁺ pk bolide die me wel eens een toertje laten rijden.

Ik ben pas 70 geworden en mijn dochter reserveerde als verjaardagscadeau een initiatie op de racetrack van Mettet.

Zondag 8 mei, op Moederdag dan nog, prachtig weertje, mooie streek. Even wat zoeken naar de ingang van het circuit en naar de ontvangst. Daar bestudeerde ik reeds het mooie en onlangs vernieuwd circuit.



Men mag blijkbaar tijdens de bestelling een keus maken uit de interessante bolides. Als je me kent dan weet je dat ik een voorkeur heb naar Lamborghini, meer bepaald de Gallardo. (V10, 5200cc, 560pk, 8000tpm, 540Nm koppel en maximum snelheid 325km/u) Ik was benieuwd.

Vooraf wordt een 30 minuten durende briefing gegeven, in het Frans want de monitoren komen uit Frankrijk. Men spreekt in de eerste plaats over de voorziene veiligheidsmaatregelen en de afspraak voor een goede verstandhouding met de monitor die naast je zal plaatsnemen en het wordt vervolgd met de correcte stuurpositie. Het circuit wordt voorgesteld, de rijeigenschappen van de achter-aangedreven wagens wordt uitgelegd en hoe bochten aanpakken (de ideale lijn en de acceleratie). We weten dat wel allemaal, maar nu nog doen.

Maar toch, hoorde ik niet: alleen vol gas of volop remmen en dan de rem geleidelijk lossen. Wow dat beloofd, interessant ! Met onze straatkarretjes rem je eerst voorzichtig, daarna harder als het moet.



Waar of niet waar? Scheepsmotoren

Een van mijn opleidingen was scheepsmotoren, vandaar mijn verleden bij de rederij Velghe. Dat achter de rug is mijn ware aard, namelijk koetswerkbouw, Baeten etc., naar boven gekomen. Doch, mijn verleden was een publiek geheim. Een van ons trouwe klanten was de eigenaar van de bekende sausen La William. Tijdens een ontmoeting doorvloed met 'dreupels' van Van Damme, vroeg die man of ik iemand kende die iets afwist van scheepsmotoren. Hij was recentelijk eigenaar van een 50 voet motorjacht. Prachtige boot, en naar Vlaamse normen enorm groot.

Hij had die voor een prikje kunnen kopen met defecte motor, maar geld zat, had hij daar een MAN 10-cilinder van 1200 pk laten inleggen. En hij zocht voor de 'maidentrip' een mekanieker om dat monster te volgen. Hij had de juiste man gevonden. Wij spraken af om het volgend weekend van vrijdagavond tot zondagavond door te brengen op zijn schip, vergezeld van mijn echtgenote en zijn vriendin. Wij waren pas getrouwd en zo een cadeau kon je niet aan je neus laten voorbij gaan.

Eens op het schip, badend in luxe en romantiek, voelden we ons de koning te rijk, tot hij zei, op de Westerschelde een testvaartje te maken. Ik kende iets van motoren, maar een testvaart met een onbekende kapitein, was zowat teveel van het goede. Maar in jeugdige overmoed durf je alles aan, en mijn echtgenote, onbekend op dat terrein, hunkerde naar avontuur.

Zaterdagmorgen, bij het krieken van de dag, afvaren. Nog niet nuchter was het al worstelen met de meertouwen en het anker, maar wij waren weg. Een eerste bekeuring, te snel de haven uit. Het varen zelf verliep zeer goed, de motor gromde heerlijk, dus alles OK. De vrouwen topless op het dek zonnebaden, wij achter het roer vergezeld met ne goeie cocktail. Alles verliep perfect, ook het aanmeren in een kleine jachthaven om te overnachten. Zeg maar een braspertij met andere Belgen.

Ik dacht dat we bij het ochtendgloren gingen terugvaren. Niet dus, de eigenaar wilde zijn boot eens volledig laten gaan, er was toch plaats zat op de Schelde. Eens de haven uit, aan een slakkengang, vorige boete in *gedachte, stroom* afwaarts en laat die tien cilinders maar brullen. En dat deden ze, met plezier, tot 45 knopen. Ik kan U verzekeren, dat is rap op het water. Maar de terugweg was stroomopwaarts en het begon donker te worden. Toen kwam de aap uit de mouw. Voor de schipper was dat zijn eerste grote tocht, hij had geen vaarbewijs en kende de botten van zijn instrumenten.

