



GARAGE BAELE

Industriepark Rosteyne 9
9060 Zelzate

Tel. 09/342.97.77 - info@renaultbaele.be

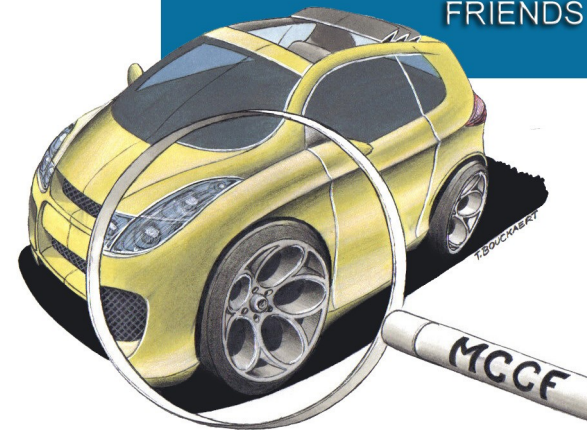
www.renaultbaele.be

Wieltjes



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

MODEL CAR COLLECTOR
FRIENDS



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.

Inhoud:

- P 2 Clubnieuws
- P 3 Jaguar XK testpiloten
- P 6 Kits gebouwd door gepensioneerde
- P 7 Ferrari one Off's: part 10SP3 JC
- P 8 Hanomag
- P 10 Modellen Ford Taunus 1939 - 1952
- P 12 Belgische auto's deel 2: Exelsior
- P 14 Route 66: Lincoln International
- P 19 Toner Gam brandweer deel 9b

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Jan - Feb 2021
Met 0 bijlage

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



Beste vrienden,

rare tijden, maar we moeten ons aanpassen! Onze ouders en grootouders hebben dat ook moeten doen, zonder klagen of protesteren en met heel wat minder mogelijkheden, restaurants, nee, zelfs eten was moeilijk te bekomen.

Laten we ons nauwkeurig houden aan de huidige beperkingen om vlug van deze huidige plaag af te geraken.

Hoe zit het met onze vriendenvereniging? Nu en dan krijg ik iemand aan de telefoon of een mailtje en gelukkig tot nu toe geen treurige berichten. Maar uit het oog, uit het hart? Mij ontbreken onze vergaderingen en jullie laatste nieuwtjes in verband met onze hobby. Wat zeker ontbreekt zijn de ruilmogelijkheden, men ziet het modelletje en men betaald geen postkosten.

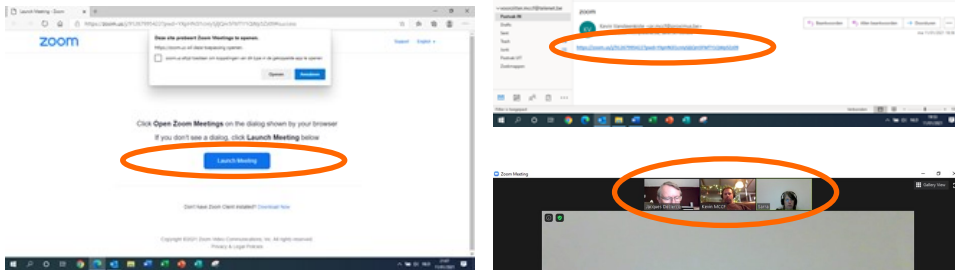
Hopelijk lukt het op 17april, gevolgd door 25/5, 29/6, 7/9, 9/10, 9/11 en 7/12

Ik heb geprobeerd om jullie digitaal te verstrooien met een presentatie over Motorama en kreeg enkele bemoedigende reacties, met dank. Wat nu nog?

Voor de leden die een laptop hebben kunnen we wel gebruik maken van Zoom, een manier om elkaar te zien, te spreken, een presentatie te geven of ruilmateriaal voor te stellen. Spijtig voor vrienden die niet beschikken over een camera en micro. Maar op een gewone PC kan je wel de Zoom vergadering horen en volgen. Hoe doen we dat? Je plaatst Zoom op jouw PC/laptop.

Digitale vrienden krijgen een mail van Kevin met een link en een datum en tijd voor de verbinding. Als die actief is kan men dan klikken op Launch meeting.

(PC scherm beelden)



Op dat moment kan men de deelnemende leden zien en de digitale vergadering volgen.

Deze techniek is kosteloos tot maximum 100 deelnemers en met een tijdsbeperking tot 40 minuten.

Het volgende Wieltjes verschijnt eind april. Jou bijdrage is welkom tot eind maart via voorzitter.mccf@telenet.be.

Jacques



SOLIDO—TONERGAM serie brandweerwagens Deel 9b

Marc Verschueren

“3116 GMC, Camion Compresseur”.

Zelfde als 3115 maar met open cabine. (foto zie Wieltjes 2011)

“3117 GMC, Camion Dépannage”.

Zelfde als 3110 maar met gesloten cabine. Vanaf 1944 werd de GMC met open cabine geleverd om beter beschermd te zijn tegen vijandige vliegtuigen wegens de weerspiegeling door het windscherm. (foto zie Wieltjes 2011)

“3121 GMC, Camion Baché”.

Zelfde als 3113 maar met een grijs dekzeil. Er zijn talrijke logo's verschenen. (foto zie Wieltjes 2011)

“1314 Camion Incendie Mercedes 1217”

Pas in 1988 komt deze versie van een Mercedes model van 1978 (N° 373). De schaal zou 1/55 zijn. De achterbouw is in goedkope plastic en er was ook geen logo! Gent had een bijna identiek voertuig als slangenwagen maar met vier rolluiken aan weerskanten.

