

Nieuwe Captur

4,7 - 6,5 l/100km WLTP, 123 - 147 CO₂ g/km WLTP
Euro 6



Concessiehouder RENAULT Group Mahy

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

Zeeschipstraat 107
9000 Gent. Tel 09 216 66 80

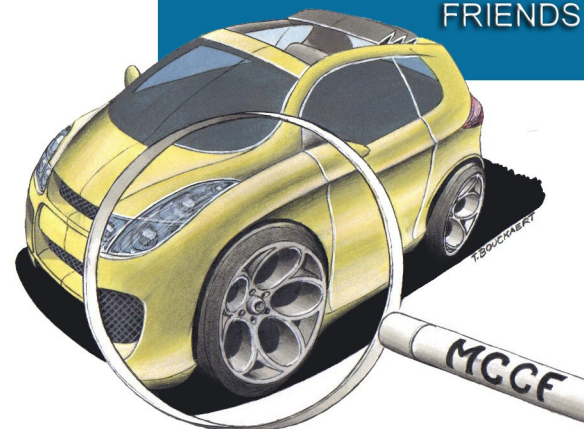
info@renaultmahy.eu
www.gent.renault.be

Wieltjes



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

MODEL CAR COLLECTOR
FRIENDS



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.

Inhoud:

- P 2 Clubnieuws / Jozef Claus
- P 3 Ferrari one Off's: part 11 SP Deborah
- P 4 Sunbeam Imp Bevan
- P 6 Belgische miniatuurauto's
- P 8 Renault Project 900
- P 10 Maus Model Cars:
- P 13 TonerGam 9: Mack en GMC
- P 14 Papa's auto's
- P 16 Oud circuit van Nijvel
- P 19 De Zoute Sale 2020

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Nov - Dec 2020
Met 0 bijlage

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



Beste vrienden, ...

het voelt raar aan om zo iets te schrijven want gezichten en namen beginnen te vervagen. - Covid - . Zelf neem ik contact op met enkele vrienden en krijg ik een berichtje of een telefoontje van hen en nog andere. Die contacten vloeien voort uit het opstellen van Wieltjes. Wieltjes is het enige dat ons nog verbindt.

Valt de club stil, onze hobby stil? Verschillende vrienden zijn blijkbaar nog op zoek naar nieuwe of oude ontbrekende modellen. Mooi, ook bij mij kriebelt het om mijn vrije tijd verder te besteden aan de hobby. Als gevolg van de hobbytijdschriften kreeg ik terug interesse in enkele modellen. Dat leidde naar een nieuw thema, althans ik wilde enkele modellen van het thema design aanvullen met die nieuwigheden. De themanaam werd mij duidelijk: Motorama.

Ik had het reeds over die eerste modelletjes in vorig Wieltjes met de vraag naar afmetingen van de 1/1 om de schaal van de modelletjes te controleren. Er zijn weer enkele modellen bijgekomen en toch wel de moeite om eens een presentatie te maken. Buiten het model op zich wou ik mijn geheugen eens opfrissen over jaartal, wat toen nieuw was enz. ...

Wanneer ga ik die presentatie geven? Waarom ze niet eens doorsturen naar de vrienden met een mailadres? En dan, waarom de vrienden niet vragen ook een presentatie te maken. Verschillende vrienden hadden reeds voorgesteld een onderwerp te behandelen. Laat mij iets weten aub, heb je geen ervaring met PowerPoint, ik ben bereid jouw tekst en foto's in een PowerPoint presentatie te verwerken.

Laten we contact houden, laat iets van je horen. Covid blijft nog lang de baas, we zitten nog maar in de tweede golf. Laat de vriendengroep niet uit elkaar vallen, deze PowerPoint presentaties in pdf formaat, zijn een mogelijkheid de contacten te behouden, dat is belangrijk.

Jacques, 0484 273 073, voorzitter.mccf@telenet.be

Hou je veilig, vermijd de concentratie van het covid virus, verblijf niet lang in ruimten met veel mensen, zeker niet als de ventilatie niet goed is.

Jozef Claus

Met droefheid melden wij dat onze vriend op zondag 11 oktober is overleden, hij was net geen 62 jaar. Hij is geboren op 25 november '57. Zijn echtgenoot Gilbert de Munter vertelde me dat Jo 29 jaar bij Baeck Marine werkte als verantwoordelijke voor de offertes en opvolging van scheepsluiken en pontons.

