

Renault's Crossovers

Koleos

Kadjar

Captur



Concessiehouder RENAULT Group Mahy

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

Zeeschipstraat 107
9000 Gent. Tel 09 216 66 80

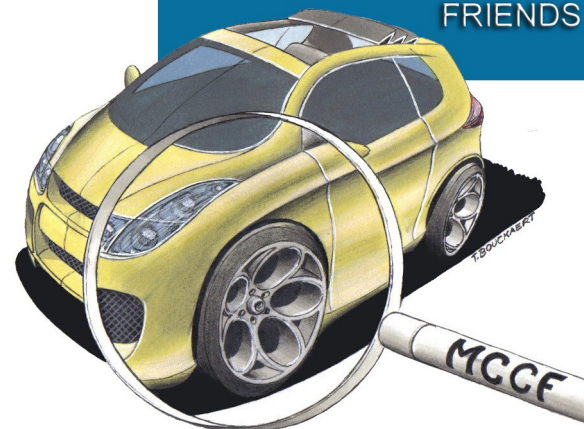
info@renaultmahy.eu
www.gent.renault.be

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 Tatra T11 Targa Florio
- P 4 Citroën U23
- P 7 Miskoop, of toch niet?
- P 8 Ferrari One Off's 5: 458 MM Speciale
- P13 TonerGam brandweerwagens
- P14 Speelgoed '14-18
- P16 Jaguar XJS V-12, Piranha Models
- P17 Corgi Toys Coaches

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Mei - Jun 2019
Met 0 bijlage

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



Martin Van Hecke is ons plots en onverwacht ontvallen op 27 maart. Met dergelijke aanval op zijn gezondheid was zijn levenskans echt klein. Voor MCCF was hij net begonnen met een voordracht over Peugeot en die zou worden vervolgd. We zullen deze aangename vriend zeker missen; hij was steeds klaar om meer info te geven en mopjes waren hem zeker niet vreemd. Etienne vertegenwoordigde onze club samen met Marc De Paepe en Willy Vanoverbeke om aan zijn familie ons medeleven te betonen tijdens de uitvaartplechtigheid. Deze was voor hen dan ook ontroerend want de plechtigheid werd met een militaire eerbetuiging uitgevoerd. Tevens waren vertegenwoordigers van verschillende andere verenigingen aanwezig waar Martin ook lid van was.



Volgende vergadering dinsdag 25 juni.

Film deel 2 door **Patrick**

Volgende vergadering dinsdag 3 september.

Belgische brandweer door **Marc Verschueren**.

Verslag van de vergadering van dinsdag 23 april.

Chris Bynens kwam op het idee iets over Total te vertellen. Natuurlijk kwamen eerst wat gegevens over de firma zelf, cijfers en foto's van locaties, logo's en reclameborden over de jaren heen. Ook echte emailborden had Chris meegebracht. Publiciteit in magazines stelden onverwacht een miniatuur van een tankwagen voor. Nu volgde een ganse presentatie en bespreking van miniaturen in allerlei schaal en makelij. Dat maakte de aanwezigen nieuwsgierig om na de voordracht alle modellen en ook miniatuurgarages waar Total opstond te bewonderen. Zelfs de spoorwagens van de bekende miniatuurtreinfabrikanten en gezelschapspelen kwamen onder onze ogen, waarbij zelfs vingerhoeden. Dus Tota(a)l onverwacht, dank je Chris.

Verslag van de vergadering van dinsdag 28 mei.

Film als titel, wat moeten we daar van verwachten? Patrick verzorgde nogmaals een zeer goed gedocumenteerde voordracht ... met heel wat filmfragmenten. Film gerelateerd aan auto's en autootjes.

Via een kort chronologisch overzicht werd de periode van de stomme film (mc Sennet / Laurel en Hardy) belicht alsook de (na)oorlogsjaren. Via thema's werd dan een overzicht gegeven van de 'auto'film. Deze thema's waren o.a. film als tijdsbeeld, Italiaans neorealisme (il sorpasso : Fellini), de muziekmovie (Elvis / Beatles) en de racefilms (Grand Prix / Le Mans). Tot slot kwam de bizarre film ttz. de horrorfilm (Christine) aan de beurt en werd er afgesloten omwille van de tijd.

Net iets meer dan de helft is vertoond en hij vroeg of hij de rest een volgende maal kon voorstellen. Dat werd met vreugde onthaald.

Het meest opvallend voor mij was wel dat Henry Ford alle Ford T's die in de film gebruikt en misbruikt werden zelf liet bouwen in zijn werkplaatsen. We zagen een prachtige model van de Hispano Suiza HCA (regisseur David Wark Griffith), de Golden Submarine en een Ford T in ruitvorm gereden  (van bovenaf gezien).



Het voertuig draagt het kenteken MYB 33 en draagt op de vier hoeken van de carrosserie het nummer 2. Het exemplaar heb ik in april 1994 op de miniatuurruilbeurs in Berchem gekocht voor 600 Bef of +/-15-€.

Mijn volgende Coach, de **Bedford OB Coach "Devon General"** draagt het nummer D949/18 en werd door Corgi

Toys in "dark red body + light creme grey relief" gespoten. Het werd in een grijze Corgi-box verkocht. Deze draagt oa de vermelding "Corgi Toys Ltd Swansea, Great Britain c1989 - Made in Great Britain". Het draagt het kenteken JUO 600. Het was een voertuig van Devon General Company, gesticht in 1919 met als headquarter Torquay, later Exeter. De lijn tussen Torquay en Exeter werd ook door hen verzorgd en staat vermeld vooraan op de coach, bovenaan de beide voorruiters. Mijn exemplaar heb ik als kerstcadeau in december 1990 van mijn vrouw gekregen en had dan een verkoopprijs in de betere speelgoedzaak van 900 Bef of 22.50 €.