“3119 Véhicule d'incendie Aéroport SIDES”

maart '91, eens een volledig nieuw model. Het logo is correct S2000 Aéroport de Paris. Helaas de schaal is 1/63 waardoor het model veel te klein lijkt, 181 mm.

“3120 Véhicule d'Aéroport SIDES” zelfde model maar met logo van Berlijn Tegel.

“3304 Jeep Willys Pompiers” de klassieke Jeep (N° 1322) krijgt nu een grijs dekzeil en de reeds bekende motorpomp Guinard (N° 360).

“3509 Tracteur Citerne Saviem-Renault” 1986 komt deze versie van een Saviem tractor H875, N° 370 van 1977 maar nu met een nieuwe citerne met dubbele achters in plastic. Er is enkel het gewone logo Sapeurs Pompiers op de tank. Schaal 1/50, 92 mm.





Ferrari one-off part 12: SP3JC

Maranello; 28 november 2018. De laatste creatie van het one-off project, de SP3JC, wordt opgeleverd aan zijn eigenaar. Er zou naar verluid zo'n 36 maand aan gewerkt zijn. De kleurstelling is een mix van Bianco Italia, Azzurro Met en Giallo Modena. De Schotse Ferrari verzamelaar én topverkoper heeft een goed gevulde garage, noem het gerust een klein museum, en er is blijkbaar altijd plaats voor eentje meer.

Neem een F12tdf, zaag het dak eraf en geef hem een speciaal kleurtje en wat designfoefjes en klaar is Kees. Neen, zo simpel is het niet. Alleen al dat hij niet teveel mag plooiën wanneer het motorisch geweld wordt losgelaten. Ferrari heeft al wat ervaring met eerdere specials en weet dit dan ook in goede banen te leiden.

De basis van deze 'dakloze' is de F12tdf, die dan weer de hardcore versie is van de F12 berlinetta. De krachtbron onder de motorkap voorin is een 6.3 atmosferische V12 met 780pk. De motorkap heeft 'glazen' panelen om de briesende paarden aan heel de wereld te tonen.

Een sprintje naar de 100 lukt in 2,9 seconden en de topsnelheid zou net boven de 340 km/u liggen. Over de prijs doet men uiteraard geheimzinnig maar via diverse bronnen op internet wordt 3 miljoen US Dollar meerdere malen vernoemd.

Wat betreft een model op schaal is er nog geen info terug te vinden maar ik twijfel er niet aan dat ook daar wel verandering zal in komen. En dan hoop ik er eentje op 1/43 op de kop te kunnen tikken voor mijn museum op schaal.

Cheers,



2021 .18



Patrick



De Jaguar XK 120 en zijn testpiloten.

Het Engelse automerk Jaguar behoort tot één van mijn miniatuurverzamelingen. Vooral de racewagens hebben mijn voorkeur.

Onder deze miniatures heb ik er eentje met een speciale geschiedenis, zelfs tot betrekking met ons eigen landje, nl. de Jaguar XK 120.

In 2019 was het 70 jaar geleden dat op een stukje nieuw aangelegde autosnelweg Brussel/Oostende, toen de E5 nu E40, te Jabbeke een snelheidsrecord werd gebroken.

De toenmalige "Swallow Sidecar Company" was tijdens WO II bezig met het repareren van bommenwerpers en het bouwen van "Spitfires". Voor auto's was er geen tijd. Voor de oorlog was de SSC gekend voor het bouwen van

Autosalon Londen 1948

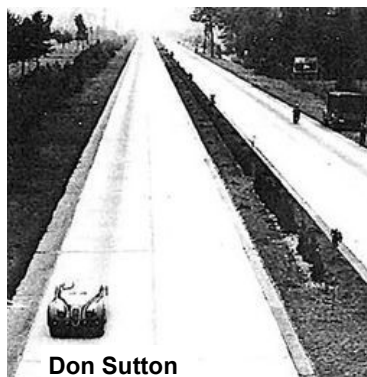
sidecars voor motorfietsen en onder de naam "Swallow Coachbuilding" koetswerken voor automerken zoals Austin, Wolseley Hornet, de Ensign 13 enz. De heer William Lyons oprichter van SSC wou wel eens zelf auto's gaan vervaardigen. Zo kwam het dat in de jaren '30 een "Swallow" werd ontworpen. De SS I, de SS II beter gekend als de Jaguar SS 90 en SS100. Na de oorlog werd de naam van de firma veranderd in "Jaguar".

De vroegere taken werden weer opgenomen en men startte met verdere ontwikkelingen op de modellen van voor de oorlog. Die nieuwe modellen kwamen op de markt. Zo kwam er in 1948 de Mark V, een auto met een gedurfde styling en vlotte prestaties. In datzelfde jaar werd er nog een nieuw model gelanceerd dat moest dienen als "eyecatcher" om op autosalons klanten te lokken voor Jaguar. Het was een slanke sportwagen volledig met de hand gebouwd en met een koetswerk van aluminium. De Jaguar XK 120 zag het levenslicht. Dat getal 120 stond voor de snelheid van 120 miles/uur (= ong 192 Km/uur). Die tijd was dat een ongelooflijke snelheid en de journalisten maar ook de concurrentie stelden zich vragen of dit wel allemaal waarheid was, zeker omdat het hier om een gewone burgerauto ging. Jaguar werd met de rug tegen de muur gedrukt en moest daarom iets doen.

