

meccano

nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

vereniging voor metaalconstructie modelbouw



Ede Maart 2004 zie ook pagina 13

5 Kompaswagen

6 Bogey

8 Nikko-"Meccano"

10 Windwagen

15 Constellation

16 Uitslag wedstrijd

meccano nieuws

is het orgaan van het **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar. Losse nummers zijn voor € 3,00 exclusief verzendkosten, verkrijgbaar bij de voorzitter.

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de Hoofdredacteur.

Voorzitter: G.B.M.M. Anink
Vogelenzangseweg 352
2114 CK Vogelenzang
tel: 023-5841717

E-mail: voorzitter@meccanogilde.nl

Penningmeester: J.H. Schurink
Burg. A. Bontekoelaan 12
7437 CR Bathmen
Tel: 0570-542815
Fax: 084-7119369
Giro MGN: 5484519

Internationale betalingen via IBAN:
NL37PSTB0005484519 BIC: PSTBNL21
E-mail: penningmeester@meccanogilde.nl

Secretaris: H. Brouwer
Kastanjelaan 1
6955 AM Ellecom
Tel.: 0313-413321

E-mail: secretaris@meccanogilde.nl

**Aanmelden/afmelden bij
ledensecretaris** D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135

E-mail: ledensecretaris@meccanogilde.nl

Redacteuren

C.L. Spierdijk (hoofdredactie)
Kalorama 91
2132 RC Hoofddorp
Tel: 023-5614832

E-mail: redacteur@meccanogilde.nl
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties
sturen naar: hoofdredactie

Contributie € 22,00 per jaar

Het verenigingsjaar loopt van
1 januari t/m 31 december.
Bij aanmelding is een entreegeld
van € 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws

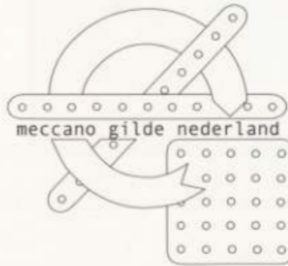
wordt gedrukt bij Drukkerij Salsedo
Breda en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang

Documentatie Centrum

J. Ringnald
Fornheselaan 98
3734 GE Den Dolder
Tel.: 030-2291942

E-mail:
documentatiecentrum@meccanogilde.nl

Website:
www.meccanogilde.nl



van de

redactie.....

Het is mij met hulp van een aantal inzenders wederom gelukt een interessante editie van Meccano Nieuws samen te stellen. Hopelijk vindt een ieder iets van zijn gading. De mededelingen zijn zoals gewoonlijk door het blad gestrooid. Dat zelfde geldt overigens ook voor de diverse versla-

gen van bijeenkomsten. Verder zijn er een aantal modelbeschrijvingen; ik denk daarbij aan voertuigen die op een bijzondere manier aangedreven of bestuurd worden. In dit blad is eveneens een interview opgenomen met de president-directeur van "Nikko", die daarin aangeeft, wat er aan nieuwe modellen is te verwachten. Helaas zijn deze modellen niet allemaal voor de Nederlandse markt bestemd. Maar wat niet is kan komen, nietwaar. Want als men bij "Nikko" weet dat ons Meccanogilde, op de Franse vereniging (maar dat is ook een veel groter land) na, de grootste is ter wereld, zijn er misschien meer mogelijkheden. Van de modellen voor de "Engelse markt" hebben we helaas nog geen foto's. Ik heb echter goede hoop dat in de volgende editie van Meccano Nieuws op te lossen. Wanneer we het stuk lezen, zullen er ongetwijfeld vragen rijzen, die misschien op termijn beantwoord kunnen worden. In dit stukje wil ik ook even melding maken van een opmerkelijk initiatief. Ik kreeg een melding binnen van een zeer plaatselijke bijeenkomst: om precies te zijn: een "Huiskamer bijeenkomst". Dat is bedacht door een Belgisch gildelid om in kleine kring elkaars modellen te tonen. Door het kleinschalige karakter is het dan mogelijk om meer van elkaar creaties te weten te komen. Zoiets is in het recente verleden in de buurt van Nijmegen ook al geprobeerd. Hier liep het mis omdat de initiatiefnemer, om voor ons onbekende redenen, zich terugtrok en het zodoende nooit tot een bijeenkomst is gekomen. Als met dit soort bijeenkomsten de bouwactiviteit en creativiteit wordt vergroot, kunnen we dit vanuit het gilde alleen maar toejuichen. Dat heeft dan namelijk weer gevolgen voor de kopij die ik elk kwartaal weer nodig heb om het Meccano Nieuws te vullen. Dit laatste kan anderen weer motiveren om ook aan de slag te gaan en zodoende een domino-effect te veroorzaken, zodat het voor mij makkelijker wordt om een grotere variëteit in de artikelen aan te brengen. Uit deze laatste regels zal een goed lezer kunnen opmaken, dat ik behoefte heb aan meer interessante artikelen. Bij de bezoekers van bijeenkomsten is al tijden bekend, dat er heel wat bijzondere modellen zijn en worden gebouwd. Bij vele van deze leden sluimert de wens, zo'n model na te bouwen. Dat kan alleen als er een bruikbare bouwbeschrijving voorhanden is. Veel lezers zullen zich herinneren, dat in 'n grijs verleden is gestart met een bouwbeschrijving van de truck van Piet van Bommel. Wel, door allerlei uiteenlopende redenen hebben we dat nog niet af kunnen ronden. Wij als redactie, zullen ons best doen om deze klus zo snel mogelijk tot een goed einde te brengen.

Attention please!

*To our foreign members!
Dutch is a beautiful language
with great poems and Meccano
articles but alas not widely
known outside Dutch territory.
As a service to our English speaking/reading members we are
intending to publish a digest
translation of MN on the website
of the MGN*

www.meccanogilde.nl

*You will find an announcement
in the next issue of the magazine
about when this service is
going to start.*

C.L. Spierdijk

Meccano Nieuws

22.3

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio september 2004 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 augustus 2004.

van de ledensevretaris

Wij verwelkomen van harte de volgende **nieuwe leden** :

- 1189 L. Baaijens
Kolenbrander 34
7463 DG Rijssen
0548 515691
- 1190 Clive Weston
7 Randall Mead
RG42 4EL Binfield
UNITED KINGDOM,
Berkshire
0044 1344442486
- 1191 R.C. van Dijk
Orionweg 13
2024 TA Haarlem
023 5263011
- 1192 Tako P.R. de Jong
Fijnjekade 64
2521 CR Den Haag
070 3803365
- 1193 M. Strik
Zonland 106
9734 BN Groningen
- 1194 P.C.M. van Kruining
Wenst geen vermelding.
- 1195 Balt Kerkhof
Statensingel 6
2805 BE Gouda
- 1196 C. Frijters
Kanunnikstraat 4
4854 KR Bavel
0161 431977
- 1197 G.W. Jansen
Hoge Nes 7
2995 VG Heerjansdam
078 6771821
- 1198 J. van Wechem
Wenst geen vermelding.
- 1199 Theo Vromans
Sauterneslaan 3b
6213 EM Maastricht
043 6015128
- 1200 J.M. Dirkswager
Puinweg 2
8121 PH Olst
0570 561770
- 1201 R.T. Botterweg
Postkade 66
9648 JT Wildervanck
050 4095892

Adres- en/of telefoon wijzigingen

- 164 H. Bakker-Baas
Langestraat 28
7891 GB Klazienaveen
0591 512190
- 1081 G. Pieksma
Wenst geen vermelding.
- 978 D. Knevelbaard
Gerbrandyhof 54
9603 ND Hoogezand
0598 322577
- 1105 Leo van Bortel
Zandeind 10
5133 AC Riel
013 5346068
- 103 F.M. Meurs
Chaussée de Bruxelles 3
1410 Waterloo
België
032 23512791

Bedankt :

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd :

- 674 R.B. Wienbelt,
Klaaswaal.
- 594 H. Ketelaar, Heilige
Landstichting.
- 939 Jean-Louis Stassart,
Ans, BELGIE.
- 985 Stephen P. Wilson,
Huddersfield,
UNITED KINGDOM,
W. Yorks.
- 1012 J. Liefink,
Alphen a/d Rijn.
- 1085 A.H. Baras,
Brussel, BELGIE.
- 1151a Robbert van Neijhof,
Capelle a/d IJssel.
- 1157 K. Westrik,
Twello.

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op **613**.

Dick Bus

Rectificatie 1.

In Meccano Nieuws 22.1 is een onjuistheid geslopen.

In januari zijn op de bijeenkomst in Benthuisen modellen van motorfietsen getoond.

Van één van deze motorfietsen is een foto geplaatst. Leuk voor de bouwer, ware het niet dat het model aan een ander lid werd toegeschreven. Het misverstand is ontstaan door de plaats van het model. Het stond namelijk naast de creaties van Piet van Bommel. Deze maakte mij er op attent, dat het niet door hem was gebouwd, maar, zo meende hij te weten, door Jan Weststrate. Deze ontkennde echter eveneens zijn betrokkenheid. En toen wist ik het niet meer.

Uiteindelijk is de echte bouwer achterhaald door een tip van Jan Ringnalda: de eigenaar van deze mooie in voornamelijk rood en groen gebouwde Kawasaki is: Dhr. Kees Greven uit Wijchen.

C.L. Spierdijk.

3

Vreemde onderdelen.

Inzender: F Dijkshoorn.

Wie kan informatie verschaffen over het onderdeel op de foto. Met name, wie heeft het onderdeel gemaakt en welke functie heeft het. De kleur ervan is donkergroen.



MECCANOLAND MUSEUM NIEUWS

Tekst en foto's: Henk Brouwer

In overleg met de redactie van Meccano Nieuws is besloten een vaste museumrubriek in het blad op te nemen. In deze rubriek wordt u op de hoogte gehouden van de aanwinsten van het museum, wisselingen van stukken en thema tentoonstellingen in de Toy Gallery.

MECCANOLAND is uniek in de wereld en geeft bezoekers een totaal overzicht van alle producten welke in de Meccano-fabrieken gemaakt zijn.

MECCANOLAND is een oude stijl speelgoedwinkel in de Toy Gallery, het mooiste speelgoedmuseum in Nederland. Op de websites www.meccanoland.nl en www.toygallery.nl kunt u al veel informatie vinden over het museum in Brummen.

Meccanoland toont behalve de bekende constructiebouwdozen nog veel meer speelgoed, o.a. de bekende Dinky Toys, auto- en vliegtuig-bouwdozen, elektrische en chemische experimenteerdozen, Hornby spoor 0 en Hornby Dublo treinen, Scalextric racebanen enz.

Meccanoland conservator is Henk Brouwer, tevens uw secretaris van het MGN.

Mijn Meccano collectie, die ik in 25 jaar tijd verzameld heb, verdiende meer dan stof verzamelen in kasten bij mij thuis.

Toen ik de kans kreeg om mijn collectie in een museum tentoon te stellen, hoefde ik niet lang na te denken en ik heb het Museum Meccanoland in mijn vrije tijd opgezet.

Inmiddels begint Meccanoland een begrip in de meccanowereld te worden gezien de bezoekersaantallen die momenteel mijn website www.meccanoland.nl bezoeken.



*Foto's Beide kabinetten
gesloten en open.
Het rechtse is No. 1 en het linkse No. 2.*

Ik heb niet de illusie, dat de Meccanoland collectie compleet wordt; ik kan dus blijven zoeken naar ontbrekende stukken.

