

Garage Baele

Officiële Renault & Dacia verdeler

Industriepark Rosteyne 9

9060 Zelzate

09 342 97 77

www.renaultbaele.be

MEGANE E-TECH 100% ELECTRIC



2^{de}-handscentrum

AUTOPAND

Walderdonk 63

9185 Wachtebeke

info@autopand.be

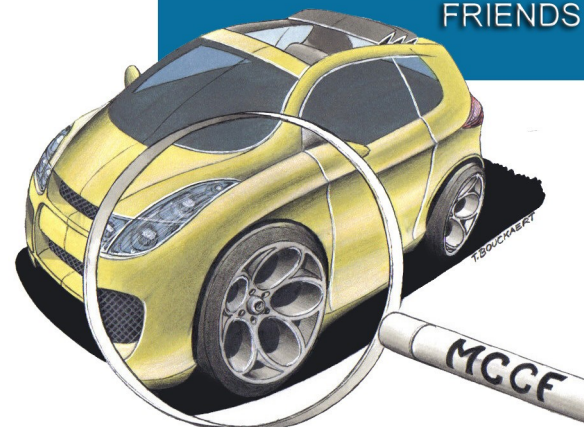
+32 473 89 12 22

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 Renault landbouwtractor D22
- P 4 Coronation Coach
- P 14 Teddy Pilette, deel 2
- P 17 Huisvuilwagens

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Sep - Okt 2022
Met 0 bijlage

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



Beste vrienden,

Clubavond dinsdag 6 september.

Verschillende leden stelden voor eens te spreken over "Hoe tentoonstellen?" Ik vroeg medewerking door foto's op te sturen en maakte een presentatie. Deze vrienden kregen dan ook de gelegenheid om zelf uitleg te geven. Verschillende fabrikanten van vitrines, zelfbouw en recuperatie van allerlei kasten waren te zien. Daarbij besprak men welk materiaal kan gebruikt worden om de vitrines te voorzien van verlichting, om ze stofvrij te maken, hoe men modellen opstelt, met voor- en nadelen. Ook de originele verpakking en de invloed van warmte, licht en lichtbron werd niet vergeten. Tenslotte kwam de vraag hoe klasseren, maar als men meerdere thema's heeft dan blijkt de keuze heel persoonlijk.

Ruilbeurs zaterdag 8 oktober.

Hola, wat een toeloop ! Tweemaal prijs, een zevental vrienden hielp mee bij het opstellen van de tafels, hiervoor onze beste dank, en, de drukste periode was wel na de middagmaal uren. Foto's op de middenpagina.

Inlaat:

Eerstvolgende clubavond dinsdag 8 november.

Er is nog geen kandidaat spreker. !

6 december racetrack kampioenschap 2022.

Jou bijdrage is welkom tot eind november, doorsturen via :voorzitter.mccf@telenet.be. Dank je.

Jacques.



www.miniaturendekimpe.be

SCHAALMODELLEN & MODELBOUW



2209.02

Alle systemen kunnen uitgerust worden met een beladingsstelsel naar keuze. In onze contreien gaat de voorkeur naar een gemengd systeem waar zowel zakken en containers tot 1100 liter kunnen gekipt worden

Wagens voor glasophaling hebben een krachtig laadsysteem, daar een bak vol glas veel weegt, maar hebben geen perssysteem.

Er zijn ook DUAL wagens ontwikkeld voor gebieden met een schaarse bevolking. In feite hebben die eenzelfde bouw, de container is in twee delen met elk hun perssysteem. Zo kan men twee verschillende fracties in één beurt ophalen.

In grote steden is men de satelliet ophaalwagens gaan ontwikkelen. Een slim systeem, een kleine wagen van 2 tot 5m³ die in smalle straatjes het vuil ophaalt. Net buiten de stadrand staat een grof huisvuilwagen, soms een oplegger van 38m³, die kleine wagens kippen hun lading dan uit in de trechter van de grote wagen en verdwijnen dan terug in de binnenstad.

Dit systeem wordt heel veel toegepast in de zuiderse landen waar de binnenstad bijna uitsluitend uit smalle straten bestaat.

