

Garage Baele

Officiële **Renault** & **Dacia** verdeler

Industriepark Rosteyne 9

9060 Zelzate

09 342 97 77

www.renaultbaele.be



2^{de}-handscentrum

AUTOPAND

Walderdonk 63

9185 Wachtebeke

info@autopand.be

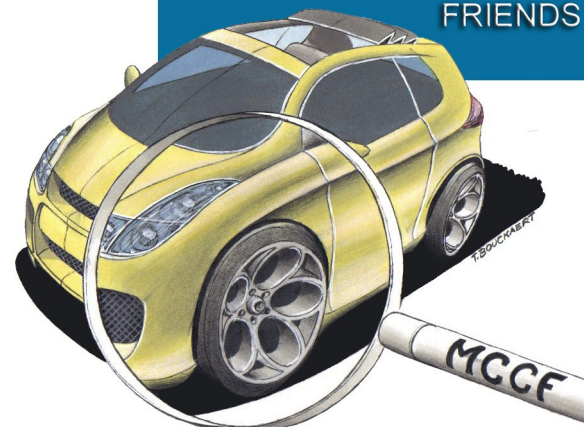
+32 473 89 12 22

Wieltjes



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

MODEL CAR COLLECTOR
FRIENDS



Nieuwsbrief voor de vriend
modelautoverzamelaar en
-bouwer.

Inhoud:

- P 2 Clubnieuws
- P 3 Ferrari one Off's: part 10SP3 JC
- P 4 Belgische auto's deel 3: Fondu
- P 6 Lucien Bianchi
- P 09 Philippe Sergeant en Vectis
- P 14 Route 66: Lincoln White Metal Works
- P 17 Toner Gam brandweer deel 9b
- P 19 Jean Graton en Vaillant in slotcars

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Maa - Apr 2021
Met 0 bijlage

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



Beste vrienden,

nog steeds een rare tijd, zelfs al zijn een aantal leden reeds lang in pensioen, iedereen is op verplichte rust gesteld voor een aantal activiteiten. Maar zich vervelen kan toch niet. Laten we actief blijven en anderen helpen waar nodig. Het is nog niet duidelijk of er een derde golf komt. De derde golf van de Spaanse griep 100 jaar geleden was de grootste. Onze gezondheid staat voorop, laten we voorzichtig blijven.

Het ziet er niet naar uit dat we onze hobby binnenkort tezamen kunnen uitoefenen. Lente, betere temperaturen, een zonnetje, hopelijk mogen we iets organiseren in open lucht. Het is duidelijk dat de hobby belangrijk is want op een paar vrienden na heeft iedereen het lidmaatschap vernieuwd en laten we wensen dat ook deze leden nog steeds in goede gezondheid zijn.

Het enige contact met alle leden is Wieltjes, gelukkig krijg ik regelmatig artikels. Soms is het moeilijk om de laat toegekomen artikels nog een plaats te geven. Dan volgt een moeilijke keuze. Ik oordeel niet over artikels, ik neem contact op met de schrijver en bespreek de inhoud. De eerst toegekomen artikels krijgen onmiddellijk hun plaats in het nieuwe bestand. En zoals je reeds lange tijd vaststelt probeer ik telkens de artikels te beginnen op het linkse blad en speel met de fotogrootte om een blad te vullen. Zo niet vervolledig ik de pagina met een mopje. Dus de inhoud bespreken is nuttig voor de lay out. Artikels met 1, 2 of 3 pagina's veranderen wel eens van plaats.

Een ander contactmogelijkheid loopt langs de gedigitaliseerde vrienden, daar had ik het reeds over in voorgaande uitgave. Patrice Speltincx had het nu over een Willys namaken.

Na Wieltjes te lezen terug aan het werk met de hobby, nieuwe modelletjes zoeken, daarvan informatie opgraven, het modelletje inspecteren en oppoetsen, een plaatsje zoeken, de lijst aanpassen of vervolledigen, ...

Het volgende Wieltjes verschijnt eind juni. Jou bijdrage is welkom tot eind mei je kan die doorsturen ia :voorzitter.mccf@telenet.be. Dank je.

Jacques



Jaguar Lister 'Knobly' nr 12 : De wagen waarmee Steve Warson het in dezelfde strip tijdens de 24 uren race in Le Mans opneemt tegen Michel Vaillant en waarin hij ondervindt dat Europese lange afstandsaces heel wat anders zijn dan racen op een ovaal in de USA. Dit Model is een opgebouwde kit van het merk Proto Slot Kit en erg zeldzaam. (slechts een 10-tal exemplaren zijn volgens mijn informatie gebouwd)

Vaillante 'Mystère' nr 12 : Deze wagen speelt een hoofdrol in de klassieker "de Gemaskerde racer" (ook een aanrader). Er bestaan diverse versies van die telkens in andere verhalen terugkeren. Ook dit zijn hand gebouwde kits van Proto Slot Kit en super zeldzaam.