Er werd gezocht naar een geschikte plaats om een en ander te bewijzen en het oog viel op een nieuw aangelegd stuk snelweg te Jabbeke. In 1949 met de medewerking van Jaguar België en de Koninklijke Belgische Automobielclub werd een stuk van zo'n 8 km voor enkele uren aan één kant afgesloten (in die tijd geen probleem want er was bijna geen verkeer).

2021 .03

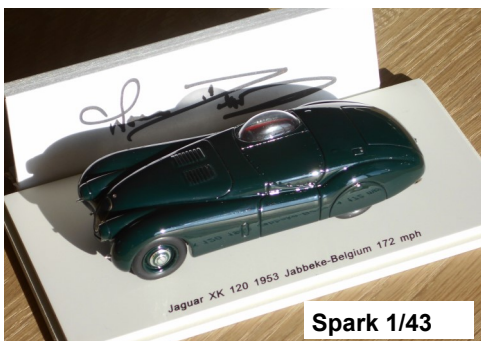
Een testpilot van Jaguar, ene Ron Sutton, kreeg de opdracht met een gewone witte XK120 en getankt met gewone benzine, de test af te werken. We schrijven 30 mei. Alle officiële tijdopnemers zijn present alsook enkele persmensen. Het is grijs en kil en men wacht op de grote baas W. Lyons die wat later arriveert met nog een horde Britse journalisten achter zich aan. De start wordt gegeven en de XK schiet met een flinke dosis plankgas weg. De afstand wordt heen en terug afgelegd en de snelheid wordt telkens opgemeten, zelfs meerdere keren. De twijfelaars worden op hun plaats gezet, de 120 miles barrière wordt gebroken met een snelheid van 213 km/uur (203 km/uur gemiddeld). Na die prestatie werd de testpilot bedankt met een schouderklopje van de patron "Well done". Daarna vertrok Sutton om met die XK een alpenrit af te werken. Hij bleef testpilot voor Jaguar tot 1951 en overleed in het jaar 1957 na een korte ziekteperiode.



Don Sutton

Door de prestatie te Jabbeke maar ook door die met de raceversies ervan in de 24 uren van Le Mans werd deze auto een enorm succes. Iedereen wou er eentje. Het grootste aantal was echter bestemd voor de Amerikaanse markt (speciaal met het stuur aan de linkerkant).

4 jaar later, namelijk op 20 oktober, scheurde terug op ongeveer dezelfde plaats te Jabbeke, weer een Britse testpilot genaamd Norman Dewis (opvolger van Sutton) met 277 km/uur aan het stuur van een verbeterde XK 120 en 287 km/uur met een prototype van de C-type (nieuwe raceversie van de XK). Die dag en op dat traject werden voor Jaguar weer verschillende snelheidsrecords gevestigd. Dewis testte er eveneens prototypes van de wagens die later de 24 uren van Le Mans in 1955, '56 en '57 zouden winnen. De D-types. Dewis was niet alleen testpilot maar mede ontwikkelaar voor latere modellen, zoals de XK140, XK150, XK-SS, de E-type, de XJ-13 voor de jaren '60 en '70. Hij was ondertussen "Chief development test engineer" en dus verantwoordelijk voor zowel modellen vanaf de XK140 tot en met de XJ40 (een carrière van 1952 tot 1985). In het jaar 1999 was de toenmalige waaghals terug in Jabbeke om er in de dorpskern een bronzen gedenkplaat te onthullen, dit om de sportieve prestaties van 50 jaar geleden te herdenken.



Spark 1/43

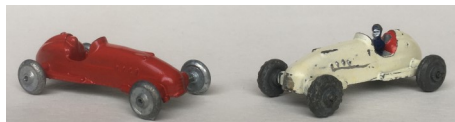


Series	Tucker Box	Matchbox	Motorway Mini	Hong Kong	mm	Type
Made by	Tolmer	Lincoln Ind.	Lincoln Int.	Lincoln Int.		
Made in	Australië	NZ	NZ	Hong Kong		
Tractor	X	4500	4304	X	41	Massey Harris
Land Rover	X	501	4303	X	45/43	
Sand Truck/Utility Truck	X	502	4302	X	56	GMC
(Petrol) Tanker	X	503	4300	X	56	Austin
Fire Engine	X	504	4301	X	51	
Racing Car		505	4309	X	50	
Bus/Land Liner		506	4306	X	57	
Breakdown Truck		507	4307	X	54	
Furniture Van		508	4311	X	52	Morris J
Ambulance/Van		509	4310	X	49	
Jaguar		510	4308	X	54	XK 120
Dump Truck	X	511	4305	X	56/51	Euclid
Semidecker Bus	X	-	-	-		



2 - Algemene kenmerken

De modellen zelf waren eenvoudig van makelij en soms nogal klein van formaat (tussen 41mm en 57mm). Net als



Matchbox waren ze van degelijke kwaliteit, duurzaam en karaktervol. Ze droegen aanvankelijk geen vermelding en waren éénkleurig gespoten. Ze waren volledig van metaal en hadden twee soorten wielletjes: zilverkleurig (met glad loopvlak) en grijs (met geribd loopvlak). De wagentjes hadden geen bodemplaat en dus ook geen interieur. Alhoewel stevig gebouwd missen ze toch de verfijning en de betere afwerking van hun Britse tegenhanger. Net als bij Matchbox ging de voorkeur van de fabrikant bij de modellenkeuze uit naar voertuigen voor werkverkeer zoals een tractor, een takelwagen, een pick-up enz.