Twee bijzondere stukken, die ik vorig jaar heb aangekocht, zijn het No 1 en No 2 Storage kabinet uit 1917. Van het No 1 kabinet is, voorzover men weet, geen tweede bekend in de wereld. Dit kabinet staat beschreven op bladzijde 67 van "The Meccano System". Een foto van het No 2 kabinet is te vinden op pagina 313 van bovengenoemd boek. Beiden waren te zien op de Meccano bijeenkomst in Ulvenhout.

Deze kabinetten werden niet geleverd als uitrusting maar als accessoire en men kon hierin een No 6 uitrusting opbergen.

Het Speelgoedmuseum in Deventer, Brink 47, krijgt beide stukken van mij in bruikleen voor de tentoonstelling "MECCANO ijzersterk speelgoed" van 28 mei tot 26 September.

Voor deze tentoonstelling zoek ik voor het museum nog een aantal modellen in Rood en Groen of Blauw/Goud.

In het volgende Meccano Nieuws meer over twee bijzondere dealer modellen.

MODELBOUW MANIFESTATIE SOESTERBERG 2004

Wederom een kans om aan een groot publiek, in 2003 ten getale van zo'n vijftien duizend bezoekers, te laten zien wat de mogelijkheden met metaalbouwdozen zijn. De inbreng van ons Gilde is elk jaar weer één van de grootste trekkers. Veel bezoekers komen in de loop van de week terug met vrienden of hun kleinkinderen. Men raakt als het ware niet uitgekeken op het werk van de leden van ons Gilde. Bij deze dan ook de uitnodiging om u aan te melden om ook dit jaar wéér of voor de eerste keer mee te doen.

Op vrijdag 15 oktober mogen onze leden al aan de opbouw beginnen, de andere exposanten hebben

alleen de zaterdag voor hun opbouw. De maandag na afloop mogen wij weer (en wij alleen!) besteden om onze modellen af te breken.

Op maandag 19 en zaterdag 23 oktober is het Museum voor Militaire Luchtvaart gesloten.

Onderling overleg zorgt er voor dat elke dag voldoende leden aanwezig zijn voor informatie en controle. Interesse gewekt om mee te doen en bekendheid te geven aan ons Meccano Gilde?

Neem dan contact op met Jan Ringnalda, Fornheselaan 98, 3734 GE Den Dolder, tel. 030-2291942 of via E-mail: documentatiecentrum@meccanogilde.nl

Jah Ringnalda

Jeugdsentiment I.

Tekst: Bert Loerakker. Foto's: fotograaf Bataafse Internationale Petroleummaatschappij.

Inleiding.

In Meccano Nieuws 18.4 is een artikel gepubliceerd over een kompaswagen. Daarin werd nóg een artikel over dat onderwerp toegezegd en wel over de kompaswagen van penningmeester en vice-voorzitter Jan Schurink.

Vijfenveertig jaar geleden raakte Jan, als kleine jongen, zo gefascineerd door twee kompaswagens die hij zag op foto's (één ervan is foto 1) en tekeningen in diverse publicaties van zijn vader, waaronder de 'Engineering' van 21 september 1956' en de 'Shell Aviation News' nummer 256 van 2 oktober 1959', dat hij besloot er een van Meccano na te bouwen.

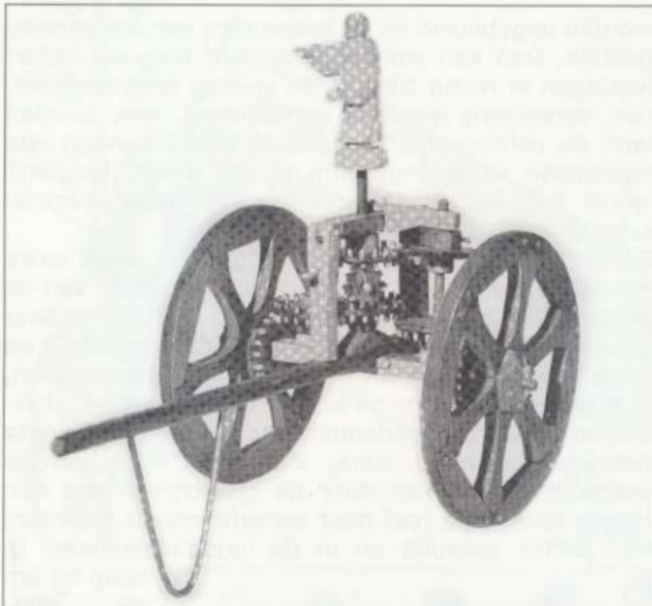


Foto 1. Chinese kompaswagen.

Dat was niet zo eenvoudig, enerzijds omdat de afbeeldingen geenszins de status hadden van bouwtekening en anderzijds omdat het meccanobestand - toen in nog sterkere mate dan nu - gelimiteerd was naar aard en samenstelling. Het is evident dat Jan als 13- of 14-jarige de geheimen van de 'South-pointing' chariot (foto 2) niet heeft ontrafeld, maar hij heeft wél, bijgestaan door zijn oudere broer die toen in Delft studeerde, de vertaalslag gemaakt naar Meccano; een interactief proces tussen proberen en mislukken, dat in dit geval resulteerde in een solide kompaswagen, zonder veel zwakmakende haakse overbrengingen, en mét een equivalent voor het differentieel waarbij de pignon het kroonwiel aandrijft en de satellieten de verbinding vormen tussen de beide zonniewielen en daardoor tussen de beide wiel-aandrijfassen. Om uitvoering te geven aan de bovengenoemde toezegging, en om de nostalgische gevoelens nog eens flink door de aderen te laten stromen, treft u in deze editie deel I van vier delen aan. In deel II wordt het meccanomodel van Jan Schurink inte-



Foto 2. Jan z'n broer met het Meccanomodel.

graal beschreven en in de laatste twee delen wordt uitvoerig ingegaan op de complexiteit van de kompaswagen en de voorwaarden waaraan hij moest voldoen.

Algemeen.

In een tijd van toenemende behoefte aan mobiliteit kon voor het ontwikkelen van de kompaswagen zowel de operationele noodzaak als het ontbreken van alternatieven worden aangetoond. De kompaswagen was een variant op de strijdswagen (chariot)(1). Hoewel het woord kompaswagen de aanwezigheid van een navigatie-instrument suggereert, aan de hand waarvan de magnetische noord-zuidlijn kon worden bepaald, berustte het principe in werkelijkheid op volledige ascompensatie. Een samenstel van assen en tandwielen (eigenlijk pennenwielen, want tandwielen bestonden toentertijd nog niet) zorgde ervoor dat de wijzer op de verticale as altijd de ingestelde richting aangaf, ongeacht richtingveranderingen of draaiingen van het onderstel. De thesaurier(2) stuurde zijn paarden in de aangegeven richting en de rest van het krijgswezen ging er in de volle galop achteraan. Een belangrijk aspect bij het ontwikkelen van de kompaswagen was, dat - evenals bij elk ander evolutionair proces - de vooruitgang werd bevorderd. De kompaswagen heeft aan de basis gestaan van de grootste industriële schepping ter wereld: het auto-concern.

(1) chariot (<Eng.): wagen, rijtuig, strijdswagen, vervoeren (rijden) in een wagen.

(2) thesaurier (<Mlat.): schatmeester, penningmeester.

Skegness 2003.

De jaarlijkse bijeenkomst in Skegness wordt in het algemeen beschouwd als de grootste en de best bezochte Meccano bijeenkomst. Veel leden, die in de afgelopen jaren dit festijn hebben bezocht, zullen dit beamen. Niet iedereen kan of wil naar Engeland om welke redenen dan ook en dat is jammer.

Om toch een beetje de sfeer te proeven en een goede indruk te krijgen, is er nu een professioneel gemaakte video van de bijeenkomst in 2003 verkrijgbaar. Phil Dean is de foto/videograaf. De kosten zijn £ 13,50 inclusief verzending naar Nederland. Betaling kan in contanten maar ook via Paypal. Nadere informatie: zie <www.meccanogilde.nl>

(klik op "Skegness op video" in linker frame).

Bestellen kan via:

Philip Dean,
12 Wyke Close,
Osterley, Middlesex,
TW7 5PE. United Kingdom.

Kees Trommel

Bogey voor klein model kraan

Ontwerp: Sjaak van de Ruit
Beschrijving & IsoMec: Co Stevens

Deze bogey is geschikt voor diverse typen op railsrijdende kranen, zoals bv. torenkranen en portaalkranen. Het ontwerp, bedoeld voor kleine, lichte modellen, is van een verrassende eenvoud, met een handjevol onderdelen in elkaar gezet, niettemin stevig en stabiel.

Een kraan is gewoonlijk uitgerust met vier bogeys, maar er behoeven er slechts twee te worden aangedreven, één op elke rail en wel die, welke niet diagonaal tegenover elkaar liggen.

De opbouw blijkt uit fig. 1. Elk der zijwanden bestaat uit een platte steunbalk nr. 103f, versterkt met een strip nr. 5 en een smalle strip nr. 235. De platte steun nr. 10, gemonteerd met het ronde gat boven, dient om de tandwielen in optimale aangrijping af te stellen en fungeert tevens als lager voor de tuimelas van de bogey. De strips zijn aangebracht ter versteviging en verdeling van het gewicht van de kraan over meerdere bouten. De onderste hoeksteunen zijn nr. 12, de bovenste de smalle hoeksteunen nr. 239, nr. 12 past daar niet. De voorkant van de bogey is een platte steunbalk nr. 103g (ter verfraaiing van het uiterlijk), de achterwand een 103m.

De fig. 2 en 3 laten de opbouw van het loopwiel zien. Het gebruikte tandwiel is nr. 25 (óók het tussenwiel op de tuimelas). In de niet-aangedreven bogey kan het tandwiel vervallen en worden vervangen door een stelring nr. 59.

Een goede en eenvoudige methode om de loopwielen aan te drijven is met kroonwiel nr. 29 (op het tussenwiel). Hoe dat in zijn werk gaat is te zien in fig. 4. Let wel: deze constructie is slechts bedoeld als voorbeeld, er zijn vele andere methoden denkbaar, afhankelijk van het type kraan.

De "poot" op de bogey maakt deel uit van een of andere kraan en is gedeeltelijk ontmanteld om het binnenwerk te tonen. Op de bovenzijde van de verticale as kan een tandwiel worden gemonteerd voor aandrijving door een motor en voor koppeling aan de tweede aan te drijven bogey. Zodra alles is samengebouwd, ontstaat het eindresultaat, weergegeven in de foto fig.5.

Het in elkaar zetten van de bogey moet met enig beleid gebeuren. Eerst moet het chassis nauwkeurig

worden opgebouwd en de loopwielen worden samengesteld. Dan kan worden gemeten, hoeveel onderlegingen er nodig zijn om de speling te minimaliseren. Vervolgens wordt er een zijwand, met daaraan vast de achterwand, losgehaald (zie tekening). De loopwielen worden op hun plaats gezet, tenslotte wordt het losgehaalde chassisdeel weer vastgeschroefd.

Bij het samenstellen van de loopwielen moet extra aandacht worden besteed aan het vastzetten van de stelschroef in het tandwiel. Die is onbereikbaar geworden, wanneer het loopwiel is samengesteld en in de bogey is ingebouwd. Als hij dan gaat loszitten, is er een probleem: de bogey moet worden uitgebouwd en worden gedemonteerd om het loopwiel te bereiken, 'n hoop werk, dat beter kan worden voorkómen. Dat kan door de stelschroef met een reepje teflontape (dat door waterfitters en gasfitters veel wordt gebruikt en in de loodgieterswinkel te

koop is) om de stelschroef te wikkelen, alvorens hem op zijn plaats te schroeven; de wrijving, die daarvoor ontstaat, gaat lostrillen tegen.