De **Vaillante RUSH nr 14** uit de gelijknamige strip "Rush", bestuurd door (natuurlijk) Michel Vaillant en als co-rijder Francois Cevert. Het is typisch voor Jean Graton dat hij de strip en fantasiewereld laat samenvloeien met de échte wereld . Dit maakt zijn strips erg aantrekkelijk voor lezers van alle leeftijden die er piloten in herkennen die zich op

dat moment in de realiteit van de racewereld bewegen.

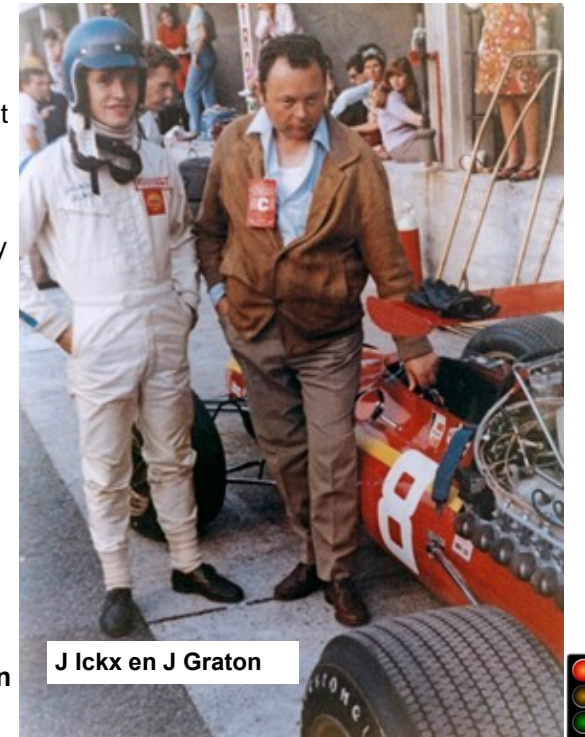
Eveneens een hand gebouwde kit van PSK, uitgebracht onder het merk "Prestige".

De zorg die werd besteed aan dit model (en zijn verpakking) zijn van die aard dat ze elke slotcar liefhebber doet watertanden.

Fantasie en werkelijkheid : Jacky Ickx verschijnt in verschillende verhalen van Jean Graton !

Graton gebruikte in zijn strips heel vaak naast de stripfiguren échte piloten zoals op deze foto om te tonen dat de auteur erg nauwe banden aanknoopte met piloten uit het échte leven, waarna die piloten dan ook in stripvorm in de verhalen voorkwamen.

Véél lees en verzamelplezier !
Herman Van Boven



J Ickx en J Graton



Jean Graton en Michel Vaillant in Slotcars

21 januari laatsleden overleed de Frans/Belgische stripauteur Jean Graton. Hij bereikte de respectabele hoge leeftijd van 98 jaar. In vroegere edities van "Wieltjes" heb ik reeds mijn bewondering voor deze stripauteur en zijn zeer uitgebreid werk beschreven ('bedankt Jean Graton'-Wieltjes 2020 en 'Slot car verzameling'-Wieltjes maart/april 2019.)

Als erbetoon aan deze stripauteur wil ik vandaag een combinatie maken van twee aspecten van mijn hobby – de strips van Michel Vaillant en mijn slotcars.

Vaillante nr 10 : Scalextric model op basis van de Lola B98/10 uit Le Mans 2002.

Leader nr 22 : Scalextric model op basis van de Panoz LMP-1 uit Le Mans 2002.

Beide speelden de hoofdrol in de film "Michel Vaillant" die werd opgenomen tijdens de 24 uur van Le Mans in 2002.

"Michel Vaillant" is een Franse film uit 2003 die is geschreven door Luc Besson. Deze is grotendeels gebaseerd op het album "nr. 13 is aan de start."

Novi nr 1 : Ostorero Model (herkomst Italië) van de Novi uit het eerste volledige stripalbum van Jean Graton – "De Grote Match". In deze wagen neemt Steve Warson het op tegen de Vaillante Grand Prix in de 500 mijlsrace in Indianapolis. De typische Franse vindingrijkheid haalt het hier van de misplaatste Amerikaanse zelfoverschatting – als je dit nog nooit las ... doen! Het blijft een klassieker voor alle tijden en leeftijden!

Vaillante nr 32 : dit is de Gordini T-32 zoals die werd uitgebracht door Cartrix - slotcars uit Spanje. Het is duidelijk dat Jean Graton deze racewagen gebruikte als basis voor de eerste Vaillante Grand Prix.



Voorloper van het Ferrari one-off programma

1968 Ferrari 250 GT SWB Drogo Tadini.

Deze 250 GT SWB startte in 1960 als een Berlinetta Competizione #2209 en werd op 19 oktober geleverd aan Ardilio Tavoni uit Modena. Een paar dagen later staat de Ferrari aan de start van de 1000 km van Monthèry, met Jo Schlessler als piloot en André Simon als co-rijder. Ze eindigen 3^{de} in het algemeen klassement. In de volgende race op Monza is de 2^{de} plaats hun deel en in 'The Coppa St. Ambroeus' finishen ze 3^{de} in de 3-liter klasse.