In de loop van hun bestaan ondergingen veel modellen een lichte wijziging. Zo kregen de Land Rover en de Dump Truck een volledig nieuwe gietvorm.

Modellen welke aanvankelijk geen bestuurder hadden kregen achteraf dit onderdeel bijgevoegd. De Ambulance verloor eerst zijn rood kruis en werd een Light Van / Pick-up Truck (Motorway Mini series, om daarna opnieuw als ziekenwagen te eindigen. Latere modellenversies hebben een zilverkleurige afwerking (bumpers, lichtjes, radiator) en zijn ook tweekleurig gespoten. (mask-spray). Ze dragen op de binnenkant de vermelding 'Made In Hong Kong'.

De Lincoln autominiatuurtjes hebben geen hoge verzamelwaarde, maar zijn niettemin een charmante aanvulling van de inmiddels zo beroemde Matchbox tegenspelers uit die tijd. De Matchbox namaak doosjes daarentegen zijn (bijna) nooit te vinden, en het zou misschien een goed idee zijn om hiervan ooit kopieën te maken ... De Motorway Mini blisterkaart bevat op de achterzijde een volledige lijst van de beschikbare modellen. Er bestaat in deze reeks eveneens een geschenkverpakking met negen stuks, onder de naam 'Mini Model Fleet'.

Voor een echte verzamelaar blijft het een hele uitdaging om van elk van de twaalf modellen zoveel mogelijk varianten terug te vinden. Inderdaad, de Lincoln miniatuurtjes hebben ahw. een hele carrière achter de rug, met een bescheiden begin in Australië om dan uit te wijken naar Nieuw-Zeeland, en uiteindelijk in volle glorie te eindigen in Hong Kong, en dit gespreid over een productietijd van ca twaalf jaren(1957 tot +/- 69).

3 - Opmerking tabel en foto's

De eerste versie van de Land Rover (45mm) en de Dump Truck (56mm) werden niet overgenomen door Lincoln maar kregen later wel een apart plaatsje bij Fun-Ho!

De Semidecker Bus, zie tabel werd eveneens nooit geproduceerd door Lincoln maar verscheen later zowel bij Streamlux als bij Fun-Ho! in licht gewijzigde versie.

Daar waar 2 modelletjes op een foto staan is het linker modelletje geproduceerd in NZ, het rechtse in HK.

In januari van 2015 werd Norman Dewis door Queen Elisabeth II geridderd tot "Officer of the British Empire". In maart van datzelfde jaar was nu "Sir Norman Dewis" eveneens op het oldtimer evenement Antwerp Classic aanwezig. Hij was er uitgenodigd op de prachtige stand van Jaguar, hij werd er gevierd, geëerd, geïnterviewd en daarna tijdens het nuttigen van een natje en een droogje, praatte hij met de talrijk opgekomen genodigden. Hij was zelfs bereid miniaturen (van mij en Koen VK) te signeren en met ons op de foto te gaan. Een nog kranige man alhoewel hij toen bijna 94 jaar jong was. Sir Norman Dewis is uiteindelijk op 8 juni 2019 overleden aan de hoge leeftijd van 99 jaar. U ziet beste lezer, tot wat zo'n 1/43 autominiatuurtje, mits wat opzoeking, kan leiden. Die andere honderden modellen van mijn verzameling hebben eveneens een eigen geschiedenis.



Tekst en foto's Daniel Vanelsacke



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

Nieuwe hobby : Kits bouwen voor gepensioneerden.

Ik weet niet hoe het komt, maar het is al een paar maanden dat Roger Versprille, Daniel Vanelsacker en mezelf, de restanten van het circuit van Nijvel opzoeken. Daardoor raakte ik ook gefascineerd in het opzoeken van documentatie van de 2 Formule 1 races die daar werden verreden, nl. in 1972 en in 1974. Hierdoor leerde ik ook kennismaken met de F-1 wagens van die periode. Schitterende bolides met veelal van die hoge luchthappers en brede banden en spoilers.

En ... ik zag toch wel een zeer speciaal model op ebay zeker, het was een Token RJ02 met Ford-motor, destijds bestuurd door Tom Pryce. Tom was een opkomend talent in die periode, maar een vreselijk ongeluk tijdens de GP van Zuid-Afrika maakte op 5/3/1977 een bruusk einde aan zijn carrière.



Een baanmarshal, de 19-jarige Frederick Jansen Van Vuuren stak de baan over, maar had de snelheid van een F1 wagen niet goed ingeschat, waardoor de jonge Van Vuuren aan 270 km/u werd overhoop gereden. Van Vuuren droeg een brandblusser bij zich en het zware ding trof Pryce in het gelaat. De helm van de Welshman werd afgerukt en het bandje van de helm onthoofde hem bijna.

De Shadow, nu met een dode coureur achter het stuur, denderde voort, ramde de Ligier van Lafitte en kwam tot stilstand. Het was een afschuwelijk ongeluk in een tijd waarin veiligheid in de sport zo anders werd bekeken als nu. De dood van Tom Pryce betekende het einde van een getalenteerd coureur die de vaardigheden bezat om één van de grootste rijders van zijn generatie te worden. Dat de veiligheid nu van een totaal ander niveau is, is duidelijk.