Gekende constructeurs zijn PB France, Ros Roca in Spanje en Bass Rio in Portugal. Bij het opsommen van die constructeurs mag men zeker niet de Belgische firma Van de Kerkhove (VDK) uit Roeselare niet vergeten. Na de faling overgenomen door de groep MOL. Zeker de helft van de Belgische markt is VDK.

De Nederlands firma Terberg maakt op Volvo basis 18 ton wagens met 2m buitenbreedte speciaal voor smalle staten. We dienen ook te vermelden dat verschillende constructeurs ophaalwagens met wissel containers maken. Zo ook Schörling.



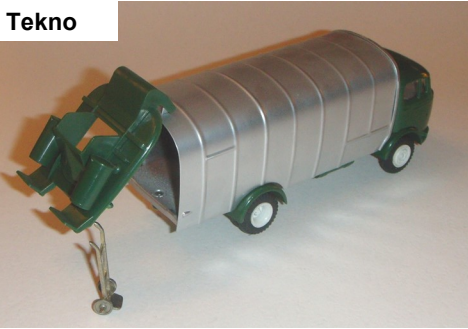
Bijgaande foto van een defecte 4-trap perscilinder van een 3R HY, drukkracht 280 bar. Uren hebben we gezocht naar het defect. Twee van de binnenste cilinders waren geplooid en gescheurd. Daarbij moet je weten dat we handmatig de ganse laadbak met de hand moet ledigen. Het was juist putje zomer en bloeiend heet, geur en maden krijg je er gratis bij!

Louis



2209.19





Bedford TK

Een ander systeem was het Engelse Dennis, daar werd de vuilcontainer naar boven gekipt en word het huisvuil door zijn eigen gewicht samengeperst. Gezien het geringe laadvermogen van de vrachtwagens, rond de 12 TGW was dit voldoende om zo ongeveer 4500kg huisvuil op te halen per beurt. (Bedford TK, DT # 978)

Zo komen we aan het beladingssysteem achter de wagen, ipv. de vuilemmers hoog te moeten heffen worden ze aan een haaksysteem gehangen. Die brengt de emmer naar boven, schudt die om het vuil er uit te krijgen en brengt dan die netjes tot op de hefhoogte van de belader. In Engeland is het verboden om de belader achteraan de wagen te laten plaatsnemen. Ook de vorm van de vuilemmer word aangepast aan het beladingssysteem.

Begin de jaren '60 werd meer en meer aandacht besteed aan de belading. Twee constructeurs zijn daarin gespecialiseerd, de Duitse Zöller en het Nederlandse Terberg. Vergeten we niet de Amerikaanse markt waar de frontlader veel word gebruikt. De wagen rijdt een nauwe steeg in, heft een 4m³ vuilbak over zijn kop en stort het vuil in een perstrechter. In Duitsland heeft men de voorkeur aan de zijlader, een arm schuift uit, neemt de container en kipt die in de vergaarbak. De persruimte is omgekeerd gemonteerd zodat in een 18 sec vloeiende cyclus kan beladen worden.

Met de jaren van milieubewustwording volgde er een verdere ontwikkeling van de ophaalsystemen. Zo bracht de Duitse firma Schörling drie standaarden uit:

4R een perssysteem voor licht afval, vb PMD, meer plastic verpakking.

3R een perssysteem voor gemengd afval zoals zakken en containers die we wekelijks buiten zetten, ook GFT.

2R een perssysteem voor grof vuil, het pers en laadsysteem komt van het Amerikaanse Leach, enkel de container komt van Schörling. De inhoud van de laadbak varieert van 16 tot 32 m³.



4R, Conrad



3R, Conrad



Landbouwtractor Renault D22

Na mijn zomerverlof zag ik dat er van Universal Hobbies op schaal 1/32 de Renault D22 was uitgekomen in de standaardschaal bij landbouwtractoren met artikelcode UH2676. Dus nam ik snel contact op met dhr. Jos van Ast, Klapstraat 7, 9810 Nazareth om het modelletje te bestellen. Zijn website is www.toys-farm.com, daar kan je alle landbouwmodellen vinden. Hij heeft geen winkel, woont op een boerenhof en is een zeer gemoedelijke man. Ik heb bij hem al verschillende modellen gekocht en ben zeer tevreden van zijn service.