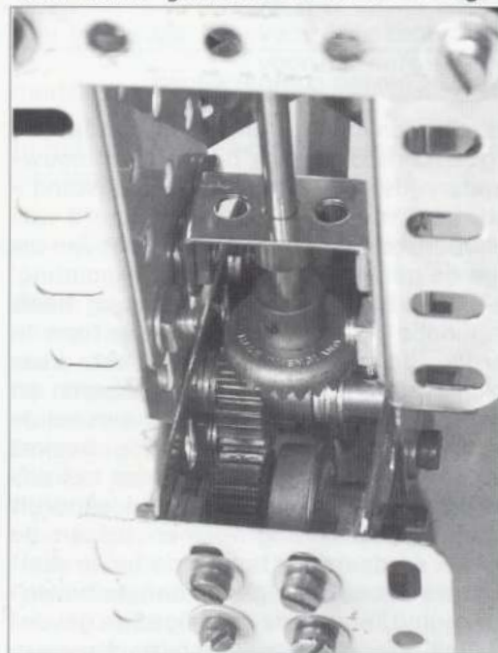
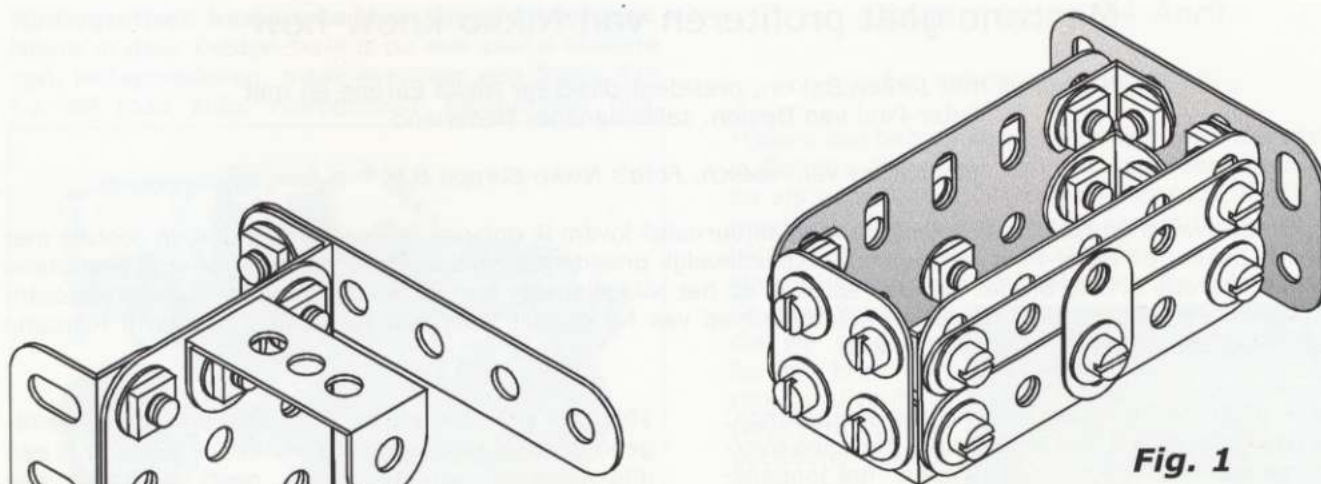
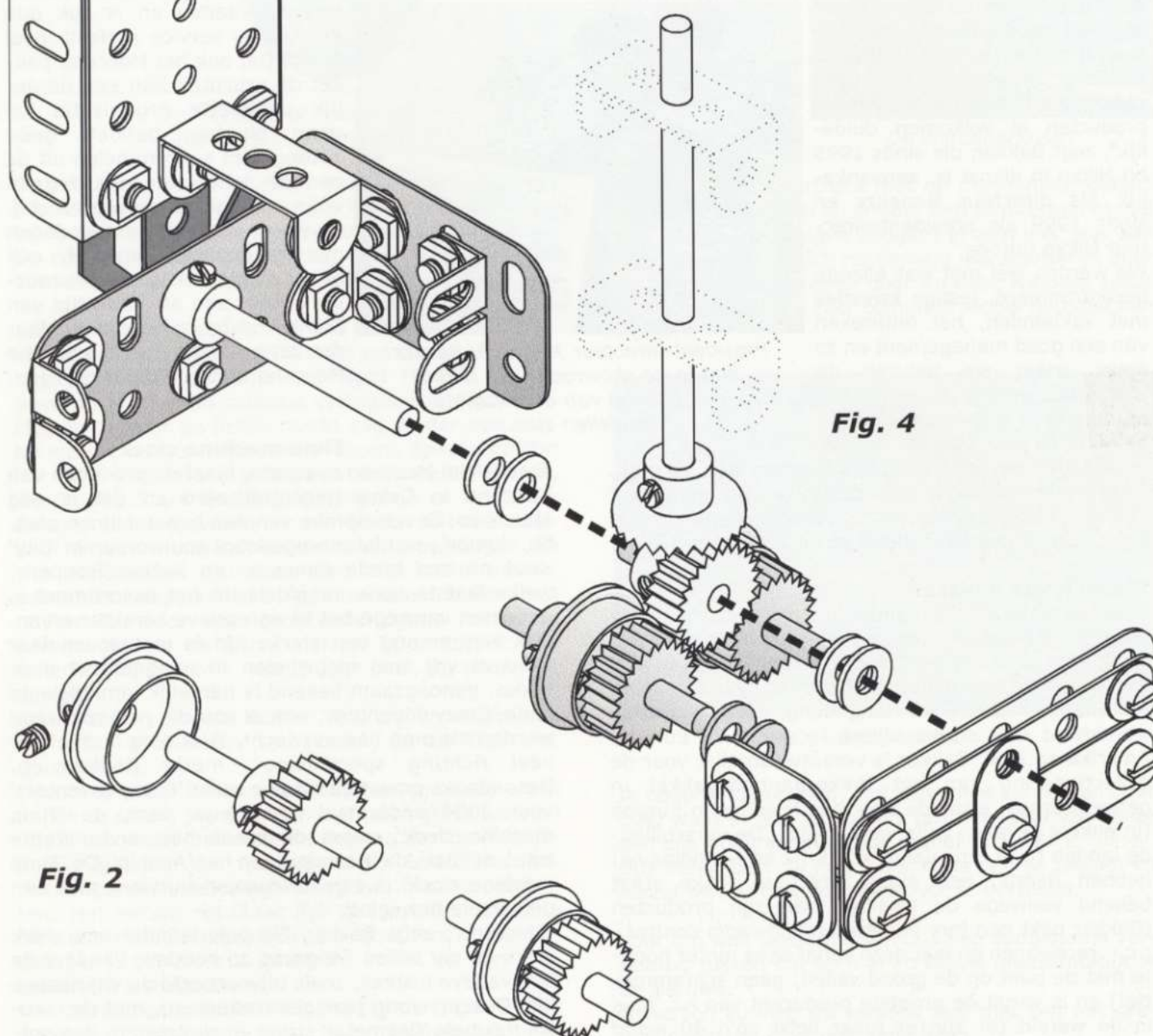


Fig. 5

**Fig. 1****Fig. 4****Fig. 2****Fig.3**

Meccano gaat profiteren van Nikko know-how

In gesprek met Jeroen Bakker, president-directeur Nikko Europe en met Peter-Paul van Deelen, salesmanager Nederland

Tekst: Koos van Reesch. Foto's Nikko Europe B.V.

Ten behoeve van mijn werkzaamheden als vakbladjournalist kwam ik onlangs, beroepsmatig dus, in contact met Jeroen P. Bakker en Peter-Paul van Deelen, respectievelijk president-directeur en salesmanager voor Nederland van Nikko Europe B.V. te Breda. Met hen sprak ik op het Nikkokantoor aan de Moskesbaan in Breda *en passant* ook over de recente historie en de marketingplannen van Nikko met Meccano. Want als één bedrijf Meccano nieuw leven kan inblazen, is dat Nikko wel.

Bakker gooit de knuppel direct in het hoenderhok: "Toen Nikko, ruim 3,5 jaar geleden nu, Meccano overnam van een Franse investeringsgroep –het jongensspeelgoed had een redelijk goede merknaam maar daar had je het op dat moment ook wel mee gezegd, want de marktpositie was belabberd– was ons de synergie met onze radiografisch bestuurbare Nikko-producten al volkomen duidelijk", zegt Bakker, die sinds 1995 bij Nikko in dienst is, aanvankelijk als directeur Benelux en sinds 1999 als president-directeur Nikko Europe."

We werden wél met wat ellende geconfronteerd, lastige kwesties met vakbonden, het ontbreken van een goed management en zo meer, maar we hebben de schouders er onder gezet, het personeel her-opgeleid en getraind en een algehele reorganisatie dóórgevoerd. Dat zette zoden aan de dijk, want bij de overname veronderstelden we binnen vijf jaar het *break even point* te zullen bereiken, maar dat zou twee jaar later al het geval zijn", zegt Bakker.

Nieuw leven inblazen

Hoezo is Nikko als geen ander in staat Meccano nieuw leven in te blazen? Kijken we daartoe naar waar het merk voor staat. Nikko Co. Ltd. is een Japans bedrijf met Tokio als hoofdkantoor, beschikt over fabrieken in Penang, Maleisië en Hong Kong, China en heeft wereldwijd drie sterke pijlers te weten in Europa, Amerika en Azië. Bakker is verantwoordelijk voor de collectionering van het Nikko-aanbodspakket in geheel Europa, alsmede voor alle licenties in Europa (in enkele gevallen zelfs wereldwijd). De verschillende landen (o.m. Engeland, Frankrijk en Scandinavië) hebben daarbij een eigen directeur. Nikko staat bekend vanwege de kwaliteit van zijn producten (Bakker pakt een fors bemeten Nikko-radio control - r.c.- racewagen en laat deze vanaf twee meter hoogte met de punt op de grond vallen; geen schrammetje!) en is veruit de grootste producent van r.c. toys in de wereld (er zijn er maar liefst zo'n 40 *world wide*). Het merk biedt voorts een uitstekende prijs-/kwaliteitsverhouding, boekt jaarlijks een substantiële omzetverhoging (al enkele jaren telkens met ruim

10%), is vrij competitief, doet als een van de weinige in de sector aan gerichte marketing (Bakker is een uitgesproken marketingman), geeft de retail een brede ondersteuning met o.m. instore- en tv marke-

ting activiteiten en is ook qua *after sales service* professioneel bezig. Dat ook het Meccano-pakket de vruchten van een dergelijk opgezette organisatie zal gaan plukken behoeft geen betoog. Het aanrommelen uit de periode van laten we zeggen vóór vier jaar geleden, is voorbij. Er wordt conform een gedegen marketingpolitiek gewerkt, ook al zal de insteek daarbij natuurlijk anders zijn als in de tijd van Frank Hornby en de zijnen. Maar dat zal zelfs het meest kritische Meccano Gilde lid duidelijk zijn.



President-directeur Jeroen P. Bakker laat in de showroom van Nikko een tweetal van de nieuwste modellen zien.

Time machine clock

Toen Nikko Meccano overnam, bleef de productie van Meccano in Calais gecentraliseerd en dat is nog steeds zo. Er was sprake van een tweetal lijnen plastic, 'Junior', wat later omgedoopt zou worden in 'City' –wat nu een brede range is- en 'Action Troopers', welke laatste serie inmiddels uit het assortiment is genomen vanwege het té agressieve karakter ervan. Ook was er nog een sterke lijn in metaal en daar werd al vrij snel nieuw elan in aangebracht door Nikko: genoegzaam bekend is namelijk inmiddels de serie 'Crazy Inventors', ook al zou die niet zo'n rage worden als men had verwacht. "Het ging hier iets te veel richting specialisme", merkt Bakker op. Desondanks omvat de nieuwe reeks 'Crazy Inventors' voor 2004 andermaal een nieuw item, de 'Time machine clock', naast de reeds bestaande 'Rattle trap', de 'Bat', de 'Helicopter' en het 'Airship'. De 'Time machine clock' is een functioneel uurwerk met een universele beweging.