In november 1962 is Gianni Roghi, geboren en getogen Milanees, de 2^{de} geregistreerde eigenaar. Hij neemt deel aan verschillende races met "Roghi driving team". Begin 1967 crasht Roghi met zijn Ferrari. Quasi onmiddellijk gaat de (zwaar?) beschadigde auto naar een nieuwe eigenaar genaamd Tullio Lombardo. Tegen het einde 1967 verandert de Ferrari alweer van eigenaar, Gastone Crepaldi, Ferrari concessionaris van Regio Lombardije. Deze geeft opdracht aan Piero Drogo's 'Carozzeria Sports Cars' in Modena om een nieuwe body te bouwen naar concept van Tadini. Tevens wordt de motor vervangen door eentje uit een 250 GTE.

Eén van de volgende bezitters, een zekere M. Marty uit Toulouse, laat de auto herspuiten in blauw metaal kleur. Stuart Passey uit de UK is eigenaar nr 10 en die laat de Ferrari terug in zijn originele uitvoering schilderen.

Waar de Drogo Tadini zich vandaag bevindt kon ik tot op vandaag niet achterhalen. Alvast niet bij mij, de miniatuurversie niet meegerekend.

Detail: in 1978 staat de wagen als gestolen gerapporteerd. Franse en Britse politie komen tot de vaststelling dat het hier niet echt gaat om diefstal maar een garage die de Ferrari achter houdt wegens een onbetaalde herstellingsfactuur.

Schaalmodel 1/43 is van Avenue43, een onderdeel van Autocult. Goed afgewerkt voor z'n prijs.

Cheers,





Belgische auto's in miniatuur Deel 3.

Eric Van Driessche



Fondu (Vilvoorde) 1906-1912

In 1865 werd in Vilvoorde door Jean-Baptist Fondu een fabriek opgericht die gespecialiseerd was in spoorwegmateriaal.

Zijn zoon Charles nam het bedrijf over in 1896 en besluit enkele jaren later om er auto's te gaan bouwen, hij neemt daarvoor een jonge Zwitserse ingenieur Julien Potterat in dienst die hij benoemd tot directeur van de autodivisie.

Op 1 mei 1906 kwam de Fondu Type 1, een 24/30 pk, een robuuste auto met 3768 cc grote motor op de markt. Deze was uitgerust met cardanaandrijving, driemaal gelagerde krukas, conische koppeling en drie versnellingen!

In 1907 produceerde Fondu reeds 3 types: 24/30 pk, een kleinere 16/20 pk en een zware 6-cylinder 50 pk!

De Fondu's genoten een goeie reputatie in races, zo behaalden ze in 1907 in Oostende de eerste 3 plaatsen. Een van de drie wagens haalde op de km vliegende start een snelheid van 97 km/u!

In Boulogne-sur-Mer, Coupe Franchomme alsook in de Coupe Careman-Chimay werden de Fondu's 1^{ste}, 3^{de} en 4^{de}!

Charles Fondu verkocht in 1908 de licentie van de 24/30 pk aan een bedrijf van spoorwegmateriaal, met name Russko Baltisky, Vagonij Zavod in Riga Letland (toen deel van het Russisch Keizerrijk). Zij vervaardigen de Fondu onder de naam Russo-Balt, weliswaar het Belgische model aangepast aan de Russische wegen en klimaatomstandigheden.



Russo-Balt C24/40, 1/43 van Novoexport, # C24-40 A37



SOLIDO—TONERGAM serie brandweerwagens Deel 10

Marc Verschueren

“3607 Dameur Pompiers”.

In 1990 komt deze versie van de Kässbohrer Pistenbully (3601) zonder sneeuwplough met een gesloten achterbouw in plastic. Logo “Rettungsdienst”. Schaal 1/50, lengte 92mm.



“3814 Hélicoptère Alouette III”.

“Sécurité Civile”. Deze helikopter van de civiele bescherming is o.a. gebruikt in Parijs. De schaal is ongeveer 1/72. Er was ook een Puma (3825) in het rood op schaal 1/82.



“4033 Citroën 15 cv”.

Van 1980 tot '86 was er de Traction Avant 1938 met gesloten koffer van Solido Age d'or in brandweerkleur. Er was wel een tweede versie Sapeurs Pompiers met verschillende schildje (4166).



“3129 Renault Traffic + Zodiac”

Een duikerswagen met aanhanger en Zodiac. Dit is de gesloten versie van de Traffic op schaal 1/50 met 2 blauwe lichten en trekhaak voor de aanhangwagen. Zoals gewoonlijk zijn er versies voorzien met één en met twee zijruitjes. Logo “Sapeurs Pompiers” met 2 duikers.