Nu wat meer over de Renault D22. Hij werd gemaakt door Renault Agricole met het typenummer R7052 in hun fabriek in Le Mans. Het was een kleine lichte tractor, de eerste van een serie D en E. Die letter gaf aan wat de brandstof was, D voor diesel en de E voor benzine (essence in het Frans). De cijfers staan voor het aantal pk's. In die serie werden volgende modellen gemaakt, D22, E30, D30, D35.

De Productie van de D22 is gestart op 1 maart 1956 en gestopt op 31 maart 1960 en er werden in totaal 31 210 modellen gemaakt. Bij dit type was het mogelijk om de tractor aan te passen volgens de wensen van de koper, de assen waren op normale breedte variërend van 1,57 m tot 2,11 m, of op breedte voor de wijnbouw vanaf 1,17 m tot 1,57 m. Dat kon de eigenaar zelf aanpassen met behulp van uitbreidingselementen op de assen.



De motor was een luchtgekoelde tweecilinder van 1810 cc in lijn, MWM type AKD-112 Z van 22 pk. De versnellingsbak type 292 had 6 versnellingen vooruit en 1 achteruit.

De standaardafmetingen van de D22, lengte 3 m, breedte 1.57 m, hoogte 1.54 m, wielbasis 1.723 m. Hij woog rijklaar standaard 1650 kg en 2115 kg met de aanpassingen. Hij had mechanische trommelremmen type Bendix. Voor de achterwielen kon de koper kiezen tussen 10 x 28 of 11 x 28. Op de achterste spatborden waren zijtes voorzien.

Naslagwerk : Tracteurs Renault D22 van ETAI (ISBN 2726894437) van Jacques Gouet.



Etienne



God Save the King

Heron Van Damme



Naar aanleiding van het overlijden van de Britse koningin Elisabeth II op 8 september II, en de nakende kroningsplechtigheid van de nieuwe koning Charles III, handelt dit artikel over de echte kroningskoets in het algemeen, en enkele miniatuur kroningskoetsen in het bijzonder.

Vooreerst een woordje geschiedenis.

De Gouden Staatskoets, ook wel kroningskoets of Coronation Coach genoemd, werd in 1760 gebouwd in opdracht van Francis Hastings, tiende graaf van Huntington, om o.m. gebruikt te worden bij de kroning van George III. Het ontwerpen en opbouwen van de koets was echter zo'n enorme onderneming dat deze slechts gereed was voor gebruik bij de opening van het Britse parlement in 1762. Sindsdien werd de Gouden Staatskoets gebruikt bij iedere kroningsplechtigheid, een laatste maal door koningin Elisabeth II in 1952. Bijzonder aan de koets is dat zij bijna uitsluitend gebruikt wordt door koninklijke machthebbers, daarbij telkens geflankeerd door een koninklijk escorte. Al meer dan een eeuw lang wordt de koets getrokken door de zgn. Windsor Greys, dit zijn speciaal opgeleide grijze koninklijke paarden. Daarnaast wordt zij al 260 jaar lang ononderbroken gebruikt voor koninklijk optochten, voor het laatst bij het gouden jubileum van de Britse koningin in 2002.



De kroningskoets is te bewonderen in de Royal Mews, dit is een combinatie van koninklijke stallen, koetshuis, en in recente tijden ook de garage van de Britse koninklijke familie in Buckingham Palace. Omwille van het zware gewicht en de geringe manoeuvreerruimte van de koets - 4 ton zwaar, 7 meter lang en 3,6 meter hoog - kan zij alleen maar stapvoets rijden. Het koetswerk bestaat uit verguld hout en was het resultaat van samenwerking tussen de hogergenoemde Francis Hastings en welstellende werkgevers uit de kunstenaarswereld.

De beschilderde zijpanelen zijn het werk van de Italiaanse kunstschilder Giovanni Cipriani, en verzinnebeelden kunst, wetenschap, deugd, veiligheid, vrede en voorspoed. De godin Britannia wordt voorgesteld op het frontpaneel, zittend naast de rivier Thames. Op het dak van de koets wordt de "British Imperial Crown" rechttop gehouden door drie engelen, die elk een deel van Groot-Brittannië voorstellen: Engeland, Schotland en Wales.