De **Bedford OB Coach "Eastern National"** draagt het nummer D949/25 en werd in "yellow-creme body+ green fenders" gespoten. Het werd tevens in een grijze Corgi-box verkocht. Deze draagt oa de vermelding "Corgi Toys Ltd Swansea, Great Britain c1989 - Made in Great Britain". Het draagt het kenteken LPU 624. Het was een voertuig van de Eastern National Company, die vooral in Oost Engeland opereerde tussen 1929 en 1990. Bovenaan op de frontzijde van het schaalmodel staat onder meer "Halstead", wat verwijst naar een halte die men aandeed als eindpunt. In 1963 ging Eastern National over naar de Transport Holding Company. In 1964 maakt deze laatste publiciteit voor hun Express-diensten met onder meer de lijn "X14 London - Braintree - Halstead - Sudbury .. Hadleigh, Sudbury, Bury St Edmund". Deze Corgi-uitgave heb ik ook in december 1990 van mijn schoonzus mogen ontvangen, maar dan als nieuwjaarsgeschenk. Dit model had ook, zoals het eerdere beschreven model, een verkoopprijs in de betere speelgoedzaak van 900 Bef of 22.50 €.

Waardevolle verzamelstukken zijn het allicht niet, maar het blijven wel voor mij leuke hebbedingetjes. Later zal ik proberen nog een Part II te schrijven, over een drietal uitgiftes van Coaches door Corgi Toys die gemaakt zijn in China.



Groeten,

Luc Stragier



Bedford ontwikkelde, samen met Duple bus-body-bouwer, de VISTA-type coach-bus, welk een versterkt staalchassis kreeg met houten vloer en wandbekleding. De typische "bullnose" was kenmerkend. De prijs voor een 27-plaatser-bus was £ 1 314 en £ 1 325 voor een 29-zitter in de jaren '50. (bron: Bedford OB Society. Retrieved 2012-05-27).



Part I : Corgi Classics – Coaches – Made in Great Britain :

Drie coaches, uit mijn verzameling, werden met zekerheid gemaakt in Groot-Brittannië en dateren van uit de jaren '80, nog voor de tijd, toen Corgi Toys Ltd uit Swansea Great Britain, hun productie geleidelijk aan verplaatste naar ander exotische regio's in de wereld. In 1985 was er een management buy-out om zo de oude Corgi Toys Co van de ondergang te redden. Men produceerde in de nieuwe onderneming - Corgi Toys Ltd - miniaturen in kleine oplagen, waaronder de Classic Coaches-reeks. In 1989 werd het merk verkocht aan Mattel. Britse producties van autominiaturen werden zeldzaam. Mijn drie coaches in miniatuur uit deze periode, worden geïdentificeerd door een getal voorafgegaan door een hoofdletter. Het is me een raadsel waarvoor de hoofdletter staat. De cijfers vormen allicht de volgorde in productiefase van het gemaakte model.

Mijn **Bedford OB Coach "Classic Coaches"** draagt het nummer C949/12 en werd in "dark/light-grey + dark red" gespoten. Het werd in een grijze Corgi-box verkocht. Deze draagt o.a. de vermelding "Corgi Toys Ltd Swansea, Great Britain c1986 - Made in Great Britain".

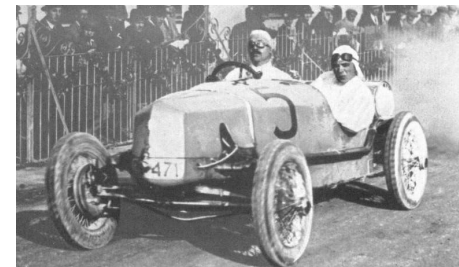


1905.18



Gevonden op ebay : Tatra T11 Targa Florio

Het model op de foto kon ik recent kopen via ebay. Blijkt in een heel kleine serie gemaakt door Brian Phipps uit UK. Een liefhebber van de Targa Florio, die modellen verzamelt en degene die niet te vinden zijn dan maar zelf maakt. Het model is hars en de figuren witmetaal. Allemaal handwerk en erg knap gemaakt.



De T11 Targa Florio werd in 1925 gebouwd op basis van de standaard T11 maar wel met een aantal wijzigingen. Allereerst werd de motor voorzien van cilinderkoppen met drie kleppen per cilinder en een grotere carburator. Met nog wat ingrepen leverde deze motor een vermogen van 27 pk bij 5000 t/min (de standaard motor leverde 12 pk bij 2800 t/min). De inhoud van 1056 cc was gelijk gebleven. De wagens konden makkelijk 120km/u halen.

Bij de voorwielophanging werd de starre vooras vervangen door een gedeeld exemplaar dat in het midden scharnierde. De wagen kreeg zodoende een simpele onafhankelijke voorwielophanging. De voorwielen werden ook voorzien van remmen, de gewone T11 had alleen remmen op de achterwielen. Dit bleek zo efficiënt te zijn dat de nieuwe T12, die in 1926 op de markt kwam, standaard remmen op de vier wielen kreeg. Twee T11 type Targa Florio reden in 1925 de befaamde race mee. Het model met startnummer 5, bestuurd door Fritz Hüchel, werd eerste in z'n klasse en zevende algemeen met een gemiddelde snelheid van 60 km/u.

Na de wedstrijd reden de coureurs de beide wagens gewoon over de openbare weg terug naar Koprivnice.