Eind juni stuurde Jo nog een artikeltje in met als titel Papa's auto's (zie pagina 14). Ik vroeg hem of ik de opname in Wieltjes even mocht uitstellen want Wieltjes was al bij de drukker. Geen probleem, ik wist niet dat hij ernstig ziek was. Jo had duidelijk veel interesse in auto's en was gek op Audi en Porsche. Hij koesterde zijn Porsche, hij wou er niet zomaar elke dag mee op de baan. Hij hielp familie en vrienden aan correcte auto's aan een correcte prijs. Autoverkoop was nog een hobby voor hem.



The Zoute Sale 2020.

Ook dit jaar vond gelukkig – ondanks Corona- de 8^{ste} The Zoute Sale by Bonhams plaats op de prachtige hoeve waar zich ook restaurant CWARD te Knokke bevindt. Wie een uitnodiging ontving kon dit jaar de auto's bewonderen voorgaand aan de veiling. Corona had zichtbaar weinig invloed op de veiling, gezien ook dit jaar duchtig geboden werd op enkele zeer exclusieve wagens en de schattingsprijs soms ruim overschreden werd.

Een korte selectie die ik jullie niet wou ontzeggen van oldtimers en gloednieuwe wagens: AC Bristol Roadster dewelke deelgenomen had aan de 24 uur van Le Mans 1960 (€ 454 250 inclusief premium), een **Aston Martin** DB2/4 3.0-Litre Sport Saloon nieuw besteld door Koning Boudewijn in 1955 (€ 264 500 inclusief premium), een Mercedes-AMG GT R Pro Coupé 2019 (€ 166 750 inclusief premium), 2x Ford GT 2005 en 2018 (respectievelijk € 310 500 en € 736 000 inclusief premium), Ferrari 250GT Lusso Berlinetta 1963 (€ 178 2500 inclusief premium), **BMW 507** Series II Roadster nieuw besteld door Prins Constantijn II van Griekenland (€ 207 000 inclusief premium).

Mijn persoonlijke favoriet – en ik ben nochtans een groot Ferrari fan- was toch wel de **Lamborghini Espada** Series I Coupé 1969 met zijn prachtige oranje carrosserie (€ 138 000 inclusief premium). Ditmaal was het voor kopers die op zoek zijn naar een wagen

toegelaten voor Mille Miglia wel erg makkelijk met de Fiat Tipo 514 CA uit 1931 gezien er bij de verkoop reeds een deelname ticket voor 2020 inbegrepen zat (€ 241 500 inclusief premium). Het moet gezegd zijn dat Bonhams er telkens weer in slaagt om zeer goede tot perfect gerestaureerde wagens aan te trekken voor zijn jaarlijkse veiling. Over de nieuwe wagens zijn de meningen verdeeld, vele van hen hebben nauwelijks enkele kilometers gereden en zijn dan mooi opgeborgen om ze dan op het juiste moment met winst te verkopen. Jammer dat we deze mooie bolides dan veel minder te zien krijgen op de openbare weg. Verder stonden op het terrein ook enkele grote autofabrikanten zoals Rolls-Royce, Bugatti, Bentley, Aston-Martin etc. met hun nieuwste creatie. Hopelijk krijgen we volgend jaar weer een normale veiling met meer toeschouwers en zaalpersoneel om ook eens de motoren van deze prachtige bolides te kunnen aanschouwen. Wie graag de volledige catalogus en de resultaten wil bekijken kan surfen naar de website van Bonhams. Groetjes



Sven De Windt



In Zolder gingen de F1 races nog enkele jaren door (denk aan het dodelijk ongeval van Gilles Villeneuve in 1982)

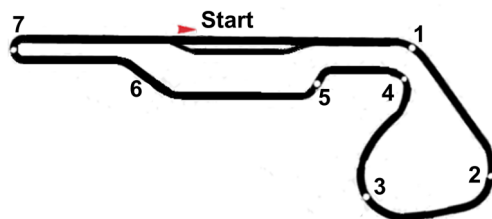
Wanneer echter het circuit van SPA-Francorchamps werd herleid tot "slechts" 7 km en weer veilig was gemaakt voor zowel auto als piloot, trok de Formule 1 terug naar de Ardennen. In Nijvel werden hierdoor minder en minder races georganiseerd en meer en meer raakte het circuit in verval. Jaren stonden de tribunes leeg en lag de omloop er verlaten bij. In 1981 werd er definitief een lijn onder getrokken. Er trad hooliganisme op, er werden verboden autoraces gereden door particulieren en het werd er onveilig. Men moest iets met dat gebied doen. De plaatselijke overheid nam dan de beslissing om het circuit te laten verwijderen en er een nijverheidssite van te maken.

Op sommige van de bijgevoegde foto's kan men nog enkele stukken circuit bloot zien liggen: sommige rechte stukken, een greppel in een bocht, of nog een overgebleven stuk van een curbstone, men moet er wel een beetje naar zoeken. Voor de rest is het circuit overwoekerd of is de boel opgekuist en zijn er reeds nieuwe gebouwen verzezen en zelfs al nieuwe wegen aangelegd.