Huisvuilwagens

Voor velen onder ons een tergend langzaam, stinkend voertuig die een onoverkomelijke hindernis in het dagelijkse verkeer is. Ooit was het anders, men stortte zijn afval, eveneens uitwerpselen, midden op de straat. Dit met alle geurhinder en infectiegevaar van dien. Als Gentenaar denk maar aan de naam "de veirgrippe". Als je geen echte Gentenaar bent, succes bij je zoektocht.

Alle grote steden vonden begin 1900 dat het genoeg was met die vervuilende situatie. Zo begon men aan een collecte van huisvuil en uitwerpselen. De vrienden onder ons die de "sité's" gekend hebben, één toilet, midden de binnenkoer voor meer dan honderd mensen. Werk aan de winkel !

Het gebruik van vuilbakken met deksel werd reeds in 1883 verplicht door de prefect van Parijs, de heer Eugène Poubelle. Nu zal je zo maar noemen ... maar in feite kregen vuilbakken in het Frans de naam naar die persoon.



De eerste omhalingen begonnen met paard en kar, al snel gevolgd door vrachtwagens. We vergeten een lange historie tot we belanden bij de eerste ophaalwagens, gewoon een vrachtwagen met een gesloten laadbak met schuifluiken. Typisch voorbeelden zijn de Bedford K met Eagle opbouw van 2



Bedford



(Mat)ford

ton (Dinky Toys # 252) en één van de Parijse voorlopers in openbare reinheid de Ford (Dinky Toys F # 25V). Daar reden reeds kort voor WOII en erna, Sovel, de elektrische huisvuilwagen, reeds eerder beschreven in Wietjes 1701. (Minitrucks # AQB7/105) en zie je duidelijk het beladingssysteem; door middel van een lier werd de verzamelbak omhoog getrokken en in de laadruimte gekipt. Later werd overgegaan naar het persen van het huisvuil.



Sovel

Er bestaan twee soorten perssysteem, Kuka maakt gebruik van een trommel die draaiend het vuil naar achter perst en het geperste vuil eruit haalt door de trommel omgekeerd te laten draaien zoals een betonmixer. (Tekno # 912 Mercedes LP 322).



Achteraf na zo een week of iets langer, heb ik nog enkele brieven ontvangen vanuit Frankrijk, dit met de vraag, nee de eis, de boetes te betalen die er op vermeld stonden. (4 in totaal).

Voor mij is de heer Teddy Pilette voor België een zeer belangrijk racepiloot geweest, maar ik heb de indruk dat hij, door soms tegen de schenen van enkele hoge piefen te schoppen, een beetje miskend is geweest door ... : ik moet hier, spijtig genoeg, weer de namen die hij heeft vernoemd, in mijn computer laten zitten.

Over zijn prestaties van indertijd kunnen we het misschien later nog eens hebben, maar die zijn genoeg in tijdschriften, boeken of op internet te vinden. Dank aan allen die dit gelezen hebben voor hun geduld

Daniel Vanelsacker



Foto van enkele meegenomen modellen)

1/18 Ford Capri winnaar SPA 1978 van Minichamps
Ferrari 360GT/4 Daytona / LeMans 1972
Ferrari 348TB Evoluzione 1989/93 Ecurie Francorchamps

1/43 drie dezelfde als hierboven en:

Alfa Romeo TZ2 Monza 1967 Best #27
Alfa Romeo 33.2 Mugello 1968 # 1
Brabham BT 42 GP Belgium 1974 van Spark
Opel Commodore 24 u Spa 1972 (er is een geel/zwarte van 1970)



De Coronation Coach is dus een indrukwekkend, uniek gevaarte met hoge historische waarde, en een echt symbool voor absolute macht. Het is dan ook niet verwonderlijk dat een groot aantal Britse speelgoedfabrikanten in de loop der tijden hebben getracht om dit enorm tot de verbeelding sprekend voertuig te miniaturiseren. Het gaat hier met name om de volgende ondernemingen: Benbros, Britains, Crescent, Johillco, Lesney, Taylor & Barrett, Timpo Toys, Wells Brimtoy en Zebra Toys. De lengte van al deze miniatuurkoetsen varieert van 116 mm (Benbros) tot 400 mm (Lesney). Ook het daarbij gebruikte materiaal is van verschillende aard, gaande van blik over lood, zink, kunststof tot diecast legeringen. Een 280 mm lange koets werd in 1902 eveneens in echt zilver geproduceerd door Berthold Muller, een bekende zilversmid, en toont de Coronation Coach met 6 paarden naar aanleiding van de kroning van Edward VII tot koning van het Britse imperium.