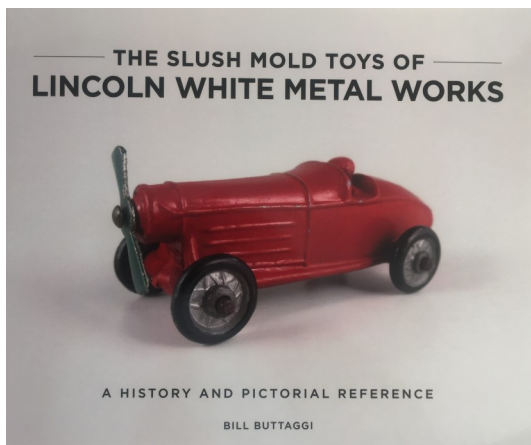
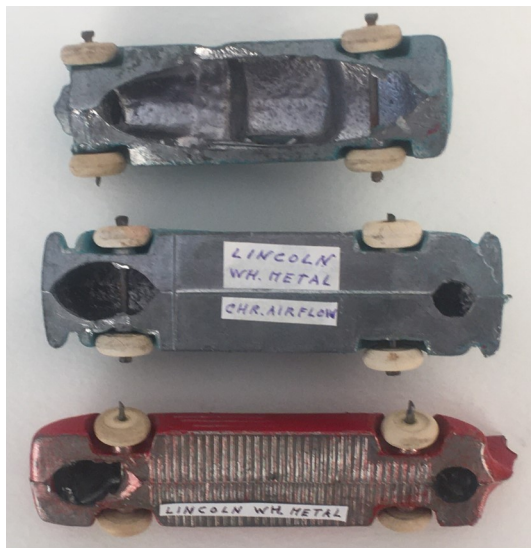


De meeste hiervan verschenen dan in licht vereenvoudigde versie en/of meer gestroomlijnde vorm op de markt, en zijn dus geenszins exacte koppies van originele voertuigen ! Stevenson besteedde ook heel veel aandacht aan de kwaliteit en de afwerking van zijn modellen. Als volleerd vakman beschikte hij over voldoende beroepsfierheid om een kwaliteitsvol hoogwaardig eindproduct af te leveren.

Door het creatief stileren van bestaande automodellen wist Stevenson als geen ander hoe hij met een eenvoudig stukje speelgoed kinderen kon fascineren en begeisteren.

Wegens het gebrek aan archiefmateriaal over de firma (advertenties, catalogi, enz.) weten we tot op vandaag echter nog steeds niet met zekerheid hoeveel verschillende LWMW modellen er door Stevenson in totaal werden gecreëerd.

In een onlangs uitgebracht boek over de onderneming (zie foto) is er zelfs sprake van een drietal recent ontdekte modellen, welke tot nu toe nog niet aan deze onderneming konden worden toegeschreven. Dit wijst erop dat er waarschijnlijk nog meer modellen in omloop zijn, die nog steeds op "ontdekking" wachten. Het lijkt a.h.w. een beetje op archeologisch spoorwerk, maar dan wel in de wereld van de modelauto. Het laat me tevens toe om vast te stellen hoe boeiend en interessant verzamelen kan zijn ...



- | | | |
|--------|--------------------------------|------------|
| Foto 1 | Bluebird Land Speed Record Car | 4-1/8 inch |
| Foto 2 | Graham Sedan | 3-1/4 inch |
| Foto 3 | Chrysler Airflow Sedan | 3-3/4 inch |
| Foto 4 | Nash Sedan | 2-1/2 inch |
| Foto 5 | Graham Coupé | 3-1/4 inch |
| Foto 6 | Steam Pumper Fire Engine | 3-1/4 inch |



De eerste Fondu van Letse origine onder de naam Russo-Balt verliet de fabriek op 26 mei 1909. De 24/30 en afgeleide types werden in Riga gebouwd tot 1915 onder de leiding van ingenieur Potterat !

In 1912 vervaardigde Fondu in Vilvoorde steeds meer lichtere modellen 1131cc en 1690cc.

De fabriek in Vilvoorde bouwde ook motoren en versnellingsbakken voor andere Belgische autofabrikanten als Sava, Linon, Elze, FIF, Hermes (Licentie Mathis) en zelfs voor Turner in Engeland !

Helaas betekende de dood van Charles Fondu in 1912 het einde van de autoproductie !

Op de autosalons in Brussel van 1920 en 1921 toonde de firma nog een 8/10 pk, 4-cylinder en versnellingsbak voor inbouw.

Van 1920 tot 1930 werd het bekende motorrijwiel La Mondiale geproduceerd, daarna werden nog enkel werktuigmachines vervaardigd tot het faillissement in de jaren '70.

De Russo-Balt was de eerste in het Russische Keizerrijk gebouwde auto.

Van Fondu bestaan nog slecht 2 auto's en die bevinden zich in het Brusselse Autoworld Museum.



Russo-Balt C24/40 Phaeton, 1/43 van Novoexport , # ?

De 2 modellen zijn gemaakt in de USSR door Radon - Saratow.