Een klein artikel en enkele foto's van een bijzonder model, dat ik op ebay heb gevonden. Heb voor volgende maal nog iets raar (ook gevonden op ebay). Voor later zou ik eventueel eens mijn ervaringen willen delen met aankopen van folders op veilingen. Van ebay en aukro tot dorotheum in Oostenrijk. Zou hier interesse in zijn?

Jan Smeyers



1905.03



Citroën U23

De Citroën van het Type 23, beter bekend onder de roepnaam “U23” onafgezien de modellen, behoort tot de vaste waarden tussen de oude vrachtwagens. Deze kleine vrachtwagen, nog geen zwaargewicht in zijn categorie, maar toch meer dan een lichte vrachtwagen, heeft door zijn sympathieke uitstraling en dankzij zijn spreekwoordelijke eenvoud en verbazende levensduur meerdere decennia beïnvloed.

Een periode van geniale ideeën!

Dankzij de rijke verbeelding van de ontwerpers van het studiebureau van Citroën zag de revolutionaire en verrassende “Traction Avant” al eerder het levenslicht. De U23 is dan ook het laatste door André Citroën ontwikkelde model en beantwoordt dan ook integraal aan zijn ideeën.

Voor deze vrachtwagen werd gekozen voor een eenvoudig concept, door gebruik te maken van onderdelen uit de serieproductie, voor zover mogelijk ook onderling verwisselbaar met andere modellen van het merk. Dus tegen een geminimaliseerde kostprijs en gemakkelijk verkrijgbaar in het dealernetwerk.

Met een koetswerk dat gedeeltelijk ontleend werd aan de Traction Avant en de Rosalie, beantwoordt de U23 perfect aan de eisen van een dynamisch cliënteel (aannemers, vaklui, handelaars, koerierdiensten, dierenvervoer, enz. ...).

Werkelijk op maat gemaakt voor een commercieel succes.

In tegenstelling tot de 2 pk, waarvan de studies in 1936 van start gingen, gingen de ontwerpers voor de U23 uit van een minimalistisch en functioneel idee. Vanaf 1935 onderscheidt deze kleine vrachtwagen met een nuttig laadvermogen van 3500 kg zich van de concurrentie in die tijd door een uitstekende motor, afgeleid van de motor van de 11 pk van de “Traction Avant”, met uitstekende prestaties voor een interessante prijs, dankzij de productie in een grote serie.

Het diesilverhaal begint in de jaren voor de oorlog.

Tuk op techniek en innovaties, was André Citroën al snel geïnteresseerd in de dieseltechniek. Daardoor liet hij vanaf 1936 een dieselmotor van het type 23 Di bouwen, een grote nieuwheid in die jaren. Deze motor met een cilinderinhoud van 1767 cc ontwikkelde 40 pk bij 3650 t/m, waardoor hij een snelle diesel kon genoemd worden. Het uitbreken van de oorlog leidde tot een vereenvoudiging van de productie van de U23, waardoor zijn mooie voorspatborden, geïnspireerd op de “Traction Avant”, vervangen werden door vlakke platen, gemakkelijker te maken en te herstellen. De oorlog maakte ook een einde aan het diesilverhaal.

De basis was echter gelegd voor een homogeen gamma en regelmatige verbeteringen lieten toe sneller op de vraag van de klanten te reageren. O.m. een verhoging van het laadvermogen door het onderstel te versterken, een nieuwe wielbasis van 3750 mm tegenover 3380 mm van het vorige model, hydraulische remmen, een verhoging van het vermogen. Bovendien ter ondersteuning van het Franse leger, later de weerstand en nog veel later om het land te vernieuwen.



Ik had geen enkele maat ‘in magazijn’ die paste ... maar mijn vriend Koen Van Kenhove schenkt mij regelmatig zijn ‘kerkhofmodellen’, tzt gebroken of niet volledige modellen allerhande. En ja, na een beetje zoeken had ik 2 banden in de juiste maat gevonden (van een Le Mans Mazda 1981 !!). Dus, nen dikke merci Koen !!

Joepie, ik kon mijn model afwerken en op zijn sokkel monteren. Ik heb mijn uren niet geteld, maar het is toch een verraderlijk model, daar er zoveel onderdelen en foto-ets zijn en de speling tussen de stukken onderling miniem is (je moet altijd extra speling laten voor de dikte van de verf). Uiteraard kon ik niet nalaten om de detaillering te verbeteren en ik monteerte de brandblusser met de leidingen in het interieur, mij baserend op foto's uit een artikel in ‘Road &Track’ uit 1977. Die oude tijdschriften van jaren terug komen mij nog steeds van pas !



Misschien volgend artikel over een Alfa Romeo die ik aan het bouwen ben. Hou het clubblad maar in de gaten.

Jean-Pierre Sandrap



Corgi Classics –Coaches/Buses

Het verzamelen van de Coaches op schaal 1:50 in Corgi Toys uitgave, blijkt oneindig te zijn. Lijken de schaalmodellen op elkaar, dan toch zijn ze elk op zich verschillend. Want achter ieder modelletje steekt er een echte 1:1 Coach, met en/of dezelfde kleuren, en/of rijdend voor dezelfde onderneming en/of op dezelfde lijn.

In mijn verzameling nemen 9 Corgi-coaches hun plaats in. Ik wil jullie een oplijsting geven vooraleer ietwat dieper te graven in bepaalde schaalmodelletjes :

Bedford OB Coach “Classic Coaches”, C949/12, “dark/light-grey + burgundy”
 Bedford OB Coach “Devon General”, D949/18, “burgundy+ light creme grey”
 Bedford OB Coach “Eastern National”, C949/25, “yellow-creme + green”
 Bedford OB Coach “Tours – Isla of Man”, 97100, “light blue + dark blue”
 Bedford OB Coach “Scilly Isles – Vics Tours”, 97101, “white creme + light blue”
 Bedford OB Coach “Malta buses”, 97347, “green + light grey”
 A.E.C. Regal Coach “Grey Green”, 97180, “grey + dark green”
 A.E.C. Regal Coach “Grey Cars”, 97186, “grey + burgundy”
 Leyland Coach “Skill’s motor coaches”, 97214, “light green + dark green”.