We zullen het in dit artikel echter uitsluitend hebben over klein schaal modellen, tzt. met een maximale lengte van 210 mm.

Lesney produceerde twee kroningskoetsen. Het grootste exemplaar, 400 mm lang, werd aanvankelijk gebouwd in 1951 als souvenir voor het in Groot-Brittannië gehouden Festival of Britain, een groots landelijk evenement met tentoonstellingen, kermissen enz. Bedoeling was om de Britse bevolking na het leed van de oorlogsjaren opnieuw hoop en toekomst te bieden.

Door de Koreaanse oorlog en het ermee gepaard gaande embargo op zink werd het project echter in de koelkast geborgen. In 1952 stierf koning George VI, en van zodra het zinkembargo werd opgeheven kwam de koets opnieuw in productie, wetende dat er een kroningsplechtigheid op handen was. De koets zelf was van diecast zamac, en de slushcast loden paarden werden door Benbros geleverd, een andere Britse fabrikant van miniatuurmodellen.

De verkoop van dit model kende onmiddellijk een enorm succes. Hierdoor aangemoedigd besloot Lesney om in 1953 een kleinere versie op de markt te brengen. Deze versie was 118 mm lang en was volledig in diecast gegoten. Er waren twee verschillende kleuren, zowel koets als wielen waren ofwel zilver- of goudkleurig.

Er komen ook modellen voor met de inscriptie "England" achteraan de koets. De acht paarden en het trekgedeelte waren één gietgeheel, samen met de vier ruiters. Boven op het trekstuk lezen we "a Moko toy by Lesney made in England".



Op de beide eindflappen van het veelkleurig doosje staat vermeld "a Moko model made by Lesney". Moko kreeg immers de volledige distributierechten op dit model. De verkoop van de kleinere Coronation Coach was een gigantisch succes, en er werden hiervan in totaal één miljoen stuks verkocht. De winsten hierop werden aangewend voor de lancering van de Matchbox 1-75 miniatuurmodellen ...

Ter gelegenheid van het 40ste jubileumjaar van de troonsbestijging van de Britse koningin bracht Matchbox en de reeks "Models of Yesteryear" een totaal nieuw diecast/plastic model uit. Dit derde exemplaar verscheen in beperkte oplage onder nr. YY66 en had een lengte van 175 mm. Zowel koets als drijfstang waren volledig verguld, terwijl de kunststof paarden en ruiters wit/rood beschilderd waren. Het geheel zat opgeborgen in een lichtbeige vensterdoosje en was vergezeld van een certificaat.



Net zoals Lesney lanceerde ook Benbros in 1953 een miniatuur kroningskoets, en trachtte hierbij zijn directe rivaal naar de kroon te steken (let op de woordspeling). Het model met een lengte van 116 mm kwam uit in de Qualitytoys reeks, en was zoals bij Lesney uitgevoerd in twee apart gegoten diecast delen: enerzijds de koets zelf en anderzijds de disselboom of drijfstang met acht paarden en vier berijders. Op de beide zijdeuren werden de letter "ER" (Elisabeth Regina) meegegoten, wat bij de Lesneykoets niet het geval was. De beschildering van de koets werd in goud - of zilverchromium uitgevoerd. Interessant om zien is dat elk paard slechts met twee benen (géén poten!) is gegoten, de rechterpaarden met rechterbenen, de linkerpaarden met linkerbenen.

Bovenaan de drijfstang lezen we "made in England". Het kleurrijke opbergdoosje bevat twee tekeningen van de kroningskoets, en de woorden "Royal Coach Miniature Model". Op de eindflappen staat te lezen "Benbros Qualitytoys".

Ik had een drietal 1/18 modellen meegenomen, ongeveer tien 1/43 modellen, dan nog foto's, brochures en boeken. Dan zijn toch de 1/18 modellen gesigneerd zowel op de auto's als op de sokkels ervan. Dat werd steeds onderbroken door weer andere verhalen, soms anekdotes over de raceauto's die ik meehad en de koersen die ermee verband hielden. Hij vertelde over mooie momenten van overwinningen en geluk, over accidenten of pech maar ook over teleurstellingen met mensen waarmee of waarvoor hij gewerkt of gekoerst had.