Hij kroop in zijn kajuit om alle mogelijke handleidingen te raadplegen en 'biebie' stond achter het roer. Ik zweer u, ik kneep ze, zeker toen er voor ons twee enorme rode lichten opdoken en de boot abnormaal begon te rollen. De schipper riep, volgen, het is een duwbak. Ik kwam in zijn zog en bleef zeker twee uur die rode lichten volgen tot de lichten van ons haventje opdoken. In het donker een kleine jachthaven invaren is ook niet niks. Maar eind goed al goed. Om 2 uur 's nachts keerden we terug uit Nederland.

Sindsdien hebben ze mij op geen varend schip meer gekregen en mijn echtgenote zeker niet.





Hoe verkoop je Corgi-Toys ?

“Wat een vraag !! “ zou je kunnen zeggen, want zijn wij geen verzamelaars van onze geliefde modellen eerder dan verkopers? Waken de meesten onder ons niet angstvallig over het feit hoe we onze collectie in stand kunnen houden en liefst ze nog verder uitbreiden ? Ik denk het wel. Onze miniaturen zijn voor ons géén handelswaar maar een dagelijkse bron van plezier en ontspanning in anders drukke tijden.

Maar ooit waren onze modellen wél gewoon “handelswaar”, geproduceerd door een onderneming die als doel had winst te maken, voor Mettoy - het moederbedrijf dat de productie van Corgi Toys in 1956 - dus net 60 jaar geleden opstartte - was dit niet anders. Maar - en nu komt het - het zo aantrekkelijk mogelijk voorstellen van hun koopwaar leidde voor de firma Mettoy tot de creatie van een schier onuitputtelijke ontwerpen van verkoopondersteunende middelen die de aandacht van het - toen jonge publiek - niet alleen gaande moest houden maar steeds moest vergroten en bestendigen !

Deze Corgi verzamelaar ontdekte Corgi Toys door in zijn prille jeugd rond 1964 afbeeldingen te zien in het weekblad “Kuifje” van een auto die je nooit op onze wegen zag maar die wel zijn weg vond in de handen van duizenden jonge verzamelaars: de Ghia L 6.4. De publiciteit had het over ‘het mooiste en meest volledige model van de hele Corgi-collectie’ met zo maar even 14 bijzondere kenmerken !

HOERA! VOOR DE NIEUWE CORGI'S

Nr. 241 : De nieuwe Corgi Ghia L 6.4.
Het wegvoert in twee getuigen, de carrosserie is ontworpen door de grootste Ghia, heeft de motor en het chassis van Chrysler 200.
Het is wel het mooiste en meest volledige model van de hele Corgi-collectie.

Kijk maar eens naar de lijst interessante bijzonderheden :

1. de deuren gaan helemaal open
2. de sterven kunnen verstaad worden
3. openstaande motorcap
4. uitrolbare ruitjes
5. brandende koplampen
6. verchroomde radiator
7. verchroomde lampen
8. achterafschuifbaar en veilig intercompartiment
9. speciale versie
10. openstaande kofferdeksel
11. stuur
12. ruiten
13. blauwe metalen
14. en op de achterbank het CORGI handje

Prijs: 95 Fr

Nr. 251 Hillman Imp.
Het sportieve uiterlijk en de reukloze achterbank, waardoor een goede berging ontstaat, zijn ook in dit model aanwezig. Zittingen - schommelende knieën.

Prijs: 55 Fr.

Nr. 316 N.S.U. Sport Prinz
Je zit verstaad voorop op de fantastische stroomlijn van deze N.S.U. sportwagen. Ook door heel veel overtrek (CORG) rijdt! Zittingen - stuur - ophanging.

Prijs: 39 Fr.