"Meccano", zegt Bakker, "is per definitie een sterk merk en dat willen we graag zo houden. Vandaar de innovatieve insteek, zoals bijvoorbeeld de vrij nieuwe lijn 'Design', vorig jaar geïntroduceerd, met de nieuwe flexibele 'flexmetal' strips en sluitplaten, een ontwikkeling die geheel uit de keuren van Nikko afkomstig is".

Radiografisch bestuurde Meccano off road auto

Nieuw in deze Design-serie is nu een aantal kleinere zgn. instapmodellen, maar evenzeer een fraaie 4x4 r.c. off road auto, radiografisch bestuurbaar dus.



*De Meccano off road auto
uit de "Design" serie.*

Deze robuust gemodelleerde terreinwagen, die over alle relevante functies beschikt, is een treffend voorbeeld van in Meccano toegepaste Nikko know-how. De consumentenprijs ervan zal € 79,- bedragen; de auto zal komend najaar leverbaar zijn.

Ten aanzien van de serie 'Multi Models' kan verder worden gemeld, dat de 20 model set tot op heden de best verkochte doos is. De 'Multi Models' blijven onverminderd in de collectie vertegenwoordigd.

Met name voor de Britse markt zag verder een aantal nieuwe outfits in de serie Meccano *Special Edition* het licht: historische gebouwen zoals de Eiffeltoren, De Empire State Building, de Big Ben en de Tower Bridge, alle uitgevoerd in een fraaie soft-kleurstelling. Andere nieuwe *Special Edition* uitrustingen die zich aandienen zijn twee varianten in Retro-look: een doos respectievelijk een metalen koffer met onderdelen voor een 'ouderwets' ogend reuzenrad (eveneens voor de Britse markt). In de zojuist verschenen CQ (nr. 64) wordt daar over, op pagina 3, gerept.

Leverbaar als *Special Edition* sets blijven voorts nog de '100th anniversary set' (kraan) en de 'Train set' (locomotief).

"Meccano", zegt Bakker, "is sterk genoeg om op eigen benen te staan. We gaan bewust geen grote plannen uitdenken maar bewandelen de weg der geleidelijkheid. Afgelopen jaar hebben we alle bedrijfsresultaten omgezet in de ontwikkeling van nieuwe producten. Het eerste resultaat ligt al ter tafel: de serie Meccano Heroes, eigentijds speelgoed voor de kleintjes (4+), dat Nikko's antwoord vormt op een concurrerend speelgoedmerk.

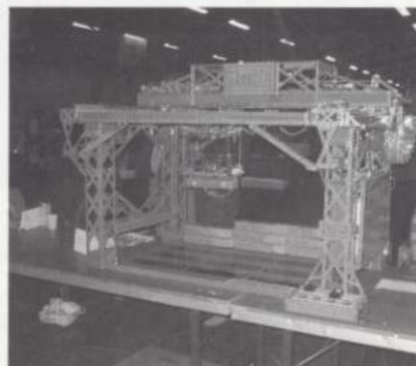
Met de huidige collectie Meccano (samengevat in een notendop: Yoocans, City, Multi Models, Special Edition, Design, Crazy Inventors en Heroes) meent Nikko een eigentijds en blijvend aandeel in dit speelgoedsegment te kunnen verwerven.

Geldermalsen 24 April.

Een aangename verrassing.

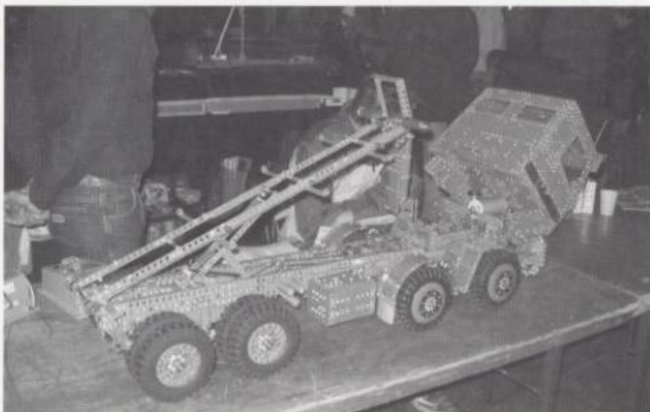
Tijdens een bezoek aan de modelbouwtentoonstelling in Geldermalsen, die daar elk jaar wordt gehouden en als vast thema vervoer en transport heeft, ontmoette ik daar onder de exposanten twee van onze leden met hun knappe constructies.

Martin Hermans uit Kerkrade met z'n p.l.c. gestuurde containerkraan die we al eerder konden bewonderen in Ulvenhout (niet echt voor de puriteinen onder ons maar toch een model, dat bij mij althans toch grote bewondering oproept), en Peter Jonges uit Apeldoorn met een schitterend model van een



De containerkraan.

Mercedes containertruck met op mechanisch gebied werkelijk alles er op en er aan. Een schitterend model waar Peter (naar eigen zeggen) al zo'n vier jaar aan heeft gewerkt en zich regelmatig laat adviseren door mensen die zo'n wagen door en door kennen, zodat op dit moment een zeer compleet model getoond kan worden.



De containertruck.

Ik hoop dat Peter hem ooit eens mee zal nemen naar Ede, want ik gun alle leden van het Gilde van harte een blik in dit schitterende model.

Dus Peter, durf nu nog maar eens nee te zeggen en aarzel niet er ook nog alles over te vertellen.

Voor mij was Geldermalsen dus een aangename verrassing tussen dat toch al zo mooie bloesemtapijt in de Betuwe.

Misschien kunnen we volgend jaar met een wat grotere delegatie daar ook eens heen.

Maar dan als Meccano Gilde Nederland.

Frank Dijkshoorn.

Windmaster Meccano-model

Tekst en foto's: Vertaling: Freek Dicke

Het idee ontstond tijdens de New Zealand 2001 Meccano-bijeenkomst in Wellington. Brian Hickson sprak daar over een door wind aangedreven landvoertuig, als Meccano-model te bouwen voor de bijeenkomst in 2003.

De basisregels zijn:

- * Het voertuig moet een door wind aangedreven landvoertuig zijn;
- * Voortbewogen op wielen, rupsen of een combinatie daarvan;
- * Het model moet van richting kunnen veranderen ongeacht de windrichting;
- * Demonstratie vindt plaats op een redelijk vlak speelveld of parkeerplaats met een windsnelheid van 10-15 km/h zodat duidelijk is dat het kan bewegen en van richting kan veranderen;
- * Het model moet gemaakt zijn van Meccano met uitzondering van de aandrijfsnaren, beschermingsmiddelen en vering.

Ik dacht erover na en besloot een poging te wagen een dergelijk voertuig volgens deze specificaties te bouwen. Het zou een enorme uitdaging zijn. Vooral omdat ik erg weinig over windkracht wist.

Na veel research over windkracht moest ik eerst bepalen welke soort bladen voor de propellers ik nodig had. Ik maakte 2 prototypes, een verticale cilindrische en een horizontaal 2-bladig type. Het cilindrische type leek niet echt soepel te starten bij zachte wind, omdat de wind op beide zijden dezelfde kracht uitoefent en het daardoor niet draait. Het 2-bladig type draaide makkelijker. Daarom besloot ik er een derde blad aan te maken, waardoor het geheel nog makkelijker draaide.

Omdat Meccano nu eenmaal Meccano is en alle ronde onderdelen in vier gedeeltes zijn, was het moeilijker 3 bladen te bevestigen dan 4. En omdat een 6-gats bus wiel niet sterk genoeg is om 3 bladen op de as te houden kwam er een vierde blad bij.

In beginsel had het model vaste bladen, maar bij windvlagen werden zulke hoge snelheden bereikt dat het model uit elkaar kon vallen. Er waren dus verstelbare bladen nodig om windvlagen op te vangen. Elk blad is draaibaar op een as bevestigd en in een hub-disc geborgd door een pal. Als de wind tegen de gebogen bladen drukt, draait de as de pal tegen een 3,5" tandwiel met veer. Is de druk te hoog, dan wordt het tandwiel van de hub-disc gedrukt en vallen de bladen stil. Veerspanning en beweging zijn instelbaar. Nu moest het geheel nog op een gemakkelijk te demonteren toren op de wagen gebouwd worden. Ik begon met 24,5" hoekbalken voor de toren en een

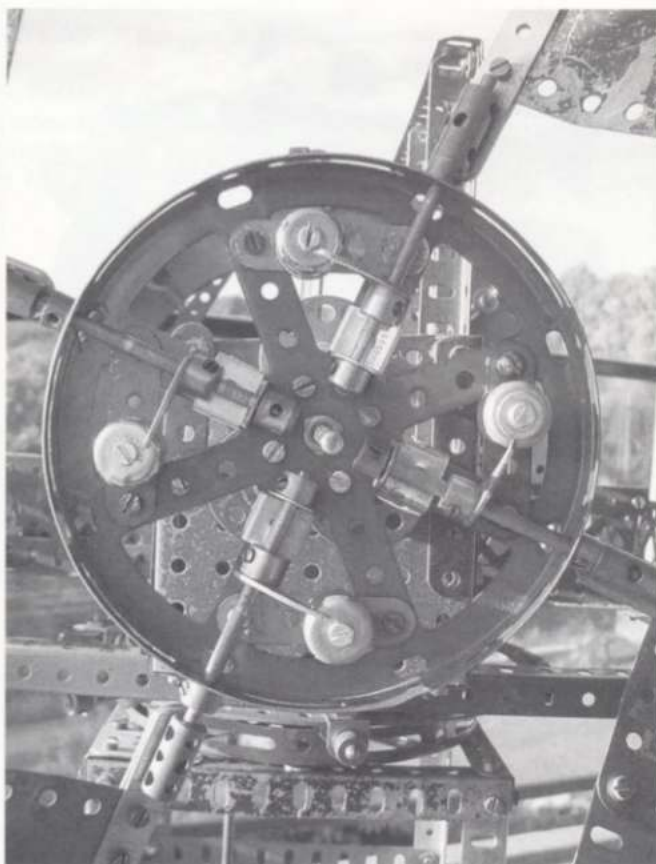


Foto 1. Naaf met propeller-verstelling.

brede basis voor de stabiliteit. Omdat er geen vering in zat besloot ik 3 wielen te gebruiken zodat het geheel, ongeacht de ondergrond, stevig op de grond stond. Van dit idee zag ik snel af, want door één windvlaag lag de machine op z'n kant, mij achterlatend met een hoop verbogen Meccano. De conventionele 4 wielen, op elke hoek één, is dus beter. Ik gebruikte een, door Graeme O'Neill ontwikkeld,

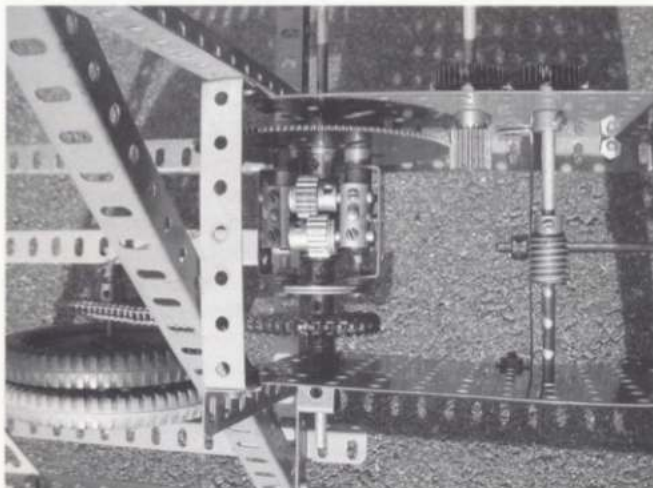


Foto 2. Begrensde slip differentieel.

gedeeltelijk sperdifferentieel, omdat een standaard differentieel op oneffen terrein niet zou voldoen. Met het sperdifferentieel kan een voertuig ook vooruit komen als een van de wielen grip verliest.