Het grote probleem was toen de verhouding tussen de bazen en de piloten van dezelfde renstal, er werd teveel onderscheid gemaakt tussen de Belgische en de buitenlandse piloten. En dat ging dan meestal over het financiële. Die laatsten werden natuurlijk altijd méér betaald, maar daarvoor waren ze niet altijd beter. Hij noemde namen, zelfs bekende namen uit de Belgische racegeschiedenis, er werden soms bewijzen getoond, maar ik ga hier die namen niet vernoemen.

Hij vertelde eveneens goede dingen en dan ging het nogal dikwijls over zijn eigen prestaties. Zo gingen die gesprekken maar door, onderbroken, gelukkig maar, door hier en daar een handtekening op een 1/43, foto of boek te zetten. Soms trok hij mij mee in zijn "man-cave" om mij één en ander te tonen of met zijn gat op de grond in een boekenkast te scharrelen om een boek boven te toveren. Wij zagen de uren verstrijken tot hij opeens zijn echtgenote opdracht gaf om voor avondeten te zorgen, waardoor dat mens in allerijl in haar auto moest springen om boodschappen te doen. Weigeren om te blijven was van geen tel. Wij moesten en zouden blijven eten.

Ik moet nu wel bekennen, wat ik van mijzelf meegebracht had om te laten signeren dat dat niet niks was. Daarbij kwam dat ik ook van mijn twee andere OMER-clubleden eveneens miniaturen, foto's en boeken meehad.

En het vertellen ging maar door, ook tijdens het avondeten, soms kon en mocht ik ook eens iets zeggen. Maar alles is uiteindelijk gesigneerd geraakt mits dat het gewoon uren gekost heeft en tot wij dan toch rond 22u 30 buiten gesukkeld zijn. In onze verblijfsvilla waren ze al lang ongerust omdat wij gezegd hadden dat we maar een uurtje of twee wegbleven.



Zo is dus het bezoek aan een oud Belgische racepilot uiteindelijk afgelopen. De conclusie daarvan is dat als men een bezoekje vraagt aan een ex-piloot en men bvb 10 minuten van hun tijd vraagt om enkele handtekeningen te zetten, men er meestal niet buiten geraakt omdat die mensen voelen dat ze met een enthousiaste race-fan praten, er de link mee voelen en nog graag eens vertellen over hun race-ervaringen. Misschien is dat een soort nostalgie ?

Al bij al is onze reis naar Zuid-Frankrijk met het bezoek aan onze ex race-piloot aan de Verdon en enkele prachtige "Cols" in de Alpen geslaagd te noemen.

Vanwaar mijn titel "waar een hobby toe lijden kan" (met lange ij)?

⚡ "Waar een hobby toe lijden kan " (2de deel)

Om onze Teddy Pilette in Zuid-Frankrijk te bezoeken hebben mijn echtgenote en ik hiervoor een mooie reis uitgestippeld. De bedoeling was geen autosnelwegen, dus geen "péages", maar de "nationals", dit aan een gematigd tempo om te kunnen kijken en stoppen waar er iets moois te zien was. We hadden op voorhand een villa geboekt voor 3 nachten in de buurt van de gemeente waar T.P. woonde, om één dag te voorzien voor het bezoek aan de ex-piloot, maar ook om er van de mooie streek te genieten.



Op D-Day was de afspraak met Mr T. om op 15.00 uur bij hem thuis aan te komen. We zijn van onze verblijfplaats aldaar iets voor 14.00 uur vertrokken. Zijn opgegeven adres werd niet aanvaard in onze GPS. Was het onze GPS of een onjuist adres, wie weet? Enkele keren weer geprobeerd, niets lukte. Op een parking van een plaatselijke supermarkt waren we nog een laatste poging aan het proberen toen naast ons plots een wagen van de "Police Communal" stopte.