CORGI TOYS
Iedere maand een nieuw model

Exclusieve Agenten: JOUETS EISENMANN, Maurice Lemonnierlaan, 20, Brussel

Origineel uit het jeugdblad KUIFJE uit 1964

En ... de publiciteit was geslaagd ... ik moest en zou dit model hebben en inderdaad op 6 december van dit jaar kwam een prachtige goudkleurige Ghia door de schoorsteen (gelukkig onbeschadigd van de val door onze schouw) in onze woonkamer terecht ... de start van een passie die inmiddels 52 jaar duurt....

Dit was dus één manier waarop de autootjes in de toen geel-blauwe doosjes bekend werden gemaakt ... via publiciteit in de magazines voor de jeugd. Het weekblad KUIFJE kon er wel bij varen: ik miste geen nummer meer. Maar nog meer dan reclameboodschappen in boekjes werd mijn aandacht getrokken door het uitstalraam van een speelgoedwinkel die zich in mijn dorp bevond.

Zo herinner ik me de lancering van het onvergetelijke Chitty-Chitty-Bang-Bang model. In die etalage stond een publiciteit in karton en daarvoor een staander met het Corgi model met de gekleurde vleugels, de vier figuurtjes uit de film en de blinkende motorkap.

Alle modellen van voor de oorlog werden uitgebracht met witte één stuks velg/ bandjes en deze waren kleiner dan die van de verschillende motoren. De vooroorlogse versie van de M.G. Sports Car en de Austin 7 Car waren voorzien van zilveren details zoals bij het stuurwiel, de voorruit en bij het reservewiel.

De eerste versies van de Racer waren niet voorzien van een berijder en waren beschikbaar in verschillende uitvoeringen. De vooroorlogse Austin 7 Car was voorzien van een ijzerdraad die een raampje moest voorstellen en deze werd later net als het gat in de zitting van de bestuurder verwijderd. De Austin zit wel in de vooroorlogse militaire sets 152 en 156 met raampje en soldaatje.



Alle modellen werden in 1941 uit productie gehaald en in 1945 opnieuw geïntroduceerd. De Saloon Car en M.G. Sports Car werden tot 1952 geproduceerd; de productie van de Austin 7 Car stopte in 1948; de Racer werd tot 1957 geproduceerd en het was daarmee een van de langst levende Dinky modellen.

Er is ook een Dinky France model dat aansluit bij de Small Cars. Het betreft een Simca 5 en draagt het nummer 35 A, of 35 AZ en in de UK verkocht als Fiat Two-seater saloon, terwijl de naam Simca in het koetswerk behouden bleef.



Voor de nieuwsgierige autofreaks ben ik op zoek gegaan naar de identiteit en de lengte van de modelletjes die een automerktype meekregen. Zo berekenen we de schaal.

35b Racer: 61mm, zou een MG R type zijn: 3353mm, schaal 1/55.



35c MG Sports Car: 52mm, zou een type PA zijn: 3327mm, schaal 1/64.



35d Austin 7 Tourer: 50mm, is op 1/1 3023mm, schaal 1/60.

35az, Simca 5: 60mm, is op 1/1 3215mm, dus 1/54.





Dinky Toys

Hans Nuis



Aanvulling op de Dublo Dinky Toys (deel 3)

Bij het zoeken naar meer informatie over de Dublo Dinky Toys dacht ik in eerste instantie een voorloper van de Dublo Dinky gevonden te hebben in de vorm van de Dinky Toys Small Cars. Maar dit was niet waar; de modellen hebben een andere schaal en ze zijn veel groter dan de Dublo modellen. De serie van Small Cars wordt wel snel over het hoofd gezien omdat er bij het verzamelen meer aandacht is voor de 36, 38 of 39 serie. De modellen hadden een onbekende schaal en waren niet veel groter dan 6cm.

De volgende 4 Small Cars verschenen:
35 A Saloon Car; 35 B Racer en 35 C M.G. Sports Car. Jaar van introductie was 1936. Het was mogelijk om de modellen los (er zijn geen individuele doosjes), in een doos van 6 stuks of als set aan te schaffen.

Het laatste model, 35 D Austin 7 Car werd geïntroduceerd in 1938 maar werd nooit bij de set uitgegeven.