Toch is het de "OMER-club" gelukt om de hele omtrek van de oude omloop terug te ontdekken al moesten we soms tussen struiken, of door een bosje dringen, of over een hoger gelegen berm klauteren. In ieder geval gaf deze "overwinning" ons een grote voldoening omdat we dit nog in allerijl hebben kunnen doen, want zoals de werken er nu vooruitgaan, denken we dat er binnen de kortste tijd en zeker op het moment dat je dit artikelje leest, niets meer van dit hele circuit zal overblijven.

Wij zullen de laatste bezoekers geweest zijn maar vooral door onze ter plaatse genomen foto's zullen we er nog een mooie herinnering aan overhouden.

Eigenlijk is het door de corona-crisis en door het feit dat er toch niets mag of kan doorgaan, dat we dit nog hebben gerealiseerd al was het dan met en in onze eigenste OMER-bubbel.



tekst : Daniel Vanelsacker

foto's : Koen Van Kenhove /
Roger Versprille / D.Vanelsacker



Bocht 7 en Koen en Daniël keuren het circuit.



Ferrari one-off part 11: SP 38 Deborah

Bij Ferrari kunnen ze, als u langskomt met een bestelwagen vol geld, heel erg veel. Daar is deze SP38 een mooi voorbeeld van. Een meneer – die vooralsnog onbekend is – wilde graag een Ferrari 488 GTB. Maar dan een die de lijnen had van een klassieke F40. Of de 308 GTB van weleer. Maar toch moest het geheel tegelijkertijd ook heel modern ogen.

488 GT

Het unieke exemplaar is gebaseerd op een 488 GTB, maar krijgt een nog sportiever koetswerk. De lijnen zijn volgens Ferrari geïnspireerd op die van de legendarische F40 en die van de 308 GTB uit de jaren 70. De kans dat je dit exemplaar onderweg tegenkomt, is zo goed als onbestaande, maar Ferrari neemt hem wel mee naar het concours d'élégance van Villa d'Este.

De van drie lagen rode lak voorziene koets van de SP38 is tot op zekere hoogte geïnspireerd op de F40, al moet de lip onderaan de voorbumper knipogen naar de 308 GTB.

De achterraut is achterwege gelaten en is vervangen door een koolstofvezelpaneel. Volgens Ferrari is de auto bedoeld om zowel op het circuit als op de openbare weg gebruikt te worden.

Pista-motor?

Net zoals de Ferrari 488 GTB wordt de SP38 aangedreven door een 3.9-V8, een bi turbo die een piekvermogen van 670 pk combineert met een maximumkoppel van 760 Nm. Al zou het ons niet verwonderen mochten de Special Projects-mensen voor de krachtigere versie van die motor uit de Pista gekozen hebben. Daar is de V8-biturbo goed voor 720 pk, waarmee hij van 0 naar 200 km/u sprint in 7,6 seconden en een topsnelheid haalt van meer dan 340 km/u.

Op schaal is er niets te vinden tot op vandaag maar wie weet wat de toekomst brengt.

Cheers,



Patrick

2011.03



Sunbeam Imp Bevan/Bill McGovern 1970

Als jonge tiener was ik geïntrigeerd door de Hillman Imp en ik verzamelde alle folders en die heb ik nog steeds. Ik kende ook de Engelse race-versies uit de jaarboeken van mijn vader zijn 'L'Auto-Journal'. In 1970 begon ik het Engelse tijdschrift 'The Autocar' te lezen, dat ik wekelijks kocht in de krantenkiosk voor het Sint-Pieters station (ik spendeerde liever mijn centen aan een autotijdschrift dan een tramkaart te kopen en ik ging te voet naar school in de Savaanstraat).

Alle foto's in 'The Autocar' waren natuurlijk zwart/wit, maar in het midden zaten 4 pagina's kleurenfoto's met mooie foto's van meestal racewagens. Ook de raceverslagen van het toenmalige BTCC (British Touring Car Championship) verslond ik in detail en zo kende ik al die Escorts, Mini's en ja ook die Imps met hun teams en piloten.

Ik heb uiteraard tal van miniatures van Engelse wagens (gaande van pers-series tot handbouw), maar sommige wagens worden maar zelden op 1/43 uitgebracht en die Engelse racewagens uit de sixties en seventies maken daar ook deel van uit.