De Belgische auto's in miniatuur deel 4 gaat over Germain, wie hiervan een miniatuurtje heeft mag mij een foto doorsturen, Jacques





Lucien Bianchi

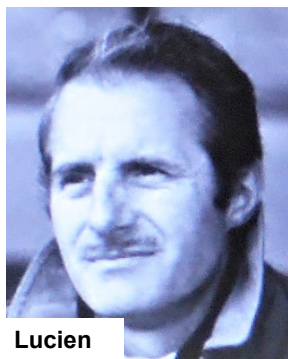
Het is allemaal de schuld van die vervelende corona-periode van 2020. Er was niets te doen, we mochten niets doen en we konden nergens binnen om iets te eten of te drinken. Wat doe je dan thuis in de zetel blijven zitten? Natuurlijk niet. Toen we nog met de vrienden het oude circuit van Nijvel gingen opzoeken (zie Wieltjes 2011) reden we daarna ook nog wel eens elders naartoe. Eén van die ritjes was naar een kerkhof. De vraag is wat gaan 3 leden van de MCCF-(OMER)club uit Gent op een kerkhof in Brussel gaan uitspoken?

Als een Belgisch race-piloot ergens in België begraven ligt dan durven we dat graf wel eens gaan bekijken. Allemaal goed en wel, begin maar eens te zoeken naar een bepaald graf, alleen met de naam van de overledene, tussen een massa graven op een grote begraafplaats. Ons clublid Koen bezit een Duits boek waarin overleden Formule 1-piloten hun laatste rustplaats beschreven staat en waarvan de coördinaten soms zijn opgegeven. Dat maakt het voor ons dan toch iets makkelijker.

Niet zo lang geleden werden mensen nog begraven, hetzij in een gewoon graf hetzij in een soort kelder als familiemonument. Heden ten dage, wordt men verbrand en uitgestrooid of bewaard in een urne en blijft er eigenlijk niets over.

De race-piloot waarvan we wisten dat hij in Brussel begraven ligt is de half Italiaans/Belgische autocoureur **Lucien Bianchi**.

Over de familie Bianchi weten we, in het bijzonder over Roberto Bianchi, dat die in de jaren '50 van de vorige eeuw emigreerde van Italië naar België. Die Roberto kwam naar hier om als mecanicien te werken voor de Belgische amateur autoracer Johnny Claes. Den Johnny was een levensgenieter van goede huize, trompettist, leider van een jazzorkest maar vooral een zeer goed autocoureur. Hij was ook in 1949 oprichter van de Belgische renstal "Écurie Belge".



Lucien

Roberto Bianchi had twee zonen Luciano en Mauro.

Luciano, waarover het hier gaat, werd geboren in Milaan op 10 november 1934. Door het werk van zijn vader in België, kwam Lucien in bewondering en in aanraking met de autosportwereld.



Lucien 17 jaar

Wegens het groeiend succes van zijn zaak was Stevenson genoodzaakt om niet lang daarna naar een grotere werkplek te verhuizen. Op dat moment had hij 27 man in dienst, en verlieten elke dag zowat 30 000

speelgoedobjecten de fabrieksruimte. De modellen werden hoofdzakelijk verkocht aan Woolworth and Kresge. Ook Canada, Groot-Brittannië, Australië en de Filippijnen kregen modellen toegestuurd. Net zoals voor andere metaalverwerkende bedrijven in de V.S. begon het in de jaren van de Grote Depressie ook voor LWMW steeds moeilijker te worden om aan de noodzakelijke grondstoffen te geraken. Bovendien vonden vele goedkope vrouwelijke werkrachten een beter betaalde job in de opkomende oorlogsindustrie. Rond 1938 sloot de onderneming dan ook noodgedwongen de deuren, en daarmee viel het doek over een familiebedrijf dat representatief stond voor gelijkaardige kleinere slushcast speelgoedondernemingen die allemaal probeerden tegemoet te komen aan de dromen en verwachtingen van miljoenen (Amerikaanse) jongetjes uit die tijd.

De modellen zelf waren gespoten in rood, blauw, zilver, groen of geel. Tot het voertuigenbestand behoorden racewagens, sedans, coupés, werkvoertuigen en vliegtuigen. Ze varieerden in lengte van 2-1/4 inch (67mm) tot 6-1/4 inch (169mm), en werden al naargelang de grootte verkocht tegen 5 à 10 dollarcent per stuk. De metalen wielletjes uit de beginperiode van de productie hadden bijna altijd een gedetailleerd naafprofiel dat specifiek was voor de firma. Pas later werd overgeschakeld op (goedkopere) witte rubberen bandjes. Bij een behoorlijk aantal modellen is eveneens sprake van zgn. "three-piece-molds", dit zijn exemplaren welke uit 3 onderdelen bestaan: 2 wederhelften in spiegelvorm verbonden met een apart gegoten frontstuk (zie foto's 2 en 5). Stevenson wordt hierdoor beschouwd als de uitvinder van slushcast speelgoedmodellen, bestaande uit meerdere onderdelen, die hij liet patenteren.