Aan de achterzijde worden dubbele wielen geplaatst voor extra grip op oneffen terrein. Het voertuig wordt steeds zwaarder, maar begint ook steeds beter vorm te krijgen en is gereed voor een volgende test-run.

Tijdens deze test ontdekte ik dat de propeller een soort gyroscopisch effect veroorzaakte waardoor de kop de propellers van de wind afdraaide. De kop werd opnieuw geconstrueerd, maar nu met een vliegwiel dat tegengesteld draait om de draaikracht van de bladen op te heffen. Vanaf dit moment draaide de top niet meer en draaide ook de gehele aandrijving soepeler.

Door de assen van propeller en vliegwiel uit te rusten met zogenaamde low-friction lagers draaiden de bladen ook gemakkelijk met weinig wind. De bladen uitbalanceren was erg moeilijk en kostte enorm veel tijd. Elk blad moest eerst apart uitgebalanceerd worden en daarna het geheel. Uiteindelijk lukte het door extra bouten, moeren en ringen te monteren.

Vanaf de propeller-as gaat de aandrijving door het



Foto 3. Vliegwiel met tegengestelde draairichting.

rollager, maar niet door het midden ervan. De midden-as houdt alleen de helften van het lager op hun plaats. Ook als er zijwaartse druk optreedt heeft dit geen invloed op de aandrijving.

De rotatie komt door 2 x 1" tandwielen terug op de centrale as met een "socket coupling" en 2 x 1" kettingwielen. Ik moest ze gebruiken om ruimte tussen de 2 "hub discs" met de 0,5" pulleys te krijgen.

Ik kon ook rondsels en tandwielen gebruiken, maar deze leveren een reductie op die doorwerkt in de centrale reductiebak met reguleur. Hierdoor zouden de 3-versnellingsbak en de reguleur niet voldoende snelheid hebben om goed te functioneren.

De aandrijving gaat verder naar onder en via een haakse overbrenging door het differentieel en van daaruit met kettingen naar de achterwielen.

Op verschillende punten in de aandrijflijn kunnen tandwielen gewisseld worden om zo nodig een ande-



Foto 4. Proefopstelling van draaitafel aandrijving.

re overbrengingsverhouding te verkrijgen. Zonder de versnellingsbak bewoog het geheel zeer langzaam. Daarom werd de snelheid gereduceerd om het gewicht in beweging te krijgen.

Omdat de machine bij alle windrichtingen moet kun-

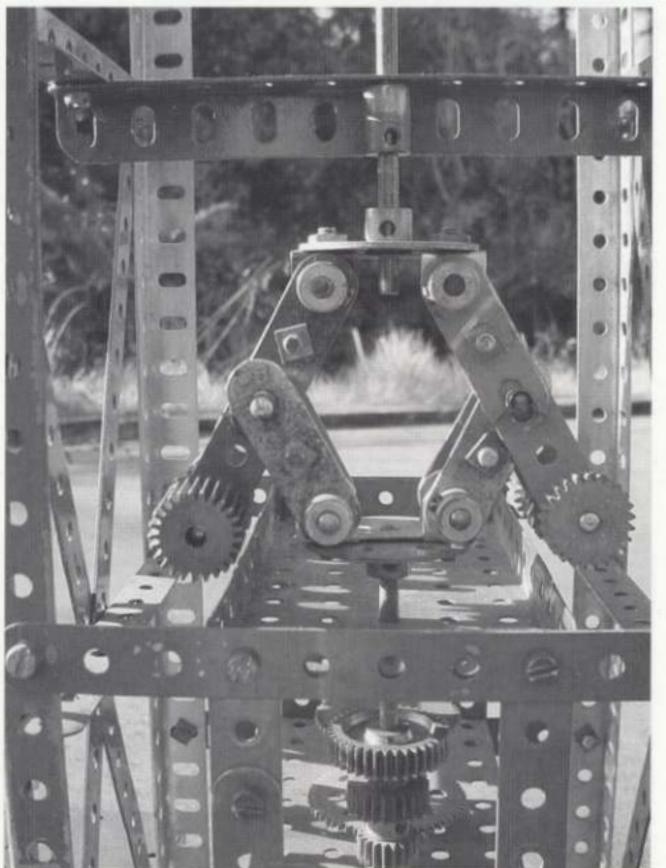


Foto 5. Regelaar en versnellingsbak.

nen functioneren heb ik er een automatische stuurinrichting in gemaakt. Het geheel beweegt dan in een 8-vorm.

De aandrijving voor het sturen komt vanaf de differentieel-aandrijving naar voren, dan haaks naar het

midden waar het een 6" cirkelplaat in beweging zet. Deze plaat is verbonden met de besturing. Als de plaat draait, beweegt het stuur heen en weer zodat er een 8-vorm ontstaat. Bij zachte wind duurt dit ongeveer 45 minuten.

De voorwielen zijn gemonteerd op kogellagers voor extra kracht en makkelijk draaien, omdat het gewicht over een groot oppervlak verdeeld wordt.

De toren is niet hoog genoeg om in bebouwd gebied

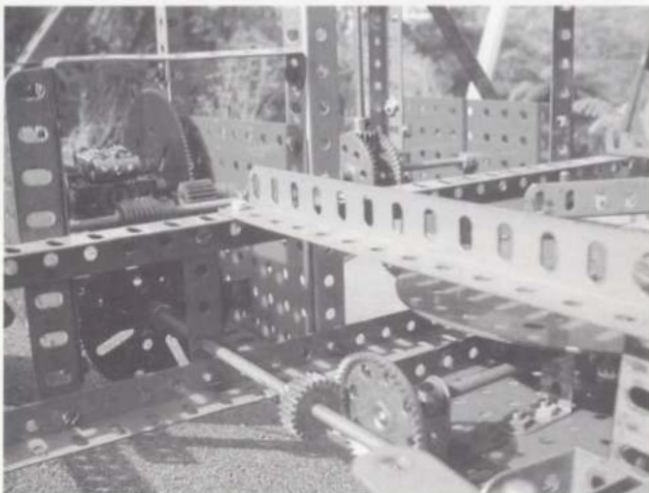


Foto 6. Aandrijving van differentieel naar besturing.

Afmetingen

Breedte	47 cm
Lengte	62 cm
Totale hoogte	68,5 cm
Diameter propeller	83,8 cm
Staart-rand tot propeller	61 cm
Breedte toren	31,7 cm
Totaal gewicht (ongeveer)	12 kg
Plaats voor twee personen	Erg krap

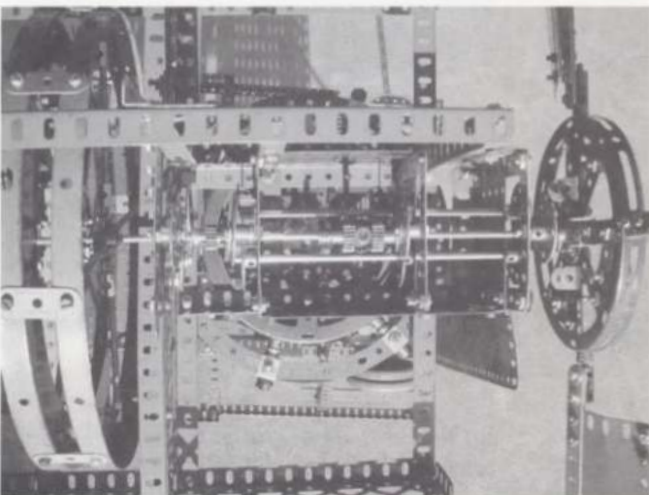


Foto 7. Draaibare bovenkant van bovenaf gezien.

te functioneren, omdat de bladen nogal gevoelig zijn voor turbulentie. Op open terrein gaat het echter prima. De werking zou anders beïnvloed worden door het gewicht van een hogere toren.

Het was een geweldige ervaring een model te bouwen dat door iets anders dan een batterij of elektriciteit aangedreven werd.

Helaas kon ik dit jaar niet op de bijeenkomst zijn en heb de machine afgebroken. Nog vervelender is het, dat ik vlak daarna te horen kreeg dat de wedstrijd 2 jaar is uitgesteld tot de volgende bijeenkomst.



Foto 8. De laatste test op de weg.

Rectificatie 2.

In Meccano Nieuws 22.1 is gemeld dat de nieuwe bouwdoos van Märklin € 749,00 moet gaan kosten. Deze prijs blijkt voor Nederland onjuist te zijn. De betreffende informatie komt van een Zwitser en kunnen we er van uit gaan dat het de prijs is die in Zwitserland wordt gehanteerd.

De werkelijke prijs in Nederland bedraagt:

€ 768,00.

De redactie.

Ede Maart 2004.

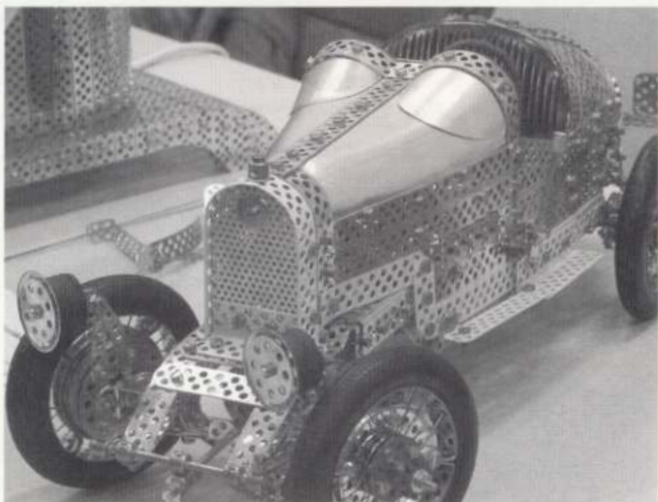
Verslag: C.L. Spierdijk. Foto's: Alex de Jong, C Trommel en C.L. Spierdijk.

Het evenement, door de secretaris aangekondigd als "The Famous Toy Fair", is in meerdere opzichten een succes geworden. Alle producten van Franck Hornby onder één dak is natuurlijk niet alledaags. Over belangstelling konden de op zichzelf staande bijeenkomsten niet klagen.

Met name onze Meccanobijeenkomst heeft heel wat volk over de vloer gehad. De jaarlijkse ledenvergadering gaf zowel exposanten als handel even de broodnodige adempauze, maar na afloop daarvan was het weer een drukte van jewelste.