Foto van Henk Zwart



M.G. R type racer en M.G. PA Sports Car



Austin 7 Car en Saloon Car

Welke elfjarige jongen - gek van auto's en autootjes - kon daaraan weerstaan? Deze jongen dus niet. "Of ik de auto kon kopen?" "Ja jongen dat kan je natuurlijk ... met voldoende zakgeld lukt dat wel ..." "Of ik die kartonnen reclameplaat kon kopen?" "Neen sorry dat is niet te koop ..." Wat was dat een teleurstelling ... maar geduld loont: in 1995 (na 30 jaar zoeken dus ... wie twijfelt nog aan mijn geduld? ☺ heb ik deze reclameplaat wél gevonden. Een prachtstuk zoals je kan zien ...

Herman –
Corgi-verzamelaar



Ambulance, rolstoelvervoer en taxidienst

**Meetjesland
en regio Gent**

**7/7 en 24uur
bereikbaar
tel.09 377 74 44**





Frankrijk '30-'50



Yves De Clercq

Delage werd in 1905 opgericht door Louis Delage in Levallois-Perret, bij Parijs. Delage, een jonge ambitieuze technicus, was daarvoor in dienst geweest van Peugeot. In het begin assembleerde Delage chassis en aandrijflijnen van andere fabrikanten op een zelfontworpen carrosserie, die ook weer werd betrokken van anderen.

In 1908 werd de "500 km Dieppe Grand Prix" gewonnen en vanaf 1909 maakte Delage zijn eigen motoren en geavanceerde carrosserieën. Delage verhuist naar Courbevoie in 1912. Tot aan de Eerste Wereldoorlog was Delage zeer succesvol in autoraces en won onder andere Indianapolis in 1914. Tijdens de oorlog werd de fabriek gebruikt voor de oorlogsindustrie.



De D 8 werd een groot succes. Delage had het evenwel moeilijk tijdens de crisisperiode van de jaren 30. Ook de exuberante levensstijl van Louis Delage was een zware financiële aderlating. De overname door Delahaye werd onafwendbaar. Delahaye zette de productie van de D 8, D 6 en de competitie verder, onder complexere benamingen, zoals D 8-120.



Delage ERA GP – 1927-1936
Minichamps Evolution



D 6 70 Figoni et Falaschi Le Mans – 1936
Minichamps



De 3 liters van Delage concurreerden de Delahayes 135 in de competitie.

De Delages bleven luxueus en werden door de bekendste koetswerkbouwers aangekleed.

D 8 120 Aérospport Letourneur et Marchand – 1937
Miniatures du Château

In het hoge rek links staan een aantal betaalbare wagentjes van indertijd. De Renault 4, Citroen 2pk, Honda, ... Ook een 2-zits Vespa 400 uit 1959 met een twee cilinder 400cc motor. Aan de overzijde van het verdiep de Amphicar of amfibievoertuig uit 1965. Deze werd blijkbaar uitgerust met een Triumph motor. Hij kon ingezet worden op de weg maar ook op het water. Wie herinnert zich niet de serie met kapitein Zeppos ?

Dieper op dat pad een Saab 96 uit 1965. Als onderschrift staat "de Zweedse constructeur vond zijn inspiratie in het bouwen van gevechtsvliegtuigen om auto's te ontwerpen". Spijtig dat dit merk niet meer bestaat. Alhoewel op die manier worden de modellen wel legendarisch en historisch.

Andere vergane automerken in de vaste tentoonstelling FN, Panhard, Delage, Tatra, Talbot, Le Zèbre, Minerva (auto's en motoren), NSU, ...

Over NSU gesproken. Mooi model met zeer smalle dakstijlen: De NSU RO 80. Zijn wankelmotor maakte hem spijtig genoeg onbetrouwbaar.

Daarnaast uit dezelfde tijdsgeest een Toyota Celica uit 1976. Zo eentje stond op ons verlanglijstje toen we klein manneke waren. In de spiegeltjes die opgesteld waren op de flank naast het kofferdeksel zal men wel niet al te veel zien? Afstellen van de buitenspiegels moet ook een ongelooflijke klus geweest zijn.



Je moest zowaar een kompaan hebben om de spiegels af te stellen.

Mag niet ontbreken de Volkswagen Golf 1. Enige tijd geleden bij de lancering van het nieuwe Polo model las ik dat de huidige Polo groter is dan de Golf 1.