Bij het tot stand brengen van een model maakte Stevenson altijd gebruik van afbeeldingen uit kranten en tijdschriften van echte auto's, vrachtwagens en vliegtuigen.



4



5



6





Heron Van Damme

Het slushcast aanmaken van kleine speelgoedmodellen was in de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw blijkbaar een zeer populaire manier van werken. Hierbij werd gesmolten witmetaal (een legering van lood, tin, antimoon) in een vorm (mal) gegoten. Na enkele seconden werd dit metaal opnieuw uit de mal gegoten, waarbij tegen de wanden van de mal een soort metalen schelp overbleef. Een tiental familiebedrijven in de V.S.A., zoals Barclay, C.A.W. en Kansas Toy & Novelty hebben voor de productie van hun speelgoedmodellen dezelfde werkwijze toegepast (zie mijn vorige bijdragen).

In dit nummer gaan we het hebben over Lincoln White Metal Works (LWMW), een andere niet minder belangrijke speler op de toenmalige slushcast markt. De geschiedenis van LWMW is eigenlijk het verhaal van één man: Clayton Earl Stevenson.



Geboren in 1896 in Marshall County (Kansas), werkte hij aanvankelijk als automekanieker in allerlei garages. Bij een bezoek aan Kansas Toy & Novelty was hij zodanig onder de indruk dat hij besloot om zelf ook mallen te maken.

De verkregen stukjes speelgoed kon hij verkopen in Kansas City. De daarop volgende jaren begon hij te werken bij lokale ondernemingen zoals de Western Die-Cast Company (een gieterij) en de reeds hoger genoemde K.T.&N., waar hij gaandeweg ervaring opdeed en vakbekwaamheid verwierf.



In 1931 verhuisde hij naar Lincoln (Nebraska), waar hij Lincoln White Metal Works oprichtte. De stad Lincoln was voor Stevenson een belangrijke locatie, omdat hier alle grondstoffen en materialen aanwezig waren voor de productie van zijn modellen.



In 1944 kreeg hij de Belgische nationaliteit. Als tiener hielp hij reeds zijn vader als mecanicien.

In 1952 maakt hij zijn debuut in de racerij.

In 1960 reed hij zijn eerste Formule 1-race in een oude Cooper. Lucien reed ook voor andere teams zoals Lotus, Lola, Ferrari enz. In verschillende disciplines zoals : Formule 1, uithoudingsraces, touring- en sportcars en zelfs grote rally's zoals Luik-Rome-Luik, de Tour de France voor sportauto's, won hij vele koersen.

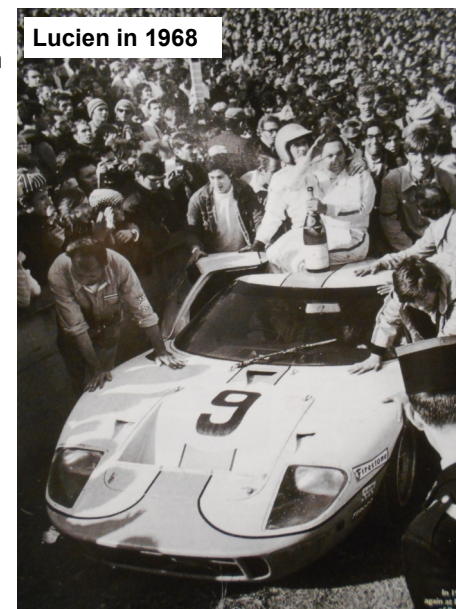
Eén van zijn bekendste overwinningen was toen hij in 1968 de 24 uren van Le Mans won in een Ford GT40 samen met zijn team-partner Pedro Rodriguez.

Later in datzelfde jaar nam hij ook nog deel met een Citroën DS 21 aan de London-Sydney marathon rally.

In 1969 zou hij zijn eerste volledige F1 seizoen voor het Cooper-BRM F1-team rijden maar in maart van dat jaar, tijdens testen op Le Mans, verongelukte hij toen hij met zijn Alfa Romeo T33 sportwagen, buiten het circuit raakte, op de berm terecht kwam en een telefoonpaal niet kon ontwijken. Zijn auto vloog in brand en explodeerde. Lucien was op slag dood. Nog geen jaar na zijn zege aldaar. Op het circuit van Zolder werd één van de bochten naar hem vernoemd.

De broer van Lucien, Mauro, ook autocoureur geweest en eveneens in Le Mans op dezelfde manier bijna aan zijn einde gekomen als Lucien, is daardoor onmiddellijk gestopt met racen. Mauro zou nu nog leven en ergens in het zuiden van Frankrijk wonen.

De kleinzoon van Mauro, Jules Bianchi, achterneef van Lucien, had in oktober van 2014 op 25-jarige leeftijd eveneens een zwaar ongeval tijdens een Formule 1-wedstrijd in Japan, door van het natte wegdek door de grindbak te schuiven tegen de achterkant van een soort bulldozer-kraan die op dat ogenblik, aan de rand van het circuit, een andere gecrashte Formule 1-auto aan het takelen was. Jules werd met zeer zware verwondingen weggevoerd en is, na 9 maanden in coma en kritieke toestand te hebben gelegen, overleden.