Hoera, vlug even aan die mannen vragen of ze dat adres kennen en ons willen aanwijzen hoe we moeten rijden. Met hun beiden waren ze over dat adres aan het twifelen maar op mijn email dat ze in hun handen hadden zagen ze opeens de naam Teddy Pilette staan. Hun Franse euro viel direct. Zij kenden hem en wisten waar hij woonde. "Suivez-nous" was het bevel en in ijtempo, zeg maar race-tempo, konden wij hen met moeite volgen. Binnen de tien minuten waren we aan de poort van onze racepiloot in kwestie, maar daardoor bijna een uur te vroeg.

Het was in zo'n een wijk, aan de rand van de gemeente, met alleen maar villa's met grote tuinen en goede camerabewaking. Beetje rondwandelen om de tijd te doden. Om 15.00 uur aanbellen, nog eens, geen reactie. Dan maar even telefoneren en ja, na een minuutje ging de poort automatisch en traag open en konden we binnenrijden.



Na een tamelijk lange oprit stond hij bij zijn huis, een oude villa, ons op te wachten. De kennismaking was hartelijk en het ging aan beide kanten van "enfin, enfin, enfin" enz. Ja, eindelijk was het mij na 8 jaar over en weer geschrijf gelukt om hem hier in Frankrijk te bezoeken. We waren welkom en werden onmiddellijk in zijn salon binnengeloodst. Hij wist wel nog goed waarvoor ik was gekomen. Maar meneer Pilette is een goede babbelaar en verteller en de eerste twee uren kwamen er geen handtekeningen uit de stiften die ik had klaargelegd. Het ging over politiek, corona, vaccinaties, belastingen, hoge energieprijzen en ga zo maar door. Hij was zowat tegen alles, wie niet ...



In het begin van de jaren '60 werd de kroningskoets uit deze reeks door Benbros heruitgebracht als een deel van de Zebra Toys collectie.

Het model verscheen ongewijzigd op de markt, d.w.z. met dezelfde lengte en kenmerken. Net zoals bij het eerste model werd de koets zowel in goud- als in zilverchrom uitgeoerd. Het doosje had naast de figuratie van de koets ook de voor deze nieuwe reeks kenmerkende blauwe en witte strepen op de zijkanten ervan. Het woord "Zebra Toys" vinden we terug op beide zijden als op de eindflappen van het doosje.



Een derde belangrijke speler op de Britse speelgoedmarkt was Britains. Dit bedrijf bracht in 1935 een kroningskoets uit in messing, telkens voorafgegaan door twee, vier of acht paarden. Het grootste exemplaar met nr. 44D was gemaakt uit één gietstuk en was 210 mm lang. De koets was behalve de onderzijde rondom volledig dicht gegoten, wat gebruikelijk was met modellen uit deze periode. Het witte kartonnen doosje had bovenaan een eenvoudige tekening van de koets met de woorden "Her Majesty's State Coach". De twee kleinere exemplaren waren 155 mm en 135 mm lang, en hadden respectievelijk slechts vier en twee trekpaarden. Het waren eigenlijk een soort tweederangskoetsen bestemd als goedkoop souvenir voor toeristen. Britains probeerde op deze slimme manier zijn stock kwijt te raken, zonder veel wijzigingen aan te brengen aan het oorspronkelijke model (de paarden werden er gewoon afgeknipt).



Britains

Taylor & Barrett is een minder bekende Britse fabrikant van allerlei metalen speelgoedproducten in miniatuur. Opgericht in 1920, maakte de onderneming vanaf de jaren '30 van de vorige eeuw figuurtjes bestemd voor poppenhuizen. In 1940 werd de fabriek geteisterd door een bombardement en na de oorlog gingen de twee partners hun eigen weg.

Onder de naam Barrett & Sons maakte deze fabrikant in 1953 een 160 mm lange, vergulde kroningskoets in diecast metal. De acht witte paarden met vier verwijderbare berijders zijn gemaakt in kunststof. Het wit/oranje kartonnen opbergdoosje toont een straatscène met de koets en Buckingham Palace als achtergrond.



Barret & Sons



Wie herkent deze kroningskoets en kan me zeggen welke fabrikant dit model heeft gemaakt? Graag een mailtje naar voorzitter.mccf@telenet.be.



Maus
★ **MODEL CARS** ★

WHEN SIZE DOES MATTER!