Aan de overzijde van het verdiep staat een Bugatti type Brown uit 1954 met carrosserie in polyester. Let even op de voorruit, de vorm is mijn inzien revolutionair en vernieuwend. Car Glass zou deze maar al te graag vervangen.

Mag niet ontbreken: de Alfa Romeo Montreal uit 1970. Prachtig design. Maar met een drie liter motor V8 maak je weinig succes aan het begin van een oliecrisis. Dus bleef het grote succes uit.



Aan de overzijde uit het jaar '92-'93, een Lancia Hyena met 2 liter 4 cilinder motor. Specifiek koetswerk en onder de motorkap zit een motor van de Delta Integrale. Plezier is dus verzekerd. Het ontwerp is van Zagato in opdracht van de Nederlandse importeur Paul Koot. Lancia verschaftte geen medewerking voor dit model. De huidige prijs wordt geschat op ongeveer 170.000 euro. Een exclusieve prijs voor een exclusieve wagen waarvan slechts 24 stuks gemaakt werden.





Autoworld – Permanente Tentoonstelling

Peter Desmet

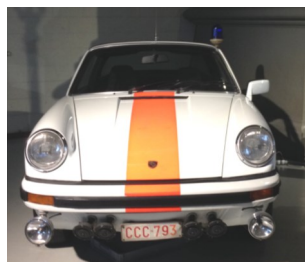
In mijn (voorgaand verschenen, nvdJ) verslag wil ik het niet alleen hebben over de Italianen die behoren tot de tijdelijke tentoonstelling. Ook de niet Italiaanse wagens die behoren tot de vaste collectie van het museum zijn zeker de moeite waard.

Hier en daar een ornament van een oude benzinepomp tot een aantal vierkante meter wand gevuld met email borden van olieproducten, automerken, banden,

Ook zijn een aantal ruimtes ingericht met zeer mooie opstellingen, o.a. de garage waar onze Vlaamse trots Ghislain Mahy aan het werk is.

Er zijn een aantal ruimtes met specifieke thema's waaronder een ruimte met Koninklijke koetsen.

Afzonderlijk de prioritaire voertuigen - een exemplaar van diegene die we misschien liever niet achter ons aan hebben. Een Porsche 911 Targa van de gewezen rijksmacht. Oranje streep in het midden over de volledige wagen. Op de deuren aan beide zijde een sticker met opschrift SOS 901. Blauw zwaailicht op een statief aan de achterklep en zware witte lichten vooraan. Let op de nummerplaat : CCC ... (opmerkelijk).



Uiteraard is er een grote verzameling auto's die bijdragen tot de geschiedenis van het automobiel. En als je de Panhard X77 Dynamic Sedan ziet staan uit de jaren '30 besef je dat een oldtimer niet altijd moet blinken om tot zijn recht te komen. Specifiek bij dit model staat het stuurwiel centraal vooraan.



De FN Tricar uit 1947 ontgaat niet aan mijn aandacht. Deze pickup uit 1947 doet me denken aan mijn legerdienst. Deze hier heeft hier slechts drie wielen. In 1989 leerde ik in de kazerne van Heverlee rijden met een gelijkaardige model van FN. Gelukkig was hij uitgerust met vier wielen. Het waren kleine vrachtwagentjes. Naar ik mij meen te herinneren niet veel groter dan een huidige bestelwagen. Zij beschikten over een niet-gesynchroniseerde versnellingsbak. Gas, tussengas, ontkoppelen en schakelen was de boodschap. De ruitenwisher was manueel met een hendeltje te bedienen. Althans aan de bestuurderszijde. Er was geen ruitenwisher aan de zijde van de bijzitter. Een enorme ervaring voor een 20-jarige jonge gast om met dergelijk voertuig uit de jaren '50 te mogen rijden op weliswaar gesloten piste in de kazerne.



**D 8 120 Mullin Museum
Letourneur et Marchand – 1939
Mullin Museum**

D 6 - 1951 - Ma Collection



**D 8 120 Aérocoupe Pourtout
1937 - Spark**



Delahaye is een van de oudste merken, door Emile Delahaye opgestart in 1894, gedurende 50 jaar beheerd door Charles Weiffenbach. Vrij snel verwierf Delahaye een bevoorrechte positie voor brandweerwagens, die ze tot in de jaren '50 behouden heeft.