De **Bedford OB Coach** 1:1 was in 1939 de opvolger van de Bedford WTB. De OB Coach kon +/- 25 à 30 personen vervoeren in zijn 4,42 meter lange carrosserie aan een topsnelheid van 60 km/uur. Er werden slechts 73 exemplaren geproduceerd voor het uitbreken van WO II. Na de oorlog werd de Bedford OB terug in productie genomen tot 1951. Er werden meer dan 12.700 bussen van dit type gebouwd.



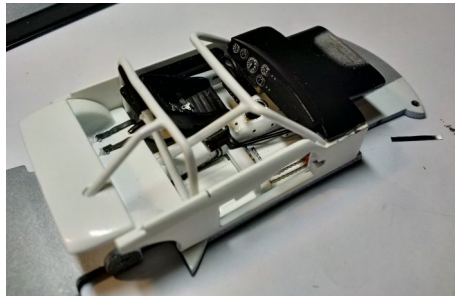
JAGUAR XJS V-12 GROUP 44 TRANS-AM CHAMPION 1978 : kit Piranha Models 1/43

Een prachtig en geslaagd model ... dank zij de hulp van Koen Van Kenhove.

Wanneer de XJS uitgebracht werd in 1975 was ik niet onmiddellijk weg van het model. Ik vond hem te flets en eenvoudig van lijn en het enige wat ik graag zag waren de vleugels die van de achterraut naar het uiteinde van de achterspatborden liepen (wat de meesten niet graag zagen).

Dus hem in model bouwen interesseerde mij niet, tot wanneer jaren later deze kit op de markt kwam van de Trans-Am versie van Group 44 in Amerika. Group 44 was in de USA hét team dat triomfeerde met British Leyland wagens zoals de Spitfire, GT6, MG Midget, MGB, Jaguar E-type, XJS en tenslotte met de Triumph TR8 in de SCCA en de Trans-Am races. Deze breed uitgebouwde en roemrijke XJS (2 x Trans Am kampioen in 1977 en 1978) viel in mijn smaak en zag er super uit in de wit/groene kleuren van het Group 44 team en met zijn forse wielkasten. Het brein achter het team en de 1^e piloot was Bob Tullius. De weinige reclame stickers op de wagen verklaren dat er maar 3 sponsors waren, nl. British Leyland USA, Quaker State Oil en Goodyear. De Trans-Am reglementen waren zeer eenvoudig en zowat alles was toegelaten om de prestaties te verbeteren, alleen moesten de motorkap en dak identiek blijven met de productie wagens.

Zowat 10 jaar geleden kocht ik deze Piranha Models kit voor ongeveer een 100 EUR, wat toch een behoorlijke prijs was. Hij is ontwikkeld door Michael Craig (schoonzoon van wijlen André-Marie Ruf van AMR-faam) en is volledig uit witmetaal en foto-ets gemaakt. Het gietwerk is van prima kwaliteit en de massa foto-ets onderdelen zijn een droom voor een model'bouwer'. De donker/lichtgroene delen van het model zijn decals. Ik heb hem nu maar recent gebouwd, daar de meeste van mijn kits jaren oud zijn voor ik ze bouw (ik koop ze wanneer ze uitkomen, zo niet kom je dikwijls te laat en zijn ze niet meer beschikbaar, vooral kits uitgebracht in zeer kleine oplages zoals deze).



Zoals altijd monteerde ik de kit 'droog', dwz dat ik hem zo goed als volledig onbeschilderd monteer om achteraf geen gespoten stukken te moeten bijwerken. Dit werkte prima (wanneer je alle stukken aanpast en bijwerkt), maar de achterbanden stelden wel een probleem. De binnendiameter was te nauw om op de velg te monteren. Ik contacteerde Michael Craig (Engelsman die in Frankrijk woont) en die zei (tamelijk onvriendelijk) dat de banden wel passen, maar dat ik ze eerst moest opwarmen in mijn handen alvorens te monteren. Ik heb ze op alle mogelijke manieren verwarmd en uiteindelijk heb ik de binnenzijde zo veel mogelijk afgevijld. Uiteindelijk kon ik ze toch over de velg krijgen, bracht ik de Goodyear decals aan en een paar dagen later waren de 2 achterbanden gescheurd op de velgen (en ook de decals ...)

De wederopbouw en diversificatie.

Eens de vrede teruggekeerd was, was de U23 het voorwerp van heel wat detailverbeteringen tot aan de revolutie van 1953. De cabine van het inmiddels verouderde type "Traction Avant" werd vervangen door een heel mooi, stevig en lumineus exemplaar, gebouwd door de koetswerkbouwer Levallois. Er komen versies met een nuttig laadvermogen van 3500, 4500 en 5000kg, terwijl er vanaf 1959 een half vooruitgeschoven cabine gecommmercialiseerd wordt. En opnieuw een diesel, deze keer voorzien van een Perkins motor ... De versies met benzinemotor blijven niet achterop en krijgen een nieuwe krachtbron, afgeleid van de ID19 uit 1963. Modellen met kip- of laadbak vormen het grootste gedeelte van de productie, maar er komen steeds meer varianten, gebouwd door andere koetswerkbouwers: gesloten vrachtwagens, 4x4 versies, kleine autobussen, brandweerwagens, vervoer van dieren, takelwagens, grote cabines voor vijf personen, enz ...