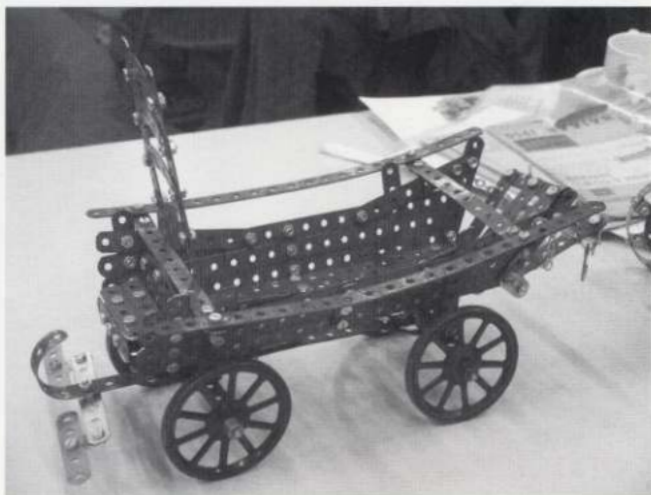


De bouwkrans van Bertus Jongste kwam boven alles uit.



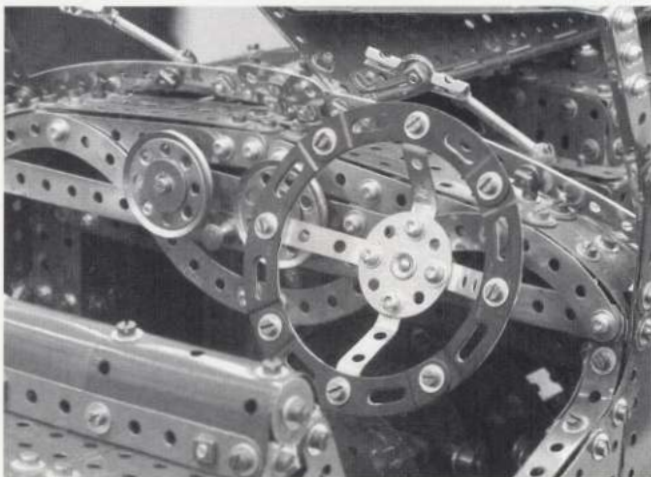
De Oldtimer van W. Swinkels.

Veel bouwers hadden hun pronkstukken meegenomen. Nu is het zo dat veel modellen al eens getoond zijn, wat overigens niet wegneemt dat het toch boeiende objecten blijven. Maar er waren ook modellen die nog niet in de schijnwerpers hadden gestaan. Die kregen dan ook alle aandacht van de Gildeleden. Van al dat moois zijn uiteraard foto's gemaakt en het viel dan ook niet mee om daar een selectie uit samen te stellen. Immers de beschikbare ruimte is in zo'n geval de grootste dwarsligger. Kermisattracties, kra-



Deze boerenwagen is gebouwd door dhr. W. Boer.

nen in de meest uiteenlopende afmetingen, locomotieven, sport-, race- en recordauto's, vliegtuigen, stoommachines, klokken en (geloof het of niet) een barende vrouw waren deze keer de bezienswaardigheden. De modellen, die voor het eerst aan de leden



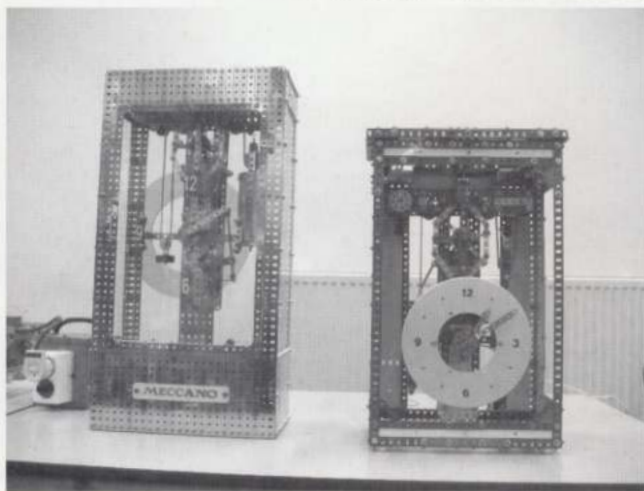
Interieur van de sportauto op de voorpagina.

getoond werden, verdienen natuurlijk dat ze extra genoemd worden. Zo zagen we van Bertus Jongste z'n bouwkraan en er stond een prachtige "Oldtimer racewagen" van W.Swinkels. Verder was er een sportwagen te bewonderen met robuuste afmetin-



*De havenkraan
van J. Bressinck.*

gen. De kermisattractie, die vanuit horizontale stand naar verticale stand wordt gebracht, is eveneens vastgelegd. Nu zal ik ongetwijfeld het een en ander vergeten zijn te noemen, maar dat zal de bezoekers niet deren, want die hebben alles zelf gezien. De leden, die naar Ede waren gekomen om hun onderdelenbestand op peil te brengen, konden eveneens aan hun trekken komen. Ashok, Exacto,



*Twee zuiver lopende klokken
met het "Arnfield" echappement*

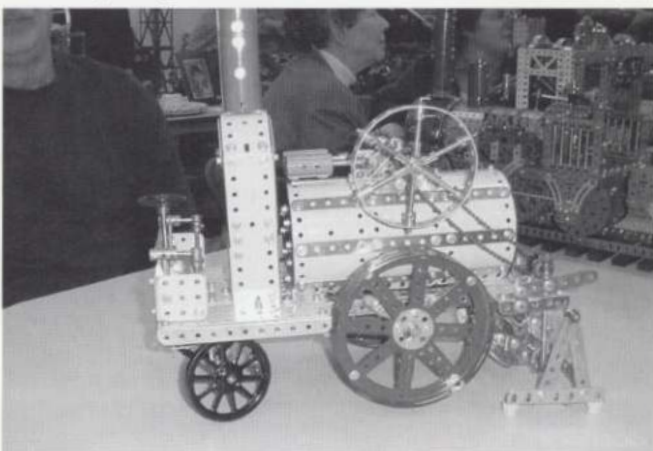
Metallus en Merkur waren allen present, evenals de mensen, die nieuwe en gebruikte Meccano-onderdelen aan de man brengen.

Ook kwam het tot een ontknoping bij de modellenwedstrijd met een viertal deelnemers. Natuurlijk hadden dat er best wat meer mogen zijn, maar ja, voor



*De kermisattractie in verticale stand.
De bouwer is dhr. Bakker.*

techneuten was het onderwerp kennelijk niet inspirerend genoeg. Uiteraard komen we nog even terug op die wedstrijd elders in het blad. Al met al, de meeste leden die de bijeenkomst hebben bezocht, zullen er een goed gevoel aan over hebben gehouden.



*Het model van
Rob Beijersbergen.*

Mededeling

In het vorige nummer van Meccano Nieuws stond het overlijdensbericht van Dhr. Kruit. In die mededeling stond dat de winkel tot nader bericht open zou blijven. Er is thans het volgende te melden:

Voor leden die hun onderdelen assortiment nog uit willen breiden is het misschien interessant om te weten dat mev. Kruit in Rotterdam bezig is met het leegverkoopen van de winkel. Bij aankoop van meer dan € 150,- geeft ze 25 % korting.

C.L. Spierdijk

De Lockheed Super Constellation.

Tekst: H. Verhoef. Foto's: C.L. Spierdijk.

Op onze bijeenkomsten wordt mij wel eens gevraagd: hoe kom je op het idee om zo'n model (vliegtuig) te bouwen?

Om hier een juist antwoord op te geven zijn enkele gegevens noodzakelijk.

Uit ervaring wijs geworden zal ik trachten deze punten op een rijtje te zetten. In de eerste plaats is het van belang te weten, waar je voorkeur naar uitgaat.

Ik bedoel er dit mee: de één is stapelgek op locomotieven, bij een ander ligt z'n hart bij kranen en bij een derde op werkende machines enz. Als je voorkeur uitgaat naar datgene, waar je tevens een droombeeld bij hebt, is het model voor 50 % geslaagd. Dan zul je ook je uiterste best doen om het bouwen ervan tot een goed einde te brengen. Ten tweede ga je onderzoeken of het haalbaar is om het uitgekozen model zowel technisch als qua omvang van meccano-onderdelen te realiseren.

De ervaring, die men heeft in het bouwen met meccano, speelt daarbij een grote rol. Iemand, die begint met deze hobby zonder ervaring, doet er verstandig

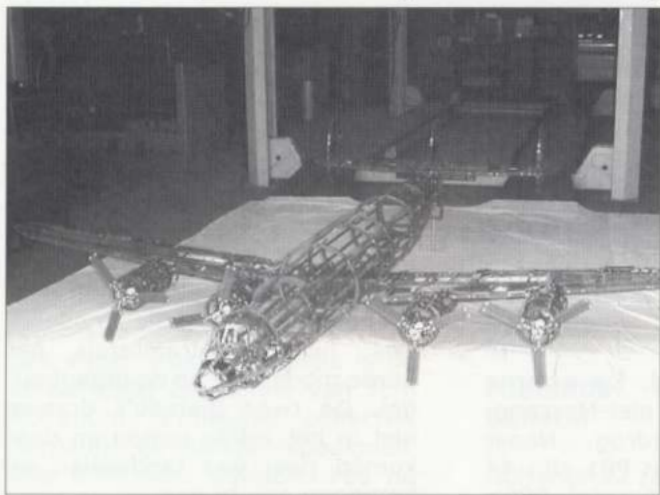


De Lockheed Constellation.

bedieningstechnieken. De hoeveelheid benodigde meccano speelde ook een rol. Als eerste heb ik de middenvleugel en de romp gebouwd.

Het moeilijkste is dat het model op vier punten ondersteund moet worden, hetgeen inhoudt dat de constructie sterk en vormvast moet zijn om een goede werking van het onderstel en de vleugelkleppen te waarborgen. In de tweede

bouwfase heb ik de vleugels met de rolroeren gebouwd. Deze worden met behulp van aluminium doosprofielen aan de middenvleugel bevestigd. De staart met z'n staartvlakken, nl hoogte- en richtingsroeren, is de laatste fase van de bouw van de romp. Een nieuw element hierbij is, dat er bedienbare trimvlakjes in de roeren gemonteerd worden. De vier motoren met bijbehorende techniek heb ik net afgerond. De verschillende technieken moeten nu ingebouwd worden, hetgeen veel tijd en denkwerk vergt. Mijn inschatting is dat het nog ongeveer een jaar zal duren voor het model gereed is.

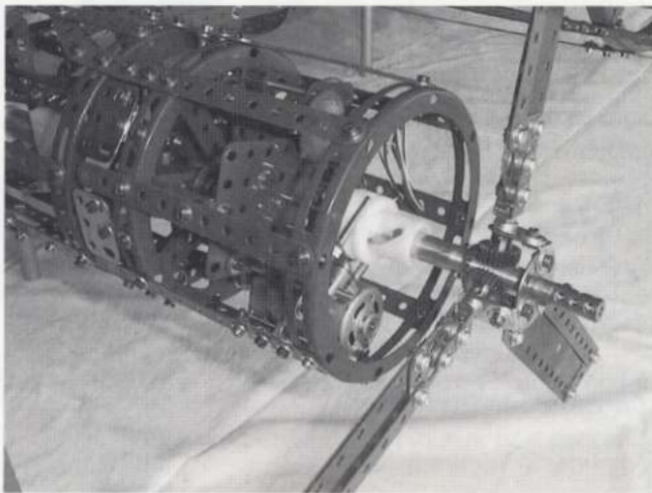


Deze afbeelding geeft een idee van de grootte van het model.

Let op de smeerbrug op de achtergrond.

aan eerst een model uit een voorbeeldenboekje te bouwen. Degenen, die mij kennen, weten dat mijn voorkeur uitgaat naar vliegtuigen en alles wat er mee te maken heeft. Het artikel in Meccano Nieuws 21.3 geeft dit al aan.