Vis-à-vis 1901 - Minialuxe



**Bomba Tanque 84 PS –
Barcelona – 1922 del Prado**

Delahaye bouwde verder betrouwbare wagens.

Na de overname van Delage werd de glorieuze "135" op de markt gebracht. Het werd een spectaculaire koersauto, die o.a. won in Le Mans in 1938.



135 S Winnaar Le Mans 1938 – kiosk



**135 M coach Dubos 1938
Ma Collection**



**135 Grand Sport Figoni et Falaschi
1937 Spark**





Delahaye 165 S, - White Box, kiosk, kiosk

De "135" werd opgevolgd door de "145" met een 12 cilindermotor, 4,5 liter. Geen echt succes.

Van 1935 tot 1955 bouwden de beste Franse carrossiers uitzonderlijke en soms exuberante koetswerken op de Delahaye chassis. De meeste flamboyante waren het werk van Figoni et Falaschi en van Saoutchik.

Na de oorlog waren er enkel nog stuip trekkingen : de productie van Franse luxewagens werd door de wet Pons, de voorbijgestreefde techniek en productielijnen en de Italiaanse concurrentie de nek omgewrongen.

Delage-Delahaye werd in 1954 door Hotchkiss overgenomen.

Het laatste model werd de "235"

Delahaye monteerde nog 3.000 jeeps voor het leger – zoals Hotchkiss en Peugeot - die vrij broos leek voor de militairen.



Jeep Delahaye VLR – kiosk



1938 Figoni et Falaschi 1938 Miniatures du Château



1949 Saoutchik 1949 Spark



1947 Figoni et Falaschi 1947 Chromes

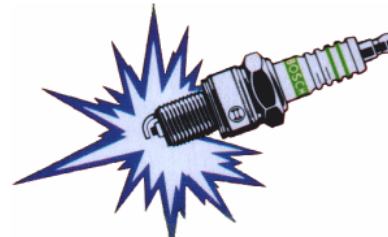


1952 Coach – 1952 kiosk



EUREKA!

De ontstekingskaars of den bougie.



Louis Vits



Een eerste spoor van de bougie vindt men terug in 1777 toen de Italiaan Volta een gasmengsel deed ontploffen in een speelgoed revolver. In 1807 volgde Isaac de Rivaz die een eerste echte bougie ontwikkelde voor gasmotoren. In 1860 verfijnde de Belg Etienne Lenoir het systeem en bracht het in

toepassing met de bobijn van Ruhmkorf, zie vorig artikel. Zo kreeg men een compleet systeem voor ontploffingsmotoren.

En nu volgen reeds de eerste verschillen van boek tot boek. Volgens de ene nam Lenoir in 1877 een brevet, de andere bron spreekt van Nikola Tesla (US patent 609.250) in 1898, een andere spreekt van Richard Simms (GB) in 1898 en nog een ander spreekt van Robert Bosch in 1898. De waarheid, denk ik, is dat al deze heren met het zelfde bezig waren, elk in zijn eigen werkplaats. Feit is dat rond 1900 de bougie in grote getale werd gefabriceerd door, voor Europa, Bosch, Zenith en Oleo en Amerika hield het bij Champion.

Het grote probleem bleek het omhulsel van de elektroden, eerst gebruikte men glas, daarna bakeliet, maar beide materialen hielden niet lang stand door de hitte en het gedaver van de motor. Al snel werd porselein gebruikt en dit bleek de goede oplossing.

De motoren waren nog niet dat, waardoor een slechte ontploffing, gevolgd door ontbranding, de bougie snel vervuilde. Dus een regelmatige poetsbeurt met lamellen vijltje en staal borstel drong zich op (dat doet me denken aan de twee takt brommers waar we mee rondtoerden). Zo werden tijdens de eerste wereldoorlog de vrachtwagens na iedere missie totaal gereinigd, zowel bougies als uitlaat. Zo ontweek men het euvel van na-dieselen. Door de koolstof aan de bougie die tot 600°C kon oplopen, viel de motor niet direct stil. Een euvel dat zich ook voordeed bij het aanladen van de cilinderkoppen. Hij die mijn artikeltjes leest herinnert zich nog 'echappement libre'.