Zeer af en toe heeft Vanguards er een uitgebracht, maar dankzij de Atlas pers-series zijn er nu een ganse reeks van die Escorts, Imps, Mini's en Triumph Dolomites op de markt. Ik heb deze een poos terug gekocht voor 14 € per stuk, wat een spotprijs is voor de geleverde kwaliteit (maar dit is uiteraard minder prettig voor de modellenboeren !). De miniatures worden alsmaar beter van kwaliteit en de prijzen gaan maar verder omlaag. Prettig voor de verzamelaar, maar wie verdient hier nog iets aan ?? Buiten de fabrikant waarschijnlijk niemand ??



2011.04

Met de nodige opgezochte kaarten, luchtfoto's, oude foto's enz. (ja er wordt ook thuis aan gewerkt) en met veel goede wil gingen we met zijn drieën op pad.

Het hele traject, zoals het er vroeger bij lag hebben we volgens onze gegevens afgestapt en gezocht waar voorheen de courbes (bochten) en de rechte stukken lagen, ook waar de vroegere tribunes stonden. (foto's voorgaande pagina)

Het circuit van Nijvel werd indertijd uitgetekend door ene Hans Hugenholtz (NL) die ook de omloop van Zandvoort in Nederland en nog ergens eentje in Duitsland mee realiseerde. Doordat het oude circuit van SPA-Francorchamps (destijds ong. 14 Km lang) einde de jaren '60 en begin de jaren '70 in slechte en onveilige staat verkeerde werd uitgeweken naar de circuits van Nijvel en Zolder. Er was een akkoord tussen de beide omlopen dat de Formule 1 wedstrijden afwisselend zouden worden georganiseerd.

Vooraf werden in Nijvel de F1 wedstrijden van het jaar 1972 en 1974 gereden. (beide wedstrijden werden trouwens gewonnen door de toenmalige wereldkampioen Emerson Fittipaldi). Ook in het jaar 1976 zou hier de F1 plaatsgrijpen maar geldgebrek was er de reden van dat dat niet doorging. Ook hier werden de wereldkampioenschappen kart in 1973 en zelfs nog in 1980 gereden waar ene Ayrton Senna dan tweede eindigde na een zekere De Bruin (NL).



2011.17



Op zoek naar het oude circuit van Nijvel/Nivelles

De "OMER-club" had ooit het idee geuit om eens de huidige toestand te gaan bekijken van het oude racecircuit van Nijvel.

Eerst iets over die "OMER-club". Binnen de leden van de miniatuurclub MCCF zijn er ook verzamelaars van race-auto's, -piloten, circuits, speedcars en noem maar op. Koen (VK) en ondergetekende hebben zowat dezelfde interesses inzake hobby en verzameling. Na elkaar te leren kennen op MCCF besloten we samen uitstappen te doen naar circuits zoals SPA-Francorchamps, Zolder, Zandvoort in NL, Goodwood in de UK, en ook in Duitsland en Frankrijk. Met de nodige miniatures uit onze verzameling gaan we dan ook op zoek naar de verschillende piloten om deze te laten signeren op onze miniatures (schaal 1/18), of op de sokkels of op de doosjes (1/43). Het gaat om race-piloten die wij op voorhand opzoeken op de 'entry-lists' en die op dat ogenblik aanwezig zijn op het betreffende circuit. Zo hebben we samen al een en ander aan handtekeningen verzameld en menig mooie raceauto kunnen spotten.

Hier en daar heeft men in MCCF van onze activiteiten al gehoord en komt men ons soms vragen eens te mogen meegaan en zo komt het dat mensen die geïnteresseerd zijn lid kunnen worden van die mini-club (letterlijk en figuurlijk). Ondertussen zijn we reeds met drie vaste enthousiasten die samen reeds veel uitstappen maakten en daaraan ook al veel lol beleefden. Ook miniaturbeurzen, autotentoonstellingen, retro- of raceautobeurzen en zoals gezegd ook de circuits worden bezocht.

Het lidmaatschap is gratis en de hoofdvereisten zijn : lid zijn en blijven van MCCF, een pint kunnen drinken en humor in het vaandel houden. De leden krijgen dan een nummer zoals OMER 1 (de voorzitter?), OMER 2, OMER 3 allemaal volgens hun "intreden". Voor alle duidelijkheid voor de belastingdiensten, wij hebben geen inkomsten alleen maar uitgaven ... Tot zover wat uitleg over onze "OMER-club".

Zoals gezegd gingen we dus naar het oude circuit van Nivelles-Baulers. Het hele terrein waarop het circuit gelegen is, is ondertussen volledig overhoop gehaald en herschapen tot een gedeelte natuur en een gedeelte nijverheid (nog volledig in aanbouw en uitbreiding). Toch kan men nog bepaalde stukken van de omloop (lengte indertijd zo'n 3.7 km) herkennen en hier en daar ligt wel nog een gedeelte van de racebaan bloot. Stukken waar tenminste nog geen struiken of bomen op gegroeid zijn of waar nog geen nieuwe gebouwen staan.