Om de bouw van een vliegtuig als de "Super Constellation" te realiseren had ik een voorbereidingstijd nodig van circa zes maanden. Dit houdt onderwerpen in zoals, welke constructie voor de vormgeving moet worden toegepast, en hoe daarbij rekening kan worden gehouden met de in te bouwen



Ook bij dit vliegtuig heeft Henk verstelbare propellerbladen toegepast.

Als dat lukt, zal de totale bouwtijd, inclusief de voorbereiding, circa twee en een half jaar vergen. Dit is dan het nadeel van een groot model, dat uit veel segmenten bestaat, maar dat zijn ook bijzondere werkstukken. Dat is dan op zichzelf weer een uitdaging, want deze segmenten moeten precies aan elkaar passen. Door de omvang van deze machine kan het vervoer naar één van de bijeenkomsten nog problemen geven, maar daar zal ik ook wel een oplossing voor vinden. Immers bij meccano-bouwers is de spreuk: "Kan niet bestaat niet!"

Uitslag modellenwedstrijd.

Tekst: C.L. Spierdijk. Foto's C. Trommel en A. de Jong.



Foto 1. Winnaar
Het ei van A. de Jong.

machines of treinen, elk op hun manier daar invulling aan hebben gegeven. Opvallend hierbij is overigens dat bij drie van de vier inzendingen de vogel model heeft gestaan. Bij de vierde inzending lag het model

Eindelijk was het dan zover. Er zou duidelijkheid komen op de vraag die velen van ons zich gesteld hadden de afgelopen maanden: "Is er op de oproep gereageerd om de geboorte uit te beelden in en met Meccano?" Wel dat waren vier leden, die in plaats van hijskranen, vrachtauto's, teken-



Foto 2. Vleugeltje
van F. Dijk.

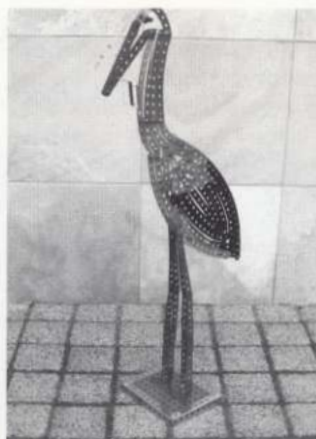


Foto 3. Ooievaar
van Jan Weststrate.

De prijs, die de winnaar ten deel viel, was een Meccano actiepakketje van een vliegtuigje. De achterliggende gedachte

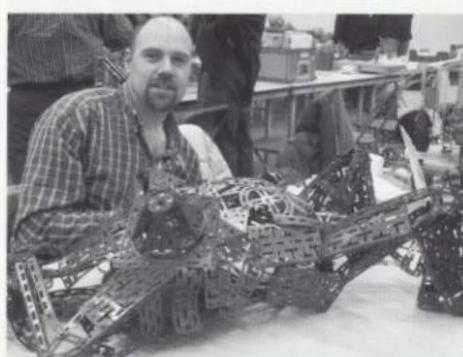


Foto 4. Bevallende vrouw
van Vanhove.

en kon niet in verband gebracht worden met onze gevederde vrienden.

De jury heeft in z'n wijsheid gemeend, de prijs toe te moeten kennen aan de inzender A. de Jong van het model: "het kuiken dat uit het ei kruipt". (zie foto 1) De andere inzendingen zijn respectievelijk: "De vleugel van een jong vogeltje" van F. Dijk (zie foto 2), "de ooievaar van J. Weststrate" (zie foto 3) en "de bevallende vrouw" van G. Vanhove. (zie foto 4)

hierbij was: het kuiken kan direct volgens het Meccano concept van vleugels worden voorzien.

buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nummer 63 (maart 2003)

Op het voorblad een model van de locomotief van Stephenson uit 1829. Gebouwd door Colin Davies. Dit was niet het eerste, door stoom aangedreven, voertuig op rails. Tweehonderd jaar geleden ontwierp Richard Trevithick de Penydarren-locomotief. Eerder bouwde Colin deze primeur in schaal 1:12.33, nu in 1:8, net als zijn beide Stephenson modellen. Origineel en model worden gekenmerkt door externe aandrijving en een

gigantisch vliegwiel. De externe tandwielen lijken niet-Meccano, maar dat is bedrog. Naast gebruik van P80 en P81 zijn 44 tanden van een tweetal P80's gelijmd op een 5,5 inch cirkelbalk (143). Het enige niet-puristische onderdeel is een 28 mm koperen waterleidingknetje voor de schoorsteen. Past precies op de cilinder 216. Bernard Périer bouwt niet alleen voertuigen, maar beschildert ook (paas)eieren. Met een MeccanoOgraph (géén drukfout, spelling uit CQ! Red.). In feite een versimpelde versie van de Eggmograph van Keith Cameron. Inderdaad een tamelijk simpel

apparaat, maar wel degelijk goed bruikbaar. Pasen is alweer voorbij, volgend jaar dan maar.

Mike Cotterill bouwde een tamelijk ingewikkelde constructie voor het tonen van motorfietsmodelletjes. Twee op draaitafels, het derde modelletje op de draagbeugel. De twee plateau's draaien niet in het zelfde tempo en daar komen heel wat tandwielen en kettingen aan te pas.

John Herdman gebruikte de kleine spaakwielen van de Crazy Inventors serie voor een leuk modelletje van een Rolls Royce Silver Ghost.

Alan Partridge beschrijft de door Clive Orton gebouwde steile wand. Zo'n toren die je vroeger veel op kermissen zag en waarin een paar waaghalzen op motorfietsen rondjes reden en het publiek van bovenaf kon toekijken. Om op gang te kunnen komen is onderin een conisch

gedeelte nodig. Alweer een leuke toepassing van de sectorplaat. Met 24 platen maak je een cirkelschijf, met 22 een keurige conus. Daarop past precies de verticale cilinder, gemaakt van rechthoekige flensplaten. In de onderkant van de conus past een flensring (167b). Zou Hornby dat ook geweten hebben?

Alan beschrijft tevens de DEMAG-kraan van Jan Schroef. Helaas wat summier, hij had kennelijk niet al te veel informatie beschikbaar.

John Wilding bouwde een model van het echappement van Galileo. Het verhaal is dat Galileo in een kerk opmerkte, dat de slingerijd van een olielamp onafhankelijk was van de uitwijking. Meer aandacht voor fysische verschijnselen dan voor de dienst. Gelukkig maar.

Brian Ashton bouwde een leuk arcade spelletje. Een soort verticale flipperkast zonder flippers. Werkt alleen op een muntje van 2 penny's. Twee elektromotoren, roterende schakelaars, dat soort werk.

Meccano had voor de Tweede Wereldoorlog niet het alleenvertoningsrecht. Primus kon er ook wat van. Malcom Hason beschrijft een autobouwdoos. Universeler dan de bekende autobouwdozen van Meccano. Uitstekende kwaliteit, Primus was in feite een camerafabrikant en kon gemakkelijk allerlei kleine onderdelen produceren. Er werd ook hout gebruikt, net als in de toenmalige camera's.

Een ander stukje nostalgie is de verzameling zaagtafels van Tom McCallum. Puntgave collectie. Dergelijk gevaarlijk 'speelgoed' was toen heel gewoon. Pas na 1930 drong het besef door dat die vlijmscherpe zaagjes niet goed waren voor kindervingertjes.

Toch nog een voertuigje van Bernard Périer. In feite een paardenkoets zonder paard. Met elektromotortje. Kanariegeel, voorwielen 20a met speciale bandjes, achterwielen 19a. Geen stuurwiel, maar een gebogen stang voor de op de bok zittende 'koetsier'. De koeienstaart zoals de fransen die destijds noemden. Dat is pas direct contact met de weg.

Chris Shute ontwierp een wandelende veermotor (#1). Zes pootjes. Een elliptische aandrijving verzorgt een waggelende en tamelijk natuurlijke beweging. Bijna twee meter kan dit mechanische insect afleggen.

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 54 (januari 2004)

Het inmiddels bekende model van de F1 van Renault op het voorblad. Deze F1 wordt ook in het 'nieuws' beschreven, samen met de modelletjes die met het Motion System 5510 gebouwd kunnen worden.

Casper Mole heeft wat informatie over Nikko boven water gebracht. Een hele rij URL's van websites waar u zelf ook eens een kijkje kunt nemen. Is deze Casper familie van Adrian Mole of is het wellicht Caspar Mol? Het valt mij op dat persoonsnamen in de diverse bladen vaak volkomen verkeerd geschreven worden.

Dave Denner bouwde de F1 van Renault met succes uit losse onderdelen en slaagde er tevens in een elektromotor en afstandsbediening in te bouwen.

Een beschrijving van een tekenmachine van Konkoly. In twee varianten, voor circulaire of rechthoekige patronen. Het driedovoudige snaarwiel vindt hier een nuttige toepassing als gewicht voor het aandrukken van de tekenstift.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nummer 12 (februari 2004)

Grotendeels gevuld met afbeeldingen, in kleur, van thans beschikbare bouwdozen, ook de F1. Het ziet er naar uit dat Nikko nu eindelijk gezorgd heeft voor afstandsbesturing in Meccanomodelle. Voorzitter George Illingworth vindt de huidige handleidingen, op de computer uitgewerkte exploded views, maar niks. Vroeger viel er nog wat te puzzelen. Nu voelt hij zich als een laaggeschoolde arbeider aan de lopende band.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 85 (maart 2004)

Beschrijving van de bijeenkomst In Stocksbridge op 13 december 2003.

Een origineel ontwerp van Russ Car voor een door stoom aangedreven rupsbandkraan. Ziet er goed uit, maar de afbeeldingen in dit blad zijn helaas erg onduidelijk.

Rob Mitchell ploetert verder bij het bouwen van zijn staalfabriek. De omvang van het project valt hem tegen.

Canadian Meccanotes

Nummer 33 (maart 2004)

Uitgebreide beschrijving van een model van een Caterpillar 12G Road Grader. Volgens het artikel worden deze machines in de gehele wereld gebruikt bij de aanleg van wegen. In Nederland zie je ze volgens mij niet zo vaak. Het is zo'n apparaat met een schuin geplaatste schrapper tussen voor- en achterwielen. Het model ziet er goed uit. Aandrijving met MO-motor. Differentieel op de achterassen. De besturing van de voorwielen is perfect nagebootst. Een uitgebreid overzicht van de verschillende varianten van onderdelen 52 en 54 in de loop der jaren. Tevens wat nostalgische afbeeldingen van oude modellen waarin deze onderdelen veel gebruikt werden.

Frank Curry bouwde een model van de grootste kraan ter wereld. Een 2000 ton kraan, ooit gebruikt op een olieraffinaderij in Canada.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 68 december 2003)

Zoals altijd veel interessante artikelen. Het door wind aangedreven voertuig van Neil Pluck uit Nieuw-Zeeland dat u elders in deze aflevering van uw lijfblad zult aantreffen.

Bespreking van de Design Set. Memo-flex-onderdelen.

Onder andere de driehoekige, enigszins gebogen, plaatjes. Een nieuwe variant van de bekende MO-motor, kabeluitvoer door de bodem, breder huisje.

Over motoren gesproken, Chris Els haalde de gele motor met vertragingskast uit elkaar, liet zien hoe die kast werkt en verving een paar tandwieltjes.

Ook de vertragingskast van 1:19 (nr. 760) voor koppeling aan een MO-motor wordt beschreven. De fabriek zorgt kennelijk niet voor smering. Grafietvet doet wonderen en vermindert met name het lawaai dat het kastje in eerste instantie maakte.