De familie Bianchi is dus niet van enig drama gespaard gebleven.

Om echter Lucien in november van vorig jaar te herdenken, trokken we met miniaturen, van auto's waarmee hij heeft gekoerst, naar zijn laatste rustplaats.

Op de foto's zien we Lucien en Pedro na hun overwinning in Le Mans in 1968, Lucien zelf, het graf van Lucien en zijn echtgenote, met de miniaturen van Koen, Roger en Daniel, een krantenartikel en een foto van Lucien als hulp-mecanicien.



De modellen zijn hieronder vermeld.

- Ferrari 250 GTO TDF 1962 (basis Bburago) 1/18 # 151
- Ferrari 250 GT DROGO SPA 1963 van CMR 1/18 # 44
- Ferrari 500 TCR LM 1957 Art Model 1/43 # 28
- Ferrari 250 TDF 1958 Revells/BOX Models 1/43 # 164
- Ferrari 250 GTO TDF 1964 1/43 # 172
- Ferrari 365 P2 Daytona 1966 Best Models 1/43 # 25
- Alfa Romeo Giulia TZ2 Nurburgring 1965 Best Models 1/43 # S 77
- Alfa Romeo TZ2 Targa Florio 1966 Best Models 1/43 # 130
- Citroen DS 21 London-Sydney 1968 Vitesse 1/43 # 87
- LOTUS 18 F1 GP Belgium 1961 SPARK 1/43 # 12
- FORD GT 40 Le Mans winner 1968 SPARK 1/43 # 9
- BRM P 57 Belgium GP 1965 Spark 1/43 # 27

Daniël Vanelsacker



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

TAVERNIER
Torhoutsesteenweg 191
8210 Zedelgem
T +32 (0)50 20 93 81
www.tavernierzedelgem.be
verkoop nieuwe en occasie bestelwagens, personenwagens en campers
onderhoud en herstellingen · carrosserie en glas-herstellingen · banden
bedrijfswageninrichting · CNG-keuringen



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

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

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





RAF Pressure Refueler, zwarte plastic wielen. ER, 3500-4500 £



Bedford 12 cwt Van Dunlop, zwarte plastic wielen. ER 4000-5000 £



Ford Mustang, wit interieur, 'transformable' spaakwielen. ER 2500-3000 £



Morris Minor, houtkleurig (tan). ER 4000-6000 £



Diamond T Prime Mover, Atlantic Trailer (Rotinof), oranje met grijze bodem, grijze plastic wietjes. ER 2500-3500 £



MG Midget, enigste wereldwijd gekend model, gesloten koffer, geen wiel op de koffer. ER 10000-15000

Bedankt Philippe voor de aangename ontvangst en open gesprek, de heel interessante informatie en conclusie.

Er zijn veel redenen om wat dan ook te verzamelen. Beleggen is voor mij en veel andere leden een nieuw en interessant inzicht. Elke verzamelaar steekt met plezier veel tijd in de samenstelling van zijn verzameling.

De tip een verzameling over te laten aan de niet geïnteresseerde nazaten via een gespecialiseerd huis zal menigeen wel aanzetten tot nadenken.

Hopelijk kunnen we je binnenkort uitnodigen op een MCCF vergadering.

Jacques



Vectis: reden van verkoop.

Wie kijkt er niet eens op de site van dit veilinghuis? Zoek je naar een foto of een prijs of wil je ook bieden, op www.vectis.co.uk vind je zeker je gading.

En daar verschijnt dan 'The Philippe Sergeant Matchbox Collection' ! Alhoewel, de Belgische pers en digitale media had het ook over de verkoop van een speciale reeks modelauto's. Dus snel naar de Vectis site.

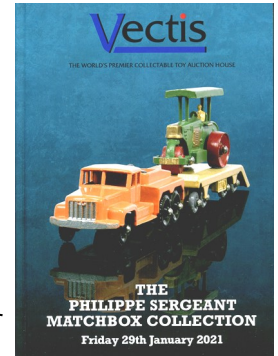
Een tijd geleden werd ik door Philippe uitgenodigd om een en ander te bespreken. Een artikel voor Wieltjes over uitzonderlijke Matchbox modelletjes, een tentoonstelling van die uitzonderlijke modellen mét MCCF, Maar te veel info voor Wieltjes en corona blokkeerde tentoonstellen, het werd uiteindelijk een verkoop via het bekende en grootste veilinghuis voor autootjes. En onlangs opnieuw een uitnodiging, daar keek ik wel naar uit, de veiling was verlopen en ik wou Philippe bedanken om onze miniatuurhobby bekendheid te geven.

Philippe, wat waren jouw redenen om te besluiten tot verkoop ?