En nu terug naar ons onderwerp ... uiteindelijk heb ik de kit gekocht en ben beginnen bouwen. De kit is eigenlijk zeer rudimentair, met niet teveel detail, een perfect beginnersobject ... voor mij dus.



Vanaf dan (we schrijven ca. 1962) kregen alle modellen een nieuwe naam: Motorway Mini series en een nieuwe meer eigentijdse standaard blister verpakking. Ook de firmanaam veranderde van Lincoln Industries naar Lincoln International. Enkele modellen ondergingen een lichte wijziging en er werd ook een nieuw nummeringssysteem ingevoerd (zie tabel).

In het midden van de jaren 60 besloot Laidlow om in Hong Kong een nieuwe fabriek op te richten en meer internationaal te gaan werken. De productiekosten lagen daar immers veel lager dan in N.Z., wat ook meer ruimte gaf voor verdere expansie. Alle modelletjes kregen nu een opdruk mee 'Made in Hong Kong' en werden naar alle waarschijnlijkheid verkocht in bulkverpakking. Rond deze tijd kwam Lincoln International ook op de proppen met een aantal F1-wagentjes op schaal 1/66. Deze voertuigen werden volledig gekopieerd van de miniatuurracers die tussen 1965 en 1968 door Penny in Italië werden geproduceerd. Ze werden ondergebracht in een reeks met als naam 'Pocket Pack series' en waren afzonderlijk verkrijgbaar in een plastic doorkijkdoosje.



Het bedrijf had zowel kantoren in Hong Kong, Londen, als in Nieuw-Zeeland, waarbij een groot aantal van de in HK geproduceerde speelgoedproducten werd uitgevoerd naar Groot-Brittannië. De onderneming speelde het klaar om op de Britse markt in concurrentie te gaan met gelijkaardige ondernemingen uit de speelgoedsector. Er werd een driemaandelijks nieuwsbrief uitgebracht ('Lincoln News'), terwijl op de Britse televisie ook promotie werd gemaakt voor diverse Lincoln producten.



In 1984 trad Lincoln International gezamenlijk op met de Scott Group Ltd. en de PC Henderson NZ Ltd. Wat er daarna met de firma is gebeurd blijft mij voorlopig nog onduidelijk. Lincoln zal echter voornamelijk bekend staan als een gedurfde, eigenzinnige en onnavolgbare fabrikant van die zogenaamde Matchbox kopieën, waarmee hij er zelfs in geslaagd is om een groot deel van de wereldmarkt te veroveren !





Heron Van Damme

1 - Historiek

Lincoln Industries Ltd. is ontstaan rond 1946 uit een kleinhandelszaak genaamd Farmers Trading Company, na overname door A. Lincoln Laidlow, die zaakvoerder werd. De firma was gevestigd in Great South Road, Penrose, Auckland, New Zealand. Vanaf het begin van de jaren 50 produceerde men reeds een grote verscheidenheid van allerlei soorten speelgoedproducten, zowel in plastic als in metaal. Veel van dit speelgoed was echter niet gemarkeerd.

Vanaf 1957 zien we in Melbourne (Australië) een kleine reeks van in totaal 7 micromodelletjes verschijnen, die veel gelijkenis vertonen met de toen bestaande Matchbox miniatuurtjes. Ze zijn verpakt in rood/gele kartonnen doosjes waarop staat vermeld 'Tucker Box' series'. Producent is Alex Tolmer & Associates Property Ltd., een firma die eveneens verdeler was van de 1/43 Lincoln Micro Models voor de Australische markt.



Wegens de in Nieuw-Zeeland geldende invoerbepalingen voor speelgoed uit het buitenland, besloot Lincoln Laidlow om de productie van deze modelletjes van Tolmer over te nemen. Het modellenbestand werd uitgebreid tot 12 stuks en de Tucker Box doosjes werden vervangen door doosjes van geel/blauw/zwarte kleur, met vermelding van 'Matchbox Series'. Hiermee was Matchbox New Zealand een feit ! Laidlow had daarbij maar één zaak op het oog: het gras vóór de voeten van Matchbox wegmaaien, inspelend op zowel de populariteit ervan als op de wetgeving die het voor Matchbox moeilijk maakte om in Nieuw-Zeeland voet aan de grond te krijgen. Maar ... Laidlow had blijkbaar ook één zaak uit het oog verloren: het schaamteloos misbruik maken van het woord Matchbox als geregistreerde handelsnaam was een strafbaar feit. Het duurde dan ook niet lang of er werd een rechtszaak tegen Lincoln Industries aangespannen, en de zgn. Matchbox doosjes verdwenen van het toneel.



Eerst heb ik de MCCF boekjes opgezocht, waar ene Jean-Pierre Sandrap in verschillende stappen uitlegt hoe je best begint aan kitbouwen en welke materialen je echt nodig hebt ... waarvoor dank Jean-Pierre, het heeft mij zeer goed geholpen.

Na veel schuren, slijpen en spuiten ben ik toch zeer tevreden over mijn model. Roger Versprille vond dat ik te weinig detail op het motorblok had aangebracht, de rolbaar was ook niet correct ... enfin hij heeft de kit weer losgemaakt en de nodige details aangebracht. Ik moet eerlijk toegeven, hij zag er dan nog beter uit, waarvoor dank Roger.

De gebouwde kit hoort in een box. Ik heb die voorzien van een foto van Tom in zijn Token en op de achterzijde een foto van ons bezoek aan het huidige circuit van Nijvel. Lees Wieltjes 2011. Het is zeker niet de plaats van het ongeval. Op de foto hiernaast zie je de echte Token, die nog steeds intact is, welke ik in 2009 zag in Spa-Francorchamps tijdens de Spa Six Hours.