Start & Finish



Het Imp Bevan/Mc Govern model is echt conform de foto's uit die tijd, met een mooi lakwerk, massa's decals (correct van grootte en kleur én op de juiste plaats), mooie 'Minilite' wielen en de juiste rolbeugel, zelfs de kuipzetel ontbreekt niet. Enige opmerking is dat de sokkel het jaar 1972 vermeld, daar waar het model de BTCC-kampioen van 1970 is. De Vanguard's versie is die uit ... 1972. Alleen de toerenteller boven op het dashboard ontbreekt, maar voor die 14 € mag je natuurlijk niet alles wensen.

In dit jaar 1970 behaalde deze Imp 8 beste rondetijden (de cirkeltjes op het dak), 7 klasse overwinningen en 2 tweede plaatsen op 11 races en werd hierdoor kampioen. Deze Imp werd getuned door George Bevan (1917-1998) met als piloot Bill McGovern.

Zoals alle Groep 2 en 5-wagens uit die tijd, kwam er wel heel wat tuning aan te pas. Het aluminium blok was uitgeboord tot 1000 cc, met een speciale nokkenas, cilinderkop en een paar Weber 40 DCOE's en met een Jack Knight 4-bak. Dit motortje gaf een goede 100 pk (!) met een compressieverhouding van 11.5:1, dus een nijdig beestje ! Ter info : het gebruikte toerental tijdens de races lag tussen de ... 7000 en 9000 toeren per minuut !

Ook merkwaardig is dat dit een 100% privé-team was (met maar 1 wagen ... die dan nog uit een occasie Imp herbouwd was, stel je dat eens voor in 2020).

De Imp's werden verkocht onder de naam Hillman (basisversies) en ook Sunbeam voor de mooiere versies en coupé modellen, en ook naargelang de landen waar ze verdeeld werden.

Niettegenstaande de knalprijs is dit een prima model.

Tot het volgende artikel. Groeten,

Jean-Pierre Sandrap





Belgische auto's in miniatuur

Deel 1

Mijn verzameling omvat de Belgische auto's. Graag wil ik jullie laten kennis maken met een stukje vaderlandse autogeschiedenis maar dan geïllustreerd met foto's van miniatuurauto's. Als eerste heb ik gekozen voor de Luikse autobouwer uit de jaren zestig, namelijk **APAL**, Appllication Polyester Armée de Liège (vezel versterkt polyester), Blegny-Trembleur, 1957 - 1994.

Edmond Péry ontwierp in 1957 een eerste prototype, een gestroomlijnde sportcoupé met T roof op basis van een VW Kever onderstel. Samen met Bruno Vivick wordt in 1961 gestart met APAL. Op basis van een beproefd VW Kever onderstel wordt een polyester koetswerk geplaatst die zo wat de vorm meekrijgt van een Porsche Abarth uit 1959. Van deze APAL Coupé zijn er van 1961 tot 1964 150 stuks op de markt gebracht.



In 1964 mocht Péry voor een nieuw ontwerp van Jacques Coune (Brussels koetswerkbouwer) 50 polyester exemplaren van de achterkant aanleveren voor een MG B Coupé ! Tussen 1965 en 1967 bouwde APAL op VW basis maar liefst 375 Formule V éénzitter racewagens.

De APAL Jet is een aangepaste mal afkomstig van het Engelse Four Seasons buggy.



Eric Van Driessche



APAL Coupé 1961 met 2 lichten, Francorchamps Mini Models 1/43



APAL Coupé 1961 met 4 lichten, Francorchamps Mini Models 1/43



MG B Coupé 1964, Autocult ref 5011, 1/43



APAL Jet 1974, Wiking 1/87

En we gingen er ook mee op reis, zelfs naar Zuid-Frankrijk. Aan max 80 km/h reden we daar 2 dagen over, met een piepkleine caravan achter ons. We sliepen dus onderweg ook in de caravan, geparkeerd langsheen de "Nationale 7", en trilden bij elke vrachtwagen die voorbij kwam.

Toen was geluk heel gewoon. En ja, we hadden ook ons speelgoed mee: daar denk ik nu nog vaak aan, wanneer ouders met 1 kindje een flinke monovolume kopen.