Het einde van een tijdperk ... en een stap in de legende.

Een opvolger met de benaming Citroën 350 Serie N (in de volksmond Belphegor genoemd) moet het verdwijnen van de U23 inluiden. Gedurende de tweede helft van de jaren '60 worden echter nog kleine veranderingen doorgevoerd (zoals andere kleuren voor de cabine) waardoor de productie slechts in 1969 beëindigd wordt.

Op dat ogenblik verlaat de U23 de dagelijkse realiteit en duikt de legende in. Op een discrete manier overal aanwezig of duidelijk in beeld in een groot aantal films zoals "Trafic" van Jacques Tati in 1971. Wie herinnert zich de begrafenisstoet niet van president René Coty in 1972, de begrafenis van Edith Piaf in 1963 of die van de extravagante Josephine Baker in 1975?

Definitief in de geschiedenisboeken vereeuwigd en in het hart gesloten van verzamelaars en liefhebbers. Maqmadon laat u toe deze periode opnieuw te beleven en zorgt voor een uitstekende, volledige en representatieve reproductie van de verschillende modellen van de onvergetelijke U23!



Technische kenmerken:

Type 23RU 1952:

Motor « 11 Perfo » 4 cilinder benzine, 78x100 mm, 1911 cc - 45 pk.
Electrische uitrusting in 6V – hydraulische remmen zonder bekrachtiging.
Nuttig laadvermogen 4500 kg – standaardcabine met 2 plaatsen.
Maximumsnelheid: +/- 80 km/u

Type 23-50 (1963):

Motor "ID19" – 4 cilinder benzine – 78x100 mm – 1911 cc – 50 pk.
Elektrische uitrusting 6V – hydraulische bekrachtigde Hydrovac remmen.
Nuttig laadvermogen 5000 kg – standaard cabine voor 3 personen.
Maximumsnelheid +/- 84 km/u.

Type 23-50 Di Sie A (1963):

Perkins motor "4.192" - 4 cilinder diesel – 88,9x127 mm – 3150 cc -52 pk.
Elektrische uitrusting 12V – hydraulische remmen met Hydrovac bekrachtiging.
Nuttig laadvermogen 5000 kg – half vooruitgeschoven cabine met twee plaatsen.

Maximumsnelheid +/- 73 km/u



MAQMADON – Persbericht – Citroën U23

De Franse fabrikant **MAQMADON** stelt de mythische vrachtwagen Citroën U23 voor, de laatste realisatie van André Citroën voor zijn dood. Deze lichte vrachtwagen bleef ruim dertig jaar in productie en kreeg terzelfdertijd en/of achtereenvolgens verschillende cabines. De eerste versie, cabine met platte spatborden genoemd, werd getekend door Flaminio Bertoni, de ontwerper van de "Traction Avant". Na de oorlog werd de cabine vervangen en hertekend door de koetswerkbouwer Levallois, die er twee versies van maakte. Een met neus en een met een vooruitgeschoven cabine. Later zouden andere koetswerkbouwers zoals Heuliez andere varianten ontwerpen.



Denk maar aan het tegenhouden van de Duitse bezetter, in de streek van Nieuwpoort en Diksmuide door het onderwater zetten van het gebied. Een thema waar de drukkerij gretig op inspeelde.

In Gent waren die prenten voor enkele centen te koop bij marskramers, papierhandelaars of in snoepwinkels. Ze waren erg populair. De kinderen, zeker de jongens waren gek op die papieren soldaatjes die ze konden uitknippen en op stevig papier (karton was betrekkelijk nieuw in die tijd) of op dunne plankjes plakten. Aan de onderkant waren stroken voorzien voor om te plooiën zodat hun soldaatjes konden blijven rechtstaan.

Van voertuigen was er in deze oorlog nog niet veel sprake omdat meestal alles nog gebeurde met paarden, maar een schaarse vrachtwagen, gemaakt op het chassis van een gewone auto, met een kanon er op, of een ziekenwagen kon men al eens op die prenten tegenkomen.

Het gewone speelgoed kon men zich moeilijk aanschaffen omdat de meeste mensen in de oorlog armoede hadden en dit goedkopere papieren speelgoed hun kinderen plezier bezorgde. Als ouder wordende mens kan men zelfs nu, in die tentoonstelling en in die moderne wereld van nu, nog het plezier beleven waarmee die kinderen van de jaren 1914-18 (ja, 100 jaar geleden) moesten spelen en er evenveel of misschien nog meer, plezier aan hadden dan wij nu met ons dure speeltjes van vandaag.

Toch niet slecht om daar nog eens aan terug te denken, niet ?



Daniël Vanelsacker



Overwerkt en oververhit.





Speelgoed '14 - 18.

Omdat wij grote mensen soms nog eens graag kind zijn, zeker wij leden van MCCF die in het verzamelen van miniatuur-auto's eigenlijk nog een stuk van onze jeugd beleven en, ook ik nog steeds geniet en kind wil zijn als ik met mijn verzameling bezig ben. Niet om het spelen op zich zoals vroeger maar toch om naar die wereld terug te keren als ik naar die modellen in mijn kasten en vitrines kijk en mijmer. Het doet er niet toe of het oldtimertjes zijn, of race-auto's of noem maar op.

Iedereen van ons zal dit wel beamen, behalve de handelaars onder ons en die zijn er ook. De vraag is maar of zij er nog van genieten, van het spelen van vroeger, het beleven en het kunnen aanraken van het "speelgoed" dat het eigenlijk nog is en ons nog steeds plezier schenkt.

En het gaat niet alleen om autootjes, maar ook het verzamelen van allerlei spul zoals treintjes, boten, soldaatjes, hoevedieren, prenten, tijdschriften, boeken, Playmobil- en Legobouwpakketten enz.