Koen Van Kenhove



TAVERNIER

Torhoutsesteenweg 191
8210 Zedelgem

T +32 (0)50 20 93 81

www.tavernierzedelgem.be

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



Over Hanomag

Hanomag leerde ik pas kennen eind jaren 50, toen mijn buurman een zware R545 landbouwtractor kocht. Eigenlijk was het geen landbouwtractor maar een dorstractor, een massief blok staal van 3,6 ton met een 60 pk dieselmotor (heel sterk in die tijd) nooit gezien maar in het Waasland kwam je ze meer tegen, de dealer woonde immers in Zaffelaere.

Begin jaren zestig ontdekte ik dat er in de buurt toch nog een kleine cultuurtractor bolde bij een groentekweker en een eind verder woonde een boer met blauwe Hanomag. Later kwam er een rode in de plaats, iets slanker dan zijn voorganger.

De droom van elke verzamelaar is een Lanz Bulldog. Maar die zijn nu heel dun gezaaid of niet meer te vinden, daardoor is Hanomag een goed alternatief.

Maar eigenlijk wou ik het over wegtransport hebben.

Hanomag een noodlottig merk?

Mijn eerste job eind 1967 was in een bedrijf waar ze een Hanomag vrachtwagen hadden. Een aftands model, zie de Kuifjes collectie. Op een dag kwam onze chauffeur binnen met angstzweet en klamme handjes. Een fuseepen was doorgebroken, daarmee viel zijn vrachtwagentje zonder remmen en besturing ... gelukkig zonder ongeval. Er werd een nieuwe pen gemonteerd. Na een paar ritten werd de vooras nagezien. Het vrachtwagentje werd dan vervangen door een Renault bestelwagen.

Het droevig verhaal van Ronny1970. Ronny was een lieve goedlachse kerel, alleen nogal roekeloos. Hij reed op een Flandria rally, dat was 'je van het' bij de jongeren eens ze zestien waren. Op een zondagavond, het regende heel hard en Ronny kwam met zijn brommer en Chris op de duo-zit voorbij het stamcafé van Flor. Flor dronk graag een pintje en hij parkeerde zijn Hanomag altijd vlak voor de deur in een bocht. Het gevolg laat zich raden. Ronny knalde tegen de Hanomag Kurrier. Ronny was op slag dood en Chris was zwaar gewond.



ST 100., Wiking 1/87



Enser, Brekina 1/87.



F 55, Norev 1/43.



L 28, Kuifje reeks 1/43.

De nieuwe 6 cilinder 5,33 liter motoren met bovenliggende nokkenas en 3 carburatoren als Adex C of Adex sport werden in 1922 op de markt gebracht, deze Exelsior's hadden een top van 140 km/u.

In 1923 werd deelgenomen aan de 24 u van Le Mans met 2 wagens, deze eindigden respectievelijk op de 5^{de} (Lécureul-Flaud) en de 7^{de} plaats (Dils - Caërels). **Op de SLM doosjes staat:**
Nr 1 eindigde in de 24 uren van Le Mans 1923 4^{de} en werd bestuurd door André Dils - Caërels.

Nr 2 eindigde 9^{de} bestuurd door Gonzage Lécureul - Flaud.

Een nieuw type wagen werd ontwikkeld in 1925 in verschillende versies :
Tourisme 1 carburator 130 km/u.
Sport 3 carburatoren 145 km/u.
Super Sport 160 km/u.

Exelsior nam in 1926 deel aan de Grote Prijs van België, de 24u van Francorchamps waar Dils - Caërels 9^{de} werden !

In Menvin (Fr) nam men deel aan de Grote Prijs van Lille, André Pisart brak daar met zijn Exelsior het ronde record op het "circuit des Routes Pavées" maar kende pech toen de benzinepomp het liet afweten waarna hij als 15^{de} terug in de race kwam om uiteindelijk

als 3^{de} te eindigen na nogmaals het ronde record te hebben gebroken, Caërels haalde daar met de andere Exelsior de 1^{ste} plaats binnen.

Als eerbetoon aan de Belgische koning kregen Exelsior's de typebenaming Albert I !

Commercieel directeur Raoul de Thier besloot in 1927 om 3 wagens te prepareren om na het succes in Lille deel te nemen aan de Grote Prijs van België (24 u). In de stromende regen wonnen Nicolas Caërels - Robert Sénéchal voor André Dils - Jacques Eduoard Ledur in een Exelsior Albert I, Exelsior is het enige Belgische merk dat ooit de 24u van Francorchamps won. 1927 is ook het jaar dat Exelsior werd overgenomen door Imperia in een poging om de Belgische automobielenindustrie te bundelen.

De resterende onderdelen werden over gebracht naar Luik en de fabriek in Zaventem diende om de carrosserieën te bouwen voor Imperia tot 1933. In 1930 werd de laatste keer een Exelsior geëxposeerd op het autosalon van Brussel.

Naar het schijnt zouden er in heel de wereld nog slechts een 7 tal Exelsior's over blijven !



Exelsior D6 Albert I, miniatures SLM, (Special Le Mans van Christian Gouel)





Belgische auto's in miniatuur

Deel 2



**Exelsior kopje
koning Albert I**

Eric Van Driessche

Exelsior (Zaventem) 1903 - 1930.