GROTE COLLECTIE U.S. CARS EN OLDTIMERS IN DIVERSE SCHALEN

WWW.MAUSMODEL CARS.NL

TAVERNIER

Torhoutsesteenweg 191
8210 Zedelgem
T +32 (0)50 20 93 81
www.tavernierzedelgem.be

verkoop nieuwe en occasie bestelwagens, personenwagens en campers
onderhoud en herstellingen · carrosserie en glas-herstellingen · banden
bedrijfswageninrichting · CNG-keuringen



Heeft u ook een passie voor oldtimers of wilt u er één kopen of verkopen?

Tavernier Classics is een gespecialiseerde afdeling binnen ons bedrijf die instaat voor aankoop, verkoop, onderhoud en restauratie van oldtimers.

Met een schat aan technische handleidingen en een grote dosis ervaring maken wij van uw oldtimer een echt paradepaardje.





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 openen 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 14 uur en de gegadigden krijgen toegang vanaf 15 uur. Tafel : leden 10€, niet leden 20€. Podiumtafel : leden 15€, niet leden 30€. Reservatie van tafels kan via mccf.ruilbeurs@telenet.be of vanaf 60 dagen voor de aanvang, na 19 uur op 09 259 07 76. Gratis toegang en gratis parking.

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](https://www.facebook.com/MCCFmodelautoclub).

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

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).



Model Car Collector Friends

Vergaderingen: om 19 uur op dinsdag 25 januari, 22 februari, 29 maart, 31 mei, 28 juni, 6 september, 8 november, 6 december 2022.

Ruilbeurs: om 14 uur op zaterdag 16 april en 8 oktober-2022.

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](https://www.facebook.com/MCCFmodelautoclub).

Algemene info: www.mccf.be

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

Voordelen:

- vrije toegang tot de vergaderingen en gratis tafel om te ruilen.
- gratis informatie (via digitale communicatie) zoals:
 - adressen van winkels met modelauto's in binnen en buitenland;
 - adressen van automusea en speelgoedmusea in Europa;
 - informatie over de beschikbaarheid van automodellen in miniatuur;
 - identificatie van rare of onbekende modelauto's;
 - schatting van de waarde van modellen;
 - nazicht op de originaliteit van modellen.
- oude magazines zijn op aanvraag 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.



Staat jouw favoriete beurs er niet bij, mail aub de gegevens naar pr.mccf@proximus.be of tel 0486 22 41 61.
Je kan ook de info zelf inbrengen op: <https://www.mccf.be/mccf-evenementen/evenementen/jouw-evenement-toevoegen/>
Verzamel flyers van andere beurzen en breng ze a.u.b. mee bij de volgende vergadering.

Legende: RB RuilBeurs; T Tentoonstelling, M markt, V Veiling, MA ModelAuto's, MB Modelbouw, RC Radio control, 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	WWW
23 okt 22	EINDHOVEN		MA	STERKENBURG 616	0031 50 503 3926		22/1,8 - 5	info@wbevenementen.eu	wbevenementen.eu
08 nov 22	DESTELBERGEN	20.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPSCENTRUM KOEDREEF 7	09 259 0776	100	10/1,2 - 2	pr.mccf@telenet.be	mccf.be
27 nov 22	MAASMECHELEN	09.00-13.00	70e RB MA LIMAC	CAMPUS HELIX, RIJKSWEG 357	089 716 055	250	10/1,4m - 2,5	limacvzw@telenet.be	
03 dec 22	HOUTEN	10.00-15.00	RB MA NAMAC UTRECHT	EURETCO MEIDOOBKADE 24	0031 165 537 054	1350	22/m -5	beursorganisatie@namac.nl	namac.nl
06 dec 22	DESTELBERGEN	20.00-23.00	MCCF VOORDRACHT	JEUGD EN GEMEENSCHAPSCENTRUM KOEDREEF 7	09 259 0776	100	10/1,2 - 2	pr.mccf@telenet.be	mccf.be
18 dec 22	LUBBEEK	09.00-14.00	LIBBEKE	GELLENBERG 16		100	5	info@miniaturbeurs.be	boursedescollectionneurs.be/nl



Officier, geef haar maar het ticket. Zij rijdt. Ik zit achter het stuur en doe wat zij zegt.



Ik noem jou Eva, want je bent mijn allereerste

Dan noem ik jou Peugeot, want je bent nummer 206



Ik was mijn wagen nooit meer met warm water.