Door onze hobby worden we eveneens aangetrokken tot tentoonstellingen en/of beurzen hierover. Zo kwam ik laatst nog terecht in een tentoonstelling van prenten gemaakt in en tijdens de eerste wereldoorlog waarmee de kinderen konden spelen maar eigenlijk ook bedoeld was om diezelfde kinderen voor te bereiden op wat er later kon gebeuren. Ze leerden bvb waarom hun vaders soldaat waren of hun moeders of zusters verpleegsters werden. Die prenten waren grote losse bladen met een soort stripverhalen, zoekplaatjes of uitknipbare soldaatjes met meestal bijhorende decors zoals gebouwen, afgebroken door bombardementen of brand, loopgraven, paarden, voertuigen, enz.



Eigenlijk bestonden die platen al van de tijd van Napoleon, meestal in Frankrijk en in de Franse taal. Ook "onze" prenten waren vooral in het Frans. De beelden waren echter heel duidelijk en dus goed verstaanbaar voor onze kinderen.

De prenten waar ik het hier over heb gingen dus wel over de WO1. Maar er bestonden evengoed prenten over poppen voor de meisjes, dieren, toneelfiguren, allerlei dus. Het was papieren speelgoed.

De Franse drukkerij zat echter de beginjaren van de 20ste eeuw in nauwe papieren en zou misschien gestopt zijn ware er niet de nieuwe oorlog die zich in Frankrijk, maar ook in België afspeelde.



MAQMADON stelt meteen vier versies op schaal 1:24 voor:

CITROEN U23, cabine met platte spatborden 1952, plateau met zijberden.

Kleur: grijs met zwarte spatborden. Lading van 10 kisten inclusief.

Ref. nr. 47C5302

CITROEN U23, cabine met platte spatborden, 1952, plateau met zijberden.

Kleur: bordeauxrood. Lading wijnvaten inclusief.

Ref.nr. 47C5301

CITROEN U23, cabine met platte spatborden, 1952, plateau met zijberden en ladingbeschermer vooraan. Kleur donkergroen.

Ref. nr. 47C5201

CITROEN U23 met "Levallois" cabine met originele fabriekskipbak "Genève".

Kleur: groen.

Ref. nr. 47A3201

Met certificaat "Gelimiteerde oplage"

De Citroënmodellen worden geproduceerd met toelating van de Société des Automobiles André CITROËN.

Voor verdere inlichtingen: MAQMADON, 40 Les Vieux Arbres, 54160

PULLIGNY France. Tel: +33 (0)3 83 25 38 16. Email: info @ maqmadon.com.

Website: www.Maqmadon.com. Volgens de website € 205,00 + verzendingskosten.

Tekst Philippe CHAZALON – vertaling Nederlands Eric JANSSEN
Verpakking Illustraties Alain LEROY



Miskoop ... of toch niet?

Als Fiat verzamelaar had ik een camionette gekocht in kakigroen, waarna bleek eenmaal thuis, dat het een Citroën was. Merk badging? Hierover straks meer. Nu wat doe je dan?

Per toeval was bij de burens hun kleinzoon op bezoek, die was blij met het onverwachte geschenk, hij had nog een paar kleine manneken in zijn speelgoedmand liggen, hop de achterdeurtjes open en rijden maar. De glimlach van die kleine man OTTO (What's in a name) maakte van een miskoop een gelukkig verhaal. Nu in praktijk de 1 op 1 modellen:

- Opel Combo vroeger op basis FIAT-Doblo nu basis Citroën -Berlingo en Peugeot Rifter. Opel Zafira (nieuw) vroeger eigenstandig model nu in samenwerking met PSA. - zelfde basis voor Citroën - Peugeot - Opel en Toyota.

- Opel Movano samenwerking met Renault - Nissan en FIAT, samenwerking is stop gezet omdat Opel nu tot PSA behoort. De plaats van Opel wordt ingenomen door Mitsubishi, dat nu samenwerkt met Renault - Nissan. Pick-up FIAT word samen gemaakt met Mitsubishi.

- Pick-up-Nissan - Renault - Mercedes gefabriceerd op gelijke basis - badge engineering!

Dus als verzamelaar houd je maar beter je ogen open en op de bodem gericht. Oh ja op de bodem van de FIAT camionette staat 242, daarvan bezit ik er 2 op schaal HO, waarvan een als merknaam Iveco draagt, de vrachtwagen afdeling van FIAT en zo is de cirkel rond.





Ferrari One Off's, part 5, 458 MM Speciale.

Een gefortuneerde en gepassioneerde Britse klant van Ferrari heeft een uniek exemplaar van de 458 laten bouwen. De 458 MM verwijst naar de 288 GTO en heeft recht op een atmosferische motor.

Een Britse eigenaar van een 458 Speciale heeft zijn 'berlinetta' toevertrouwd aan het designcentrum van Ferrari. De meesters van Maranello hebben deze vervolgens omgetoverd in een uniek model. Kenners zullen meteen de zwarte stijlen van de voorruit opmerken, een verwijzing naar de 288 GTO van 1984, die op vraag van de klant uitgevoerd werd. Ook de flanken werden hertekend en verwijzen lichtjes naar die van de 488 GTB, terwijl ook de stroomlijn herwerkt werd, meer bepaald dankzij een spoiler boven de achterlichten.

De auto is uitgevoerd in de kleur Bianco Italia en onderscheidt zich onder meer door een 'striping' die een ode brengt aan de Italiaanse vlag.