De bougie ontwikkelde zich verder en tot op heden zitten er nog altijd bougies in een benzine motor, maar dienen in sommige gevallen slechts vervangen om de 100.000 kilometer.

Ik wil nog vermelden dat er warme en koude bougies bestaan, koude hebben een grotere schacht waarin de elektrode zich bevindt, warme bijna geen schacht. Een vonk tussen de elektroden kan gemakkelijk 30.000 V bedragen met een temperatuur van rond de 700 °C.

Ook dient vermeld dat er gloeibougies bestaan, maar dat is dan voor een diesel, en dat is een totaal ander verhaal.





Model Car Collector Friends

Vergaderingen: om 19 uur op dinsdag 26 januari, 23 februari, 22 maart, 31 mei, 28 juni, 6 sept, 8 nov, 6 december 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.

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 met 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 BE50 3631 1741 6318.
 Nederland: NL64 RABO 0325 0057 45.

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,

Interesse in de wonderlijke wereld van modelauto's?

Wil je in een gemoedelijke sfeer hobbygenoten ontmoeten en gezellig keuvelen over onze interesses?

De Model Car Collector Friends is een sympathieke vriendenclub met als doel elkaar te helpen met de uitbouw van hun hobby: de auto in miniatuur, alle merken, alle schalen. Wij beleven er plezier aan ruilbeurzen te organiseren en nieuwe vrienden te ontmoeten en willen onze hobby kenbaar maken door tentoonstellingen te organiseren en nieuwe leden te werven.

De leden vergaderen maandelijks. Ze delen enthousiast tips en informatie over: de modelauto en de modelautofabrikanten, de auto en de autofabrikanten, de zelfbouw en of ombouw van modelauto's en helpen beginners een verzameling op te bouwen.

De deuren gaan open om 19 uur en we sluiten af voor middernacht. Er is meestal een spreker en er is steeds mogelijkheid tot ruilen (met een gratis tafel) en een gezellige babbel.

Wij willen ook verzamelaars, die niet naar de vergaderingen kunnen komen, betrekken door 6 maal per jaar ons clubblad Wieltjes uit te geven. Het vermeldt leuke nieuwtjes en mededelingen over:

- activiteiten van de club of clubleden,
- tijdschriften en boeken,
- evenementen,
- winkels, beurzen en musea.

Het formaat is A5, volledig in kleur en op glanspapier.

Ons lokaal is het Jeugd en Gemeenschapscentrum, en is gemakkelijk te bereiken via de Kerkham of met de wagen via de Koedreef.

We willen ook graag niet leden en leden van andere clubs ontmoeten op onze ruilbeurzen. Tafelhouders kunnen opstellen vanaf 19 uur en de gegadigden krijgen toegang vanaf 20 uur.

Reservatie van tafels kan vanaf 60 dagen voor de aanvang, mccf.ruilbeurs@telenet.be of na 19 uur op 09 259 07 76.

Voor meer informatie kan je ook terecht op onze website: www.mccf.be.

Wens je lid te worden stuur ons dan aub volgende informatie:

Naam, adres, tel.nr, e-mailadres (mag jouw e-mailadres gekend zijn aan de leden? J/N) en de thema's van jouw verzameling.

Een beetje historiek?

De club startte met een vergadering op 14.02.89. Het adres van het clublokaal veranderde naargelang de noden, gestart in Gent, treffen we nu 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).



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 in 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 augustus. **Jou bijdrage is welkom tot eind juli.** Wij rekenen op jouw medewerking met artikels van jouw hand. Probeer verzamelaars naar onze ruilbeurs te brengen, vraag ons extra foldertjes en verdeel ze op de beurzen, rommelmarkten of in de winkels die je bezoekt.

Mail jij ook onze activiteit aan uw favoriet automagazine of naar auto- en oldtimerwebs voor opname?

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.