Eerder bouwde Bernard Périer een model van de Boeing Chinook CH46 helikopter, de vliegende banaan. Een helikopter met twee gelijke hefschroeven, zonder staartschroef. Jan Rignalda bouwde waarschijnlijk een CH47C of HC2. In dit blad een zeer compact modelletje van de CH47 en toch met motor. Eerst keurig ontworpen in Pro/Desktop. Eigenlijk horen de hefschroeven tegengesteld en precies in fase te draaien. Door de gebruikte snaaraandrijving is dat hier niet helemaal het geval, maar dat ziet niemand. Een technische tip: op het plastic wiel met inwendige vertanding (187c) kan de bijbehorende rubber band ook binnenstebuiten gemonteerd worden. Er ontstaat dan een opwindtrommel met een flinke wrijvingsweerstand.

Meccano & Erector Club Newsletter

Vol. XXVIII, No 1

In schaal 1:20 bouwde Charlie Pack een stevige kiepwagen. Een typisch Noord-Amerikaans model met lange motorkap en forse radiatorgrill. Besturing van de voorwielen in de cabine. Geen aandrijving op de achterassen maar wel een elektromotortje voor de kiepbak. Kinderen kunnen het model dus lekker voortduwen, zien hoe het stuurtje meedraait en de bak laten bewegen.

Magazine du CAM

Nummer 86 (april 2004)

Op de voorpagina een aantal poppetjes, Bécassines geheten. Kennelijk iets uit het franse verleden. Te vertalen als rietsnip of watersnip, maar ook als dom gansje. In verschillende afmetingen, met draaibare hoofdjes en beweegbare armpjes. Niet voor puristen, voor het maken van de wijde rokjes is heel wat buigwerk noodzakelijk, de hoofdjes zijn plastic drijvers die in stortbakken gebruikt worden en er moet ook het e.e.a. gelijmd worden.

Fraaie foto's van in St. Albans geëxposeerde modellen. O.a. een grote Chinook helikopter van Paul Joachim en het in CQ63 beschreven locomotiefje van Colin Davies.

Uitgebreide gegevens van de Hercules RS540-SH elektromotor, die van 3 tot 12 V bruikbaar is. Maximum koppel is 1,51 kgcm. Een vervolg, met duidelijke foto's, op het overzicht van alle mogelijke varianten van 0,5 inch snaarwielen 23 en 23a. Tevens een vervolg op het eerste artikel over elektromotoren.

Diversen

Other Systems Newsletter 30 biedt weer uitgebreide gegevens over tal van bouwdozen. Afbeeldingen in kleur!

Het blad van Fischertechnikclub Nederland, ditmaal afleveringen 13/3 en 14/1, is altijd zeer interessant. Een tweetal artikelen van Johan Lankheet over de aandrijving van rupsbanden. Met name een synchrone aandrijving met twee motoren. Tevens een artikel over een stuurinrichting voor grote trucks.

Voortaan zijn bouwbeschrijvingen en foto's van bijeenkomsten of clubreizen ook beschikbaar op CD.

In het tweede blad een recensie van de Profi E-Tec doos. In deze doos zit de E-Tec module waarop acht verschillende programma's ingesteld kunnen worden. Wanneer is Nikko zover?

Advertentie:

Exacto -onderdelen.

Standaard en niet standaard onderdelen; al meer dan 35 jaar zeer hoogwaardige kwaliteit in **alle kleuren** te leveren.

Nu ook zink-plated mogelijk!

Veel gevraagde Blue/gold tegen meerprijs leverbaar. Informeer. Ook diverse motoren beschikbaar. Gegarandeerde besteldata 15 april en 15 oktober 2004! Grote bestellingen gaan eerder weg.

Perfekte prijs / kwaliteitsverhouding.

Nieuwste prijslijst [2003] € 1,50 op giro 550540 t.n.v.

Jan H. Schurink te Bathmen
[19 - 20 uur: 0570 542815;
exacto@tele2.nl].

Exacto -sets

Replica van Meccano **Crane set 1976** franco thuis € 205. Standaard levering in geel; rood/groen uitvoering is mogelijk! Nu ook **Exacto No. Set 4** beschikbaar in fraaie doos met Exacto-logo en 'lift-out' laag.

In rood/groen of geel/blauw/zink-plated. Franco thuis voor € 124! Nadere info: zie voren.

Exacto -replica

stoommachine

Replica van Meccano

Stoommachine 1929. Luxe uitvoering in houten kist. Zie foto. Franco thuis € 1111!

Nadere info: zie voren.



vraag &

aanbod

Gevraagd:

Meccano-set No. 9 of 9A, in houten kist uit de jaren veertig/vijftig, liefst in goede staat.
Tevens gevraagd, tijdschriften Constructor Quarterly en Meccano Magazines.
Tel: 058-2562265 (na 19.00 uur) Henk,
E-mail: <ruiterhbdj@zonnet.nl>

Aangeboden:

Originele kist 10 (geel - metaalkleur - zwart) met veel extra onderdelen, o.a. complete doos 6, 2 elektromotoren, platen/stripen buiger, Voorbeeldboeken: 1 t/m 10 plus 9 en 10 oudere versie. Graag in een koop.
Prijs: € 750,-. W. Bleeker,
tel:055-5425879

Gevraagd:

Donkerblauwe Meccano uit de periode 1978-1979. In dozen of losse onderdelen.

Aanbiedingen bij: Jan Schroef,
tel. 071-5411945

Aangeboden:

Partij Meccano-onderdelen (circa 600) in de kleur rood, groen, blauw en geel alsmede rondsels, tandwielen en een uurwerkmotor. Te bevragen bij:
Mw. F. Visser-Laenen,
Egelandersstraße 14
A D-65779 Kelkheim/Taunus.
Tel. 0049 / 6195 / 62025. Foto's van deze partij zijn te bezichtigen op de website van het gilde.
www.meccanogilde.nl

Aangeboden:

Een partij Fisher-Technik bestaande uit: Doos 50/1, Doos 50 + mot1 en doosje met losse onderdelen. Vraagprijs € 20,- Te bevragen bij: D.B. Bus,
Uithoorn, Tel. 0297- 561135.

Aangeboden:

Door verzamelaar diverse Marklin bouwdozen en losse onderdelen wegens overcompleetheid.
Te bevragen bij: A.de Weerd,
Utrechtsestraat 43,
8312 AG Creil,
tel. 06 53422410, E-mail:
v.o.f.deweerdtouwen@12move.nl

Te koop gevraagd:

Alles op het gebied van Marklin bouwdozen en losse onderdelen. Aanbiedingen bij A.de Weerd,
tel. 06 53422410, E-mail:
v.o.f.deweerdtouwen@12move.nl

Het plaatsen van niet commerciële advertenties in Meccano Nieuws is gratis voor leden en eenmalig voor niet leden. De advertentietekst dient voor de sluitingsdatum (zie pagina 2) schriftelijk aangeleverd te worden op het redactie-adres.

agenda voor Meccano Gilde Nederland

19

De data van de bijeenkomsten en de gebeurtenissen zijn zo nauwkeurig mogelijk vermeld en overeenkomstig de gegevens zoals deze op het moment van ter perse gaan bekend zijn. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Bel dus voor de laatste info met de voorzitter op nummer: 023-5841717

Bijeenkomsten en evenementen

Gilde bijeenkomst

Kerk Avezaath, 20 juni
(Zondag)
aanvang: 9.30 uur
Dorpshuis "De Avezaath"
Daver 46
4012 BC Kerk Avezaath.

Skegness UK

Voor bezoekers geopend van
2 t/m 4 juli.
1 juli is bestemd voor het inrichten door deelnemers en handel.

Mechelen (B), 4 september

Geopend: 10.00 -16.30 uur
In het museum voor Speelgoed-
en Folklore,
Nekkerspoelstraat 21
B 2800 Mechelen

Gilde bijeenkomst

Ede, 25 september
aanvang: 9.30 uur
NIMAC
Galvanistraat 13
6716 AE Ede.

Gilde bijeenkomst

Kerk Avezaath, 24 oktober
(Zondag)
aanvang: 9.30 uur
Dorpshuis "Avezaath"
Daver 46
4012 BC Kerk Avezaath

Modelbouw Manifestatie Soesterberg

Zondag 17 t/m 24 oktober
(maandag en zaterdag gesloten). Geopend: 10.00-17.00 uur
Mil. Luchtvaartmuseum,
Soesterberg.

Gilde bijeenkomst

Leimuiden, 20 November,
geopend: 10.00 - 15.00 uur
Gebouw: Het Kruispunt,
Dr. Stapenseastraat 34,
2451 AD Leimuiden.
Tussen Schiphol NS en Alphen
a/d Rijn NS rijdt een Interliner
nr. 370 om het halfuur vv.
(Bushalte om de hoek)

Gilde bijeenkomst

Ulvenhout, 11 December
Aanvang: 10.00 uur,
De Pekhoeve,
Dorpstraat 94,
Ulvenhout (bij Breda)

Amstelveen 17 April 2004.

Tekst en foto's van C.L. Spierdijk.

Sinds 1991 was er weer eens een bijeenkomst in Amstelveen, welgeteld de 7^{de} op die locatie en de 8^{ste} in Amstelveen. Dhr. van de Woerd had bij het bestuur kenbaar gemaakt dat hij de organisatie voor zijn rekening zou nemen als er ruimte was in de agenda. Die ruimte werd spontaan ter beschikking gesteld door de voorzitter, die in de afgelopen jaren de organisatie van Vogelenzang had verzorgd.

De plaats van handeling was de Tuinzaal van de vereniging van oud Fokkermedewerkers en gelegen in een klein woonwijkje. Voor een aantal leden was het dus even zoeken. De tentoongestelde modellen bepaalden de bescheiden aard van deze bijeenkomst. Meccano was vertegenwoordigd met een tweetal modellen van de organisator, de Parijse stadsbus uit 1930 en een Amerikaanse diesellocomotief. Van Trix vervaardigd stond er de Kermis van dhr. Wind. W. Swinkels liet z'n stoommachine en klassieke raceauto bewonderen. Dhr. Wouda had een kermisattractie en een windmolen van Märklin meegenomen. Ook was er een klein tafelklokje te bewonderen van dhr. de Beer. Het opvallende hieraan was, dat de wijzerplaat werd aangedreven. Jan Ringnald had het nodige te lezen. Leden, die regelmatig bijeenkomsten bezoeken, zal het opgevallen zijn dat de helikopter nu van een aandrijving is voorzien. Deze is noodgedwongen door de bescheiden omvang van de helikopter in het platform ondergebracht. Jan wist evenwel te vertellen dat hij het vermogen moest knijpen om te voorkomen dat de zaak de lucht in zou gaan.

Buiten de leden, die wat van hun overvloedige onderdelen te koop aanboden, was het opvallend dat de handel verstek had laten gaan. Het bezoekersaantal stelde de organisator in de gelegenheid een korte lezing te houden over "Meccano in Nederland voor de Tweede Wereldoorlog", waarbij de industriële ontwikkeling in de ons omringende landen eveneens werd belicht. Deze bijeenkomst is ondanks z'n bescheiden karakter toch als geslaagd te kwalificeren en het is te hopen dat het een vervolg krijgt. Misschien is het voor andere leden een aansporing om eveneens een bijeenkomst te organiseren. Laat het ons weten als u zich geroepen voelt.



Het tafelklokje van B. de Beer.
(links roterende wijzerplaat en
rechts het binnenwerk)



De molen van
Wouda.



De Amerikaanse diesellocc
en de Parijse stadsbus
van Dhr. v.d. Woerd.



Stoommachine van
W. Swinkels.



Helicopter
van Jan Ringnald.



De kermisattracties
van Dhr. Wind.