De 458 MM Speciale heeft weten te weerstaan aan de lokroep van de turbo. De sportieveling behoudt de atmosferische 4.5-V8 met 605 pk – die pas hoeft te schakelen als de toerenteller 9.000 o/min aangeeft. Zo kan de 458 MM Speciale de sprint van 0 naar 100 km/h in 3 seconden afleggen. Aan dat tempo zal het wellicht moeilijk worden om van de finesse van het kwaliteitsvolle audiosysteem van deze Ferrari te genieten ... De cockpit heeft een lederen bekleding gekregen in chocoladebruin met witte stiksels. Tot slot heeft de 458 MM Speciale ook nog recht op specifieke velgen. Het prijskaartje, dat komen we niet te weten, de naam van de koper is nergens, maar dan ook nergens terug te vinden op internet. Ik noem hem dan gemakshalve maar Mister X.

Cheers,



288 GTO



458 MM Speciale



Patrick



SOLIDO—Toner Gam serie brandweerwagens

Deel 1

In november 1972 kondigt Solido een nieuwe reeks miniaturen aan: "une nouvelle collection du Tonnerre !".

Zes voertuigen staan afgebeeld in de nieuwe catalogus en zij spreken al over tien voertuigen, in metaal op schaal 1/55.



De afgebeelde voertuigen zijn geen foto's van de miniaturen, maar prachtige tekeningen door J. Blanche van de echte prototypen. De reeks begint met het nummer 350:



"350B Berliet-Camiva, premier secours avec sirène".

Prestatie: het miniatuur model komt uit op hetzelfde tijdstip als het origineel ... november 1972!

Camiva was pas gesticht in 1970 als "Constructeurs Associés de Matériel d'Incendie, Voirie et Aviation" door de fusie van Berliet, Citroën, Guinard, Simis en Drouville.

Technische fiche van het prototype 350: Berliet 770KEH79, watertank 2 900 l, pomp 60/50, 1 000 l/min 15 bar, kantelcabine 8 plaatsen, motor Hotchkiss 5201, 4-cyl, 135pk. Een honderdtal werden geleverd, niet in ons land ...



350

Het model is volledig in zamak, behalve het deksel van de watertank, in plastic en uitschuifbaar om een batterij te plaatsen voor het tweetonig geluid. Na één jaar werd dit verlaten.

Achteraan zijn twee haspels in plastic, de ladder is verzilverd plastic; de basisplaat is in rood plastic.

Er zijn twee soorten wielen, eerst zilverkleurig speedwheels en dan rode kunststof velgen met zwarte banden, veel realistischer.

De decals ware: "Ville de Paris", dus verkeerd, het zou "Brigade de Sapeurs Pompiers de Paris" moeten zijn. Later kwam een versie "Ville de St.Malo". De nummering evolueerde ook naar 3551 en 3107. Einde productie: 1980.

Marc Verschuieren





Model Car Collector Friends

Vergaderingen: om 19 uur op dinsdag 29 januari, 26 februari, 26 maart, 23 april, 28 mei, 25 juni, 3 september, 5 november, 3 december 2019.
Ruilbeurs: om 19 uur op vrijdag 4 oktober 2019.

Lokaal: Jeugd en Gemeenschap Center, Kerkham 3F of met de wagen
 Koedreef 7, gratis parking A3, Destelbergen.

Coördinaten N 51°03'17" - O 03°48'07"

Contacten:

Jacques Declercq,	0484 273 073,	voorzitter.mccf@telenet.be, ivm. Wieltjes en voordrachten,
Etienne Haaze,	09 345 92 05,	huhades@skynet.be, ivm. nieuwe (e-mail) adressen/lidmaatschap,
Vincent Audenaert,	09 259 07 76,	mccf.ruilbeurs@telenet.be ivm. MCCF ruilbeurzen,
Kevin Vansteenkiste,	0486 22 41 61	pr.mccf@proximus.be, externe contacten ivm. MCCF.

Onderlinge contacten kunnen via facebook: [MCCFmodelautoclub](#).

Algemene info: www.mccf.be

Lidmaatschap: € 10,
IBAN BE02 7370 0301 6440,
BIC KREDBEBB.
Nederland: € 15 (wegens portkosten).



Voordelen:

- ruilbeurzen met korting voor een tafel,
- vrije toegang tot de vergaderingen 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 BE50 3631 1741 6318.
 Nederland: NL64 RABO 0325 0057 45.



Voordelen:

- grote korting op miniaturen 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 opgericht door verzamelaars voor verzamelaars met als doel elkaar te helpen met de uitbouw van hun hobby: de auto in miniatuur, alle merken, alle schalen. De club MCCF organiseert ruilbeurzen om nieuwe vrienden te ontmoeten en wil de 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 ze helpen graag 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.

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. Toegang 2€. Tafel inclusief toegang: leden 5€, niet leden 10€. Reservatie van tafels kan vanaf 30 dagen voor de aanvang, mccf.ruilbeurs@telenet.be of na 19 uur op 09 259 07 76.

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 of mededelingen over:

(model)auto's, (delen uit) hun verzameling, activiteiten van de club of clubleden, tijdschriften en boeken, evenementen, winkels, beurzen en musea.

Sympathisanten kunnen ons steunen met publiciteit: gans blad € 150, half blad € 75, een derde blad € 50/jaar.

De vrienden onderhouden onderlinge contacten via  [MCCFmodelautoclub](#).

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

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 elkaar nu 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).



Staat jouw favoriete beurs er niet bij, stuur ons aub de gegevens door. Voor een volgend bezoek deel je misschien een auto. Onderstaande lijst helpt ook de vrienden die nog niet digitaal verbonden zijn. Tel 0486 22 41 61 of mail naar: pr.mccf@proximus.be. Help aub. Sarra en Kevin, ze verwachten van jou de data voor 2019, verzamel foldertjes en breng ze mee bij de volgende vergadering. Je kan ook de info zelf inbrengen op www.mccf.be/evenementen2019.