Maar de tijd gaat snel, en pa kocht een break in 1975, om alle 4 samen op reis te gaan. Helaas reisden wij al niet zo vaak meer mee. Het werd een 5 deurs Sunbeam 1300 TC station wagon. (Een Escort break had maar 3 deuren, een Taunus of Passat waren veel te duur). Die Sunbeam - later ook Talbot



Avenger genaamd - had met zijn 4,2m lengte toch wel iets speciaals: de achter zitting kon met een slim scharniersysteem ook horizontaal voorwaarts geklapt worden: als de voorste zetels helemaal vooraan stonden. Dan had je, met een neergeklapte achter leuning, wel 1,9m slaapruiimte. Dat was prettiger slapen dan bij pa en ma in het caravannetje.

In 1986 konden we een prima gebruikte Golf1 1.5 automaat afkopen van onze buurvrouw. Die kwam net op tijd: pa zat iets te vaak in een verkeerde (hoge)



versnelling.

Omdat ze daar zo tevreden van waren, werd in 1995 een nieuwe Golf3 1.8 automaat gekocht, die meteen hun laatste auto werd. Begin 2019 verkocht ik deze dan voor ons moeder, met slechts 55.000km. End of story. Hopelijk roept mijn stukje autogeschiedenis hier of daar wat herinneringen op, dan ben ik al best tevreden.

Jozef Claus





Papa's auto's

Hallo beste mede verzamelaars. Ik weet het, iedereen heeft een papa en zijn familiewagens gekend. Maar ik vond het toch leuk om die van ons eens op te sommen. Uiteraard geen digitale foto's beschikbaar uit die tijd, maar je vindt ze vlot op het internet.

Voor de duidelijkheid: papa was van het jaar 1925, en ik ben van 1957. Vader was een autoliefhebber, maar steeds met een bescheiden budget. Als vrijgezel had hij de eerste auto in zijn straat (boerendorp). Maar hij was dan ook "voyageur" van beroep. Het moet een Opel geweest zijn (hij sprak dat steeds op z'n Frans uit). Model weet ik niet, en ik kan het hem ook niet meer vragen.

Daarna een Peugeot 202, met de koplampen centraal achter de smalle grille.

Toen hij met ons moeder trouwde, had hij een IFA F9. Dat was een Oost-Duitse, in licentie gebouwde 2 takt DKW die te vaak "en panne" stond. Dat waren allen occasions, en ons moeder was die defecte IFA zo beu, dat er maar een nieuwe, goedkope betrouwbare auto moest komen.



Het werd in 1962 een robuuste VW kever 1200 Standaard. Dat laatste vermeld ik, omdat dit een wereld van verschil gaf met het luxe model. Geen chroom, 1 zonneklep, de enige optie was een skai zetelbekleding, waar wij als kind nog lang hete herinneringen aan hadden.



Maar vooral: de versnellingsbak van onze standaard 1962 was niet-gesynchroniseerd. Voor de leken: als je bijv. van 3^e naar 2^e terug wou schakelen, moest je enkele malen "tussengas" geven in neutraal, voordat je hem zonder kraken in z'n 2^e kreeg.

(Legercamion herinneringen komen al boven bij u?) Dat lukte zeker niet altijd, maar gelukkig was er toen nog veel tijd en weinig verkeer op de baan. Wij, op de achterbank, vonden dat altijd wat spannend: met of zonder kraken? Mama was daar trouwens wel beter in dan papa. Ook een benzine-meter stond er niet op!

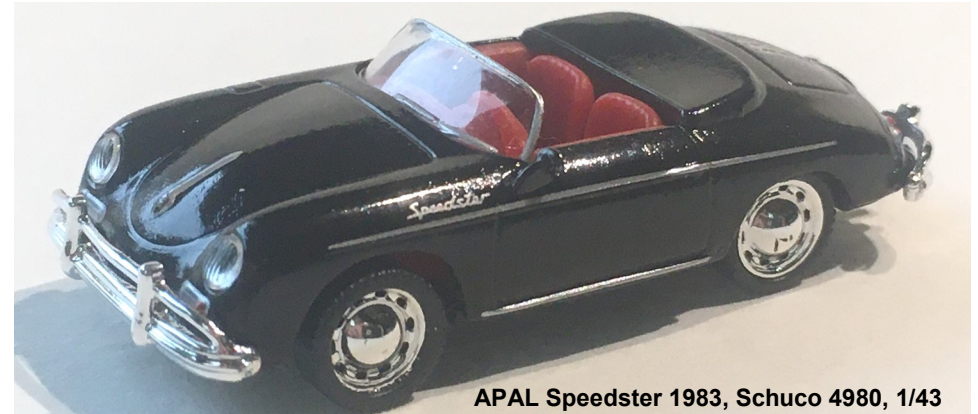


Centraal in de voertuimte vooraan, was een omgebogen zwart buisje (kraantje), dat rechtop stond. Als je zonder benzine viel -al rijdend- was het de kunst om zo snel mogelijk dat kraantje een kwartslag rechts te draaien. Dan had je, na wat gesputter met snelheidsverlies, vrij snel nog 5 liter om naar een tankstation te rijden. Ondertussen knoopte pa of ma een zeemvel (= noodzakelijk attriboot in een bedampt kevertje) rond de dunne stuurspaak, om het tanken zeker niet te vergeten. Bij het tanken diende dat reservekraantje dan wél terug omhoog gezet te worden, anders was je reservebrandstof volgende keer gelijk mee opgebruikt, en stond je écht stil.