In 1903 werd te Brussel Tervurenlaan 4-6 door Arthur De Coninck de "Compagnie Nationale Exelsior" gesticht.

Geboeid door auto's begon De Coninck in 1904 enkele wagens te ontwerpen voorzien van een houten chassis versterkt met staal en een Aster motor met 1=2 of 4 cilinders als krachtbron.

Men bracht in 1905 3 types chassis met geperst stalen frame en 4 cilinder Aster motoren van 16=22 of 30pk op de markt. Het chassis was van Arbel en de versnellingsbakken kwamen van Malicet-Blin.

Op 1 Januari 1907 kreeg de firma een andere juridische en technische vorm en werd "Société A. De Coninck en Cie".

Deze verhuisde naar St Gillis Brussel waar nog datzelfde jaar het eerste geheel door de firma gebouwd voertuig de fabriek verliet, een 4 cilinder zijklepmotor 14/19 pk met cardan aandrijving.

1909 was het jaar dat men een nieuw type wagen ontwierp die het merk Exelsior voorgoed bekendheid bezorgde, nl de Exelsior D6, een 6 cilinder die zich onderscheidde door zijn betrouwbaarheid en souplesse !

In 1912 ontwikkelde de D6 reeds 66pk maar zou toch nog vervangen worden door een sterkere motor met kopkleppen.

Op de meeting van Oostende vestigde 6 cilinder in de 20 km proef een nieuw record met 180 km/u. In Spa sloeg hij alle records op de klimkoers Malchamps en Béthane terwijl men ook met Exelsior in Brooklands het 50 mijl record werd verbeterd. Het gevolg was dat in 1913 de productie steeg tot 250 chassis.

Het productie programma bestond uit:

D4 14/20 pk 4cyl. 4 versnellingen.

D6 18/24 pk 6cyl 4 versnellingen.

F6 30 pk 6cyl. 3 versnellingen.

Na de vele overwinningen door Joseph Cristiaens werd ook een betrouwbaarheidsstunt tot een zeer goed einde gebracht. Cristiaens reed van Brussel naar St Petersburg met een gemiddelde van 80km/u. Gezien de toestand van de wegen in N/O Europa was dit een onwaarschijnlijke prestatie in 1913 !

In 1914 werd de vlakke radiator vervangen door een meer puntig type.

Tijdens de oorlog werd de fabriek leeggeplunderd door de Duitsers!

De koninklijke familie kocht in de loop der jaren verscheidene Exelsior's, toen de Franse president een bezoek bracht aan het front samen met Koning Albert I verplaatsten ze zich met een Exelsior D6 Torpedo. In 1919 kon men in een leeg geplunderde fabriek terug van 0 starten!

De nieuwe Exelsior ADEX B had terug dezelfde goede kwaliteit en reputatie van voor de oorlog, de motor was dezelfde gebleven maar had nu een langere slag en de wagen had achteraan Cantilever veren en de beroemde ADEX stabilisatoren.

De twee broers en hun Hanomag F65.

In onze club waren nogal wat mensen die de tractorevenementen bezochten met hun voertuigen. Onze twee broers waren garagisten, gespecialiseerd met de inbouw van diesels in benzine wagens. Bij vrachtwagens geen probleem, maar bij personenwagens waren soms sporadische verbouwingen nodig. En de schouwing was ook geen probleem maar het moest wel keurig uitgevoerd zijn. Vermits onze broers ook verre verplaatsingen deden, hadden zij een Hanomag met lange wielbasis. Eens waren ze nog maar pas vertrokken en het was al prijs! Zij kwamen een bende motards tegen en er knalde er een in de flank van de vrachtwagen. De motorrijder werd weggeslingerd en was op slag dood. Hun tractor viel van de laadbak en zowel de vrachtwagen als de tractor waren 'perte totale'! Ze hebben dan een Ferguson tractor aangeschaft, die liep wat sneller en zij sleepten hun tweede tractor erachter.

De Kurrier bakkerswagen.

Wie herinnert zich nog dat vreselijke ongeval waarbij een gans klasje werd weggemaaid toen zij op straat les kregen van hun juf over verkeersveiligheid! Ik had een artikel bewaard over dit smartelijk ongeval maar ben het kwijtgespeeld.

Modellen van de Hanomag Kurier:
Wiking 1/87, Norev 1/43. Hanomag F:
Norev.

Wegtractoren.

Dat er ook speciale wegtractoren van Hanomag bestonden ben ik pas te weten gekomen in 1968 bij het leger. Het waren Bataljonsfeesten, de foor kwam eraan te pas en enkele foorkramers hadden een gigantische trekker: De Hanomag ST100.

Hiervan vindt je modellen op 1/87 bij Wiking in verschillende kleuren en met diverse aanhangers. Bij Schuco idem dito op 1/43.

Later verschenen de ST50 en de Enser. Verder waren er ook wegtrekkers die afgeleid waren van de landbouwtractor.

Andere wegtrekkers waren er van Lanz, Kramer, Eicher, enz.

In het Taschenbuch van uitgeverij Franckh staan er zo 70 verschillende Duitse merken van wegtractoren!

Julien Lippens



Kurier, Norev 1/43.



ST100, Schuco 1/43.



R 55 ATK, Preiser1/87.