01/06/2019	09:30 - 16:00	Miniatuurautoeurs Hoogstraten klein seminarie hoogstraten,
16/06/2019	07:00 - 12:00	Woluwe Shopping Woluwe, Brussel
22/06/2019	09:00 - 14:00	Houten NAMAC Utrecht, Houten
25/06/2019	19:00 - 22:00	Maandelijks vergadering MCCF Jeugd en gemeenschaps-
17/07/2019	20:00	LIMAC PRAATAVOND HOTEL DE SCHACHT, GENK
21/07/2019	07:00 - 12:00	Woluwe Shopping Woluwe, Brussel
18/08/2019	07:00 - 12:00	Woluwe Shopping Woluwe, Brussel
21/08/2019	20:00	LIMAC PRAATAVOND HOTEL DE SCHACHT, GENK
03/09/2019	19:00 - 22:00	Maandelijks vergadering MCCF Jeugd en gemeenschaps-

Het volgende Wieltjes verschijnt eind augustus. **Jou bijdrage is welkom tot eind juli.**

Jacques rekent op jouw artikel via voorzitter.mccf@telenet.be.

Probeer verzamelaars naar onze ruilbeurs te brengen, aub vraag ons en verdeel extra foldertjes op de beurzen, markten of aan de winkels die je bezoekt. Help de club groeien, geef jouw Wieltjes exemplaar of deze middenpagina weg (vraag gerust een nieuw) of laat het ergens liggen (kapper, dokter, ...).

Toys & Things Baudelostraat 15
0477 43 52 95
Dinsdag gesloten.
Alle andere dagen open van 10-18u.



vdk bank Sint-Kruis-Winkel

jouw bank, sterk in advies, voor het meest
faire rendement

bvba Van Kenhove-Goedgeluck

Marcel Herpelinckstraat 37

T 09 345 81 32 sintkruiswinkel@vdk.be





1964 Lincoln Continental: Presidential Parade Vehicle "Quick Fix". The Johnson Car.

Nog wat extra informatie.

Geschiedenis:

In mei 1964 werd de "Quick Fix", of omgebouwde "X-100", terug aan het Witte Huis afgeleverd. President L. B. Johnson weigerde in deze wagen gereden te worden, tenzij deze in een andere kleur verlakt werd. Een belangrijk dagblad schreef immers een verhaal onder de titel 'Johnson to ride in Kennedy dead car' en LBJ wenste niet dat dit soort van aandacht hem altijd volgde als hij in deze wagen gereden werd. "Midnight blau" was een kleur die aan JFK geassocieerd werd. LBJ wenste zijn presidentiële limousine in het zwart. De wagen werd compleet opnieuw gelakt. In de periode 1964 – 1968 werd president Lyndon B. Johnson meermaals in dit paradevoertuig gezien.



Kostprijs:

- De originele fabriekswagen (stock-versie) koste in 1961: \$ 7.347
- De ombouw tot "X-100" bedroeg in 1961: \$ 200.000
- De complete herbouw tot "Quick Fix" koste in 1964: \$ 500.000
-

Epiloog:

De "X-100" werd als "Quick Fix" terug in dienst genomen en gebruikt voor de presidenten Lyndon B. Johnson, Richard Nixon, Gerald Ford en Jimmy Carter om uiteindelijk in 1977 uit dienst te worden genomen.

Ford Motor Company schonk dit voertuig aan het Henry Ford Museum & Greenfield Village in Dearborn, Michigan.

Aansluitend aan de "Quick Fix" bezit dit museum onder andere:

- de 1939 Lincoln V-12 convertible (the 'Sunshine Special'), gebruikt voor Franklin Delano Roosevelt;
- de 1950 Lincoln Cosmopolitan (The 'Bubletop'), gebruikt voor de presidenten Harry S. Truman en Dwight D. Eisenhower;
- de 1972 Lincoln, gebruikt voor de presidenten Gerald Ford, Jimmy Carter, Donald Reagan en George H. W. Bush.

De wagen van Reagan is de laatste presidentiële paradewagen die aan een museum geschonken zal worden. De U. S. Secret Service wil alle latere presidentiële wagens vernietigen zodat de complete elektronische en veiligheidsuitrustingen geheim zullen blijven.

Gilles Victor

Tips delen, deel 3, - Fijne lijntjes trekken Vervolg op Carwash - Carwax

Stiften hebben allerlei eigenschappen als het aankomt op wat en hoe je wil kleuren.

Natuurlijk zijn bij modelletjes zwart en zilver wel de meest voorkomende kleuren. Om een rand rond de ruitjes bij te kleuren is dat nog gemakkelijk met borsteltjes. Om het chroomwerk te benadrukken of te herstellen is dat wel moeilijker. Stiften geven dan meer mogelijkheden. De dikte van de punt is natuurlijk van belang. Het voornaamste is echter een stift te kiezen die echt verf bevat en geen gemakkelijk wisbare inkt van de gewone stiften. De meeste viltstiften hebben geen reuk meer omdat ze op waterbasis gemaakt zijn.

De bovenste pen vermeld duidelijk Lack Marker. Als je kan/mag, neem even de dop af, ruik je het oplosmiddel dan ben je op goede weg.

De onderste pen is wel op waterbasis maar vermeld wel dat het een metallische kleur heeft. Inderdaad het geeft een glanzend zilveren effect. Maar dan ... Het probleem is dat je het wagentje beter netjes vastneemt want de kleur is gemakkelijk te verwijderen met water of zelfs vochtige vingers.