APAL Jet 1974, Beach Buggy, Dinky Toys ref 227 1/32

Op het autosalon van Parijs in 1969 wordt dan een eerste model van een APAL Buggy voorgesteld wat voor Péry een schot in de roos was want APAL kreeg de steun van VW Wolfsburg om zijn auto's te commercialiseren via het VW dealernet. Tot 1976 werden er bij APAL een goede 5500 buggy's gebouwd.



APAL Speedster 1983, Schuco 4980, 1/43

Van 1983 tot 1994 werd de APAL Speedster (kopie van de Porsche 356 a Speedster) op de markt gebracht. Porsche liet het gebruik van hun naam niet toe. Van de Speedster vond een 700-tal exemplaren de weg naar de koper.

De APAL Francorchamps werd voor het eerst voorgesteld op het autosalon van Frankfurt in 1984. Dit was een prestigieuze sportwagen met de mechaniek van de Mercedes 190 E voor de Amerikaanse markt. Deze is echter in het prototype stadium blijven steken door allerlei omstandigheden en niet in het minst door de val van de dollar. Slechts twee stuks zijn afgewerkt.

Op vraag van VW werd door APAL een soort moderne buggy ontworpen maar de toen nieuw aangestelde directeur van VW doet aan besparingen en de APAL VW Vario verdwijnt in het VW museum. Men zoekt bij APAL naar iets anders en men ontwerpt de APAL Sport One, een Pontiac Fiero omgebouwd naar een Ferrari F 40 'look a like'. Hoeveel er hiervan gebouwd zijn is niet bekend.

In 1994 komt er een einde aan de autoproductie van APAL. Péry bouwt van dan af aan alleen nog luxe badkuipen waarmee hij in 1972 was gestart.

Een definitief einde komt er in 2008 en in 2009 werden de fabrieksgebouwen te huur of te koop aangeboden.





Renault Project 900 van 1959.

Deze auto was een prototype, de gedachte bij de ontwikkeling van deze auto was, een zo groot mogelijke passagiersruimte en veel comfort voor de inzittende. De ontwerper van dit voertuig was de toen 53 jarige Fernand Picard. Hij was ook de ontwerper van de 4CV en de Dauphine. Er werd één carrosserie besteld bij het Italiaanse Ghia en een andere bij André Daniel in Frankrijk. De motor zat achteraan, het was een V8 opgebouwd uit 2 aan elkaar geblokte Dauphine-motoren van 1.7 liter gebouwd door Amédée Gordini.



De chauffeur zat boven de voorwielen. Om plaats te nemen achter het stuurwiel kon dat veresteld worden naar rechts om zo plaats te maken voor de instappende chauffeur. De inzittenden hadden een panoramisch uitzicht door de grote ruiten. Uiteindelijk bleek het project door een aantal technische- en veiligheidsproblemen te groot. Het project werd dan ook afgevoerd. Wat wel in de lade bleef was het idee van een maximum aan binnenruimte. Dat zien wij nu bij de hedendaagse mono-volumewagens die wij nu op de baan zien.

Het miniatuur modelletje is gemaakt op 1/43 door Autocult-Models (# 06041). Limited edition 333 stuks.

Etienne



Ik zat in mijn Fiat 238 ook voor de voorwielen maar gelukkig ook boven de motor. Dat gaf mij een veilig gevoel. Ruimte genoeg met de platte vloer om er een camper van te maken.

Ombouw miniatuur van Progetto

Jacques



2011.08



SOLIDO—TONERGAM serie brandweerwagens

Deel 9

Marc Verschuieren

"**3106** Mack Fire Engine, US". In 1986 lonkt Solido naar de Amerikaanse markt met dit goed model. Wel iets klein in schaal 1/60 geeft dat 138mm lengte. Voor- en achterbouw in metaal ! Er bestaan verschillende kleuren: rood (Brewster) oranje en geel (county of Orange!). Er was ook nog een promotiemodel in fluo-green (Fullerton)

"**3511** Mack Semi-Truck FDNY". Een jaar later komt deze speciale aanhanger met semi-trekker van New York ! De aanhanger van deze superzware autopomp is in plastic. Schaal 1/60 geeft een lengte van 250mm.