Buitenbeentje: modellen van Taunus G73A / G93A 1939 - 1952

35 jaar lang heb ik echte, 1/1 Ford Taunus G73A gehad. Het waren er 3 van 1950 en een rijdend wrak van 1951. De eerste kocht ik in mei 1978, een mooie, doch motor defect en slechts 31.000 km. Op de rommelmarkt van 't Sint-Jacobs (Gent) ontmoette ik de eigenaar van een 1951 welke een frontale botsing had op de Brusselsteeweg in Melle. Die werd nr.2 en die reed nog wel. Later kwam er uit een echtscheiding een 2^{de} 1950 bij met slechte motor en dito carrosserie. Wel in een wijnrode, zeer mooie bordeauxkleur. Uiteindelijk vond ik te Brussel in 1987 de meest bruikbare Buckeltaunus bij een verzamelaar, in een hoekje, onder een roestig afdak. Toen kon het assembleren beginnen. In juli 1991 was de klus geklaard en kon de wagen op de baan. Ja, destijds zonder keuring. De Taunus veranderde toen ieder jaar in grove details. Onderling verwisselen ging nog maar net. (f1)

Een schaalmodelletje erbij? Ja dat had ik enkele maanden ervoor (1978) al gevonden bij Verborgh (Gent). Een Plumbies bouwdoosje op 1/43 voor de luttele prijs van 600 BFR. Het is afgewerkt en valt relatief goed mee. Het is een 1951 model, dus niet wat ik toen echt had. Van een 2^{de} 1951 model van Danhausen (D) heb ik geprobeerd er een 1950 model van te maken. Dat is helaas lichtjes mislukt, teveel weg gefreesd. Het ligt dus al jaren in het doosje op betere tijden te wachten. De mal was toen al duidelijk versleten en blijkbaar waren ze de giettechniek ook al kwijt. (f2)

Nog later verscheen bij EMC (f3) de gelimiteerde oplage van een nog meer versleten, zelfde mal, voor een goede 95 € exclusief verzendingskosten. Dat was een brug te ver ... derdehands rozen noem ik dat.

Er was toen ook een vooroorlogs (G93A) 1/43 Plumbies model te koop. Destijds nooit gevonden, maar wel later via ebay op de kop getikt. Het is het 1939 model. Daar werden er slechts 7100 echte van gemaakt, tot 1942. (f2). Neo heeft enkele jaren terug een zeer mooie 1939 uitgebracht tegen 60 €. Die zijn helaas allemaal uitverkocht. (f4). Op schaal 1/43 komt het er hem op neer dat het schaalmodel nog zeldzamer blijft dan de wagen zelf. In het totaal werden er geen 84.000 stuks van gebouwd.

De Plumbies, Danhausen, EMC en Neo's zijn duidelijk zeldzamer.



f1



f2



f3



f4



f5

Ondertussen was Wiking begonnen met het produceren van HO modelletjes van het vooroorlogse model. Dit in verschillende kleuren. Blijkt dat er ondertussen modelletjes verkocht werden van voertuigen die vermoedelijk nooit gereden hebben, een gele taxi en een hot-rod ... zeg maar: Hachette zijn 2 pk's achterna. Daar gaat dan natuurlijk opnieuw de deur dicht ... (f5)

In HO bij LION Models, is er ook een kit résine uitgekomen en aangekocht. Dat blijft onaangeroerd omdat het zo fragiel is ... je kan er bijna niets aan bewerken! (f6) Bij de foto van het afgewerkte model stel ik me serieuze vragen. (f7)

Van het chassis – cabine model G73C, bestaat ook een bestelwagen schaalmodel op "HO". Dat heb ik ook op ebay in Duitsland gekocht voor een prijs welke ik zo snel mogelijk ben vergeten. Ik dacht dat het een 1/43 model was. (rechts op f4)

De oorspronkelijke wagen was een verderzetting van de Ford Eifel. Deze had een afzonderlijke chassis. Als reactie op de succesvolle monoqueue Traction Avant, gingen voor WO 2 diverse firma's hun koetswerk aan het chassis lassen. Dat gebeurde dus ook bij deze Fordjes. De buckel was evenwel ook verkrijgbaar als chassis – cabine. Volkswagen zijn bully bestond toen nog niet, dus werden zo goed als de helft van deze buckels omgebouwd tot ambulance, bestelwagen, 4-deurs taxi of als décapotable. Ze geraakten rats versleten en verdwenen omwille van het goede ijzer, het aanwezige koper en de te lichte motor al snel op de schroothoop. Ook omdat omwille van het Marshall plan de Duitsers als straf tot en met 1951 geen nieuwe modellen mochten ontwikkelen. In 1952 kwam bij Ford Keulen de 12M (Meisterklasse) in het roesten, met dezelfde lichtjes opgefokte 1172 cc motor.

Er moeten nog buckel schaalmodellen bestaan. Want in de beurs van Essen heb ik zo maar effentjes 2 uren staan wachten op de verkoper van een onbekend buckelmodelletje. De verkoper is nooit komen opdagen, tja grote beurs hé.

Ooit was het de bedoeling om de bordeaux wagen om te bouwen tot een Wilhelm woody, welke wel in het echt bestaan heeft. Dat was voor nu, tijdens mijn pensioen. Van de achterkant zijn er geen foto's. (zie groen model f4) Daarvan heb ik dan maar in klei een testmodelletje geboetseerd. (f8)

In 2013 is de Centerdoor Ford T bij mijn verzamelwoede gekomen. Met spijt ging de deur dicht voor de buckel. En bij Buckel staat er op ebay nogal rap eens vermeld "nur für Deutschland und Oostenreich". Daar deden ze dan zelf de deur dicht



f6



f7



f8