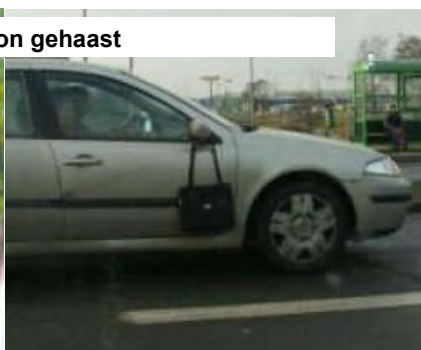
Legende: RB RuilBeurs; T Tentoonstelling, M markt, V Veiling, MA ModelAuto's, MB Modelbouw, SG SpeelGoed, TA Treinen & Auto's, OT Old Timer, BD Boeken & Documenten, AM Automobilia

DAG	STAD	UREN	BENAMING/ORGANISATIE	ADRES	TELEFOON	TAFELS	€/m - € ink	KONTAKT	STEK
25/jun	ANDERLUES	09.00-18.00	T MB TA	SALLE JEAN XXIII, RUE DES BRUYERES 58					
26/jun	ANDERLUES	09.00-18.00	T MB TA	SALLE JEAN XXIII, RUE DES BRUYERES 58					
26/jun	LANDEN	10.00-17.00	T MA LANDBOUW	HANNUITSESTEENWEG 80	0497 414 423	-4		esw@telenet.be	
28/jun	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073	0 - 0		mccf@telenet.be	www.mccf.be
17/jul	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN		30/1,8 - 0			
6/aug	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOORNKADE 24	0031 165 537 054	1350	22/m -5		www.namac.nl
14/aug	AMAY	09.00-13.00	RB TA SG AMPSIN	GYMNASE COMMUNAL RUE DE L'HOPITAL 1	0497 040 558	110	-2,5	cajacollections@gmail.com	
20/aug	MONS		MB AM	LOTTO MONS EXPO AV THOMAS EDISON 2	0495 529 957	-0			
21/aug	MONS		MB AM	LOTTO MONS EXPO AV THOMAS EDISON 2	0495 529 957	-0			
21/aug	WERVIK	08.00-18.00	OT MA		056 313 338	-0			www.oldtimermeeting.be
21/aug	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN		30/1,8 - 0			
4/sep	HERON	10.00-17.00	T MA LANDB OPENB WERK	CHAUSSEE DE WAVRE 41A	0497 690 486	-3		miniagripassion@hotmail.com	
6/sep	DESTELBERGEN	19.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	0484 273 073	0 - 0		mccf@telenet.be	www.mccf.be
10/sep	SAINT-GHISLAIN	09.00-16.00	MB TA	ANCIENS ATELIERS WAGONS, parking de la GARE	065 873 129				
11/sep	WOLUWE	08.00-13.00	RB TA SG	SHOPPING CENTER 202 ST-LAMBERTUSLAAN		30/1,8 - 0			
18/sep	SEVENUM/VENLO	10.00-15.00	RB MA	CENTRUM DE SCHATBERG	0031 6 515 481 29	125	18/m - 0	modelauto-ruilbeurs-sevenum@home.nl	www.modelauto-ruilbeurs-sevenum.nl
25/sep	NAMUR	09.00-14.00	RB MA SG	PLACE NOTRE DAME DE LA PAIX 5, ERPENT	0032 81 400 149	250	22/1,3m - 3	toyshownamur@belgacom.net	www.toyshownamur.be
25/sep	WAMBRECHIES	09.00-17.00	RB SG EUROTOY + MUSEUM	ESPACE GILLES ALAIN BILLIET AVENUE FOCH	0033 320 396 928	100	20/1,2m - 4	contact@musee-du-jouet-ancien.com	www.musee-du-jouet-ancien.com
1/okt	HOUTEN	10.00-15.30	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOORNKADE 24	0031 165 537 054	1350	22/m -5		www.namac.nl
2/okt	BRUSSEL	10.00-15.30	RB TA SG BD COLLECT-HIT	KART EXPO GOSSETLAAN 11	02 736 28 64	250		collect-hit@skynet.be	info@collectioncar.com
7/okt	DESTELBERGEN	20.00-23.00	MCCF RUILBEURS	JEUGD EN GEMEENSCHAPCENTRUM KERKHAM	09 259 0776	10/1,2 - 2		mccf.ruilbeurs@telenet.be	www.mccf.be

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!)



Jong geleerd ... oud en vergeetachtig en ... gewoon gehaast



Mijn droogkast