"**3110** GMC, Camion Dépannage, Secours-Routiers". Vanaf 1987 begint deze serie zowel in militair als in brandweer ! Deze kraanwagen, een GMC CCKW 353 is met open cabine maar zal ook met gesloten cabine uitkomen. Schaal 1/50 brengt 156mm lengte.

De GMC was de standaard 2,5 ton truck (6x6, 6-cyl en 104pk) van het Amerikaans leger. 800 000 exemplaren werden geleverd ! Duizenden bleven in Europa achter. Ze zijn massaal gebruikt in Frankrijk tot in de jaren '90.

"**3113** GMC, Camion Ouvert, 2,5 tonnes". Klassieke GMC met gesloten cabine, achterbouw in metaal. Logo : "Loir et Cher" op de motorkap. Geen dekzeil maar goed model.

"**3115** GMC, Camion Compresseur Le Roi". Met gesloten cabine. Gebruikt door de Genie voor alle materiaal met geperste lucht. Niet zo talrijk bij de brandweer. Logo : "Loir et Cher". De achterbouw is in plastic.



3110 - 3116 - 3116 - 3116



3121 - zelfbouw - 3121 - 3113 - 3117



3117 - 3115 - 3115 - 3110

2011.13



Model Car Collector Friends

Vergaderingen: om 19 uur op dinsdag 26 jan, 23 feb, 30 maa., 25 mei, 29 jun, 7 sep, 9 nov, 7 dec.

Ruilbeurs: om 14 uur op zaterdag 17 april en 9 okt om 14 uur.

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,
 Etienne Haaze, 09 345 92 05, huhades@skynet.be,
 Vincent Audenaert, 09 259 07 76, mccf.ruilbeurs@telenet.be,
 Kevin Vansteenkiste, 0486 22 41 61, pr.mccf@proximus.be,
 externe contacten ivm. MCCF.

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

Algemene info: www.mccf.be

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

Voordelen:

- ruilbeurzen met korting voor de tafel,
- 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 miniaturen van de Renault boutique;
- informatie over Renault uit de eerste hand: een digitaal clubblad dat 3 à 4 maal per jaar per mail verdeeld wordt;
- clubstand op de NAMAC in Houten en op verschillende Belgische beurzen;
- toegang tot clubmodellen van onuitgebrachte Renault modellen, en de jaarlijkse ledenvergadering in de Benelux.



Beste vriend modelauto verzamelaar en –bouwer,

Interesse in de wonderlijke wereld van modelauto's?

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

De Model Car Collector Friends is opgericht door verzamelaars voor verzamelaars met als doel elkaar te helpen met de uitbouw van hun hobby: de auto in miniatuur, alle merken, alle schalen. De club MCCF organiseert ruilbeurzen om nieuwe vrienden te ontmoeten en wil de hobby kenbaar maken door tentoonstellingen te organiseren en nieuwe leden te werven.

De leden vergaderen maandelijks. Ze delen enthousiast tips en informatie over: de modelauto en de modelautofabrikanten, de auto en de autofabrikanten, de zelfbouw en of ombouw van modelauto's en ze helpen graag beginners een verzameling op te bouwen. De deuren 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€. Reservatie van tafels kan via mccf.ruilbeurs@telenet.be of vanaf 30 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 [f \[MCCFmodelautoclub\]\(https://www.facebook.com/MCCFmodelautoclub\)](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).

Ligt Wieltjes in de bus, begin dan aub aan jouw artikeltje, veel leden lezen graag jouw artikel
Jacques verwacht jouw bijdrage voor eind januari via voorzitter.mccf@telenet.be.
Het volgende Wieltjes verschijnt eind februari.



Maus
★ **MODEL CARS** ★
WHEN SIZE DOES MATTER!
GROTE COLLECTIE U.S. CARS EN OLDTIMERS IN DIVERSE SCHALEN
WWW.MAUSMODELCARS.NL

Te koop

De Beul Jeanine, weduwe van Marcel De Marlie, (overleden 11/06/2016) is lid gebleven van onze vriendenkring. Wegens het overlijden van nu ook hun zoon wil ze afscheid nemen van een reeks onaangeroerde bouwdozen, James Bond poppen en 1/43 miniatures, modellen van Jeep (alle schalen) zelfs tele-geleide, miniatures van Mustang in alle schalen.

Jeanine kan bereikt worden via:
GSM 0479 931 975. De garageverkoop gaat door na afspraak in de Veronicastraat 12, Gent.




Tavernier
Torhoutsesteenweg 191
8210 Zedelgem
T +32 (0)50 20 93 81
www.tavernierzedelgem.be
verkoop nieuwe en occassie 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.