Eigenlijk heb ik ongeveer twee jaar geleden reeds +/- 9600 modellen verkocht aan een privaat persoon. Tijdens een gesprek met een bekende in Sandown verklapte ik ergens mijn idee om een deel van mijn verzameling te verkopen. Muren hebben oren, blijkbaar had een dealer dat gehoord en hij sprak me aan. Hij wou en kon twee weken later naar Brussel komen en snel hadden we toen een akkoord. Die snelle en plotse reactie deed me dan wel nadenken. Eind juli volgde ik een Vectis veiling van Matchbox, dat waren ongeveer 80% Regular en 20% Super Fast modellen. Wat me opviel waren de prijzen, die waren hoger dan de gebruikelijke 100 £, ja, gestegen tot 150 £, 50% duurder dan verwacht. Wat diende ik met die vaststelling te doen? Twintig jaar terug had ik besloten enkel nog speciale modellen te kopen, kwaliteit boven kwantiteit.

Herinner je dat de specialisten van Dinky Toys in de jaren '78-'79 een schaal van moeilijkheid hebben opgesteld voor speciale modellen. De Britse diecast industrie volgde, elk voor hun eigen materie én er kwam een waardebeoordeling: Scarce (moeilijk) 250-350 £, Rare (zeldzaam) 500-750 £, Very Rare 1000-2000 £ en Extremely Rare, meer dan 2000 £. Van de VR en ER zijn er in die 40 jaren maar 62 verkocht geweest. Van de ER zijn er in de wereld slechts 34 verschillende modellen gekend en ik heb er 27 in goede kwaliteit. Eén persoon heeft er 9, enkele 3 of 5 en meerdere hebben er slechts 1. Ik mocht dus niet alle 27 modellen verkopen want dan versmacht de verzamelaarswereld. Met deze actie zijn 8 ER Matchbox geweest. Ik krijg nu veel telefoontjes van topverzamelaars, uw prijs is de mijne ! Ik heb nu nog 19 ER modellen, Matchbox en 1/43 merken inbegrepen.

Ik hou die nog vast want ik beleg maar mijn passie is op ! De kering is in de beginjaren van MCCF geweest met discussies over de stijgende prijzen van de modelletjes. Sommige leden vreesden niet meer mee te kunnen doen, spijtig. Maar als de markt zo evolueert dan is het net zoals in de wereld van de kunst. Ik heb mijn ouderdom en mijn gezondheidsproblemen, ik wil me concentreren op mijn bedrijf in Afrika en ben dus beginnen verkopen.



Vectis: wat is er verkocht?

Philippe, je hebt een keuze gemaakt, wat heb je aangeboden?

In principe een kleine 500 Matchbox Regular Wheels en Matchbox Superfast modellen (+/- 50/50%) in goede staat en één doosje. Maar als je met je vraag bedoeld welke VR of ER modelletjes dan blijf ik het antwoord schuldig. Ik hou mij er niet meer mee bezig om dat te bepalen. Er zijn verschillende modellen hoger gegaan dan die 2000 £ 'drempel' ondanks de schatting van Vectis. Als voorbeeld dit Regular trio met onverwacht resultaat:

- # 13d Dodge BP Wrecker Truck geschat op 500-600 £ ging 2600 £
- # 13d Dodge BP Wrecker Truck geschat op 2000-2400 £ ging 5400 £
- # 62 Mercury Cougar geschat op 2400-2800 £ ging 7000 £

De som van dit trio vermenigvuldigd met 1,25 (veilingkost) en nogmaals met 1,18 van £ naar € komt op 22 000 €, of 900 000 BF. In de jaren '70 kon je daarmee 3 Mercedes 280 SE kopen. Dus Jacques, waarom nu niet modelletjes verkopen?

Vectis schatte de totale waarde op 36 000-38 000 £, ikzelf op 40 000-42 000 en droomde van 45 000 £. Het werd 63 500 £ min hun dienst en 2,5% TVA.

Wat van jouw ervaring is er nu belangrijk voor de verzamelaar?

Ik stel vast dat de waarde van de Scarce modellen van 250-350 klom tot 500-750 £ en voor Rare van 500-750 tot 900-1100 £. We mogen besluiten dat de markt breed is geworden maar zich niet alleen opent voor die moeilijke modellen maar ook voor de basis modellen. Het gewone modelletje dat 30-50 € ging vroeger gaat nu 100-120 €, de markt ontwikkelt zich verder. Dat is belangrijk voor onze nakomelingen, het bewijst de wereld dat miniatures een groot markt segment hebben.

Maar toch niet voor alle modelletjes?

Inderdaad, vroeger werden die modelletjes bespeeld en de doosjes werden weggeworpen. Bespeelde modelletjes zijn nostalgisch. Het is niet belangrijk om veel maar wel, modelletjes in goede staat te verzamelen. Iets om over na te denken. Het belangrijkste voor mij is het zeldzame, de rariteit.

Philippe waar haal jij jouw informatie?

Naslagwerken zijn zeer belangrijk, de zogenoemde Matchbox bijbel of 'The Stannard' is wel de voornaamste. Die bijbel wordt om de 3 à 4 jaar bijgewerkt via 'Ramsay's British Diecast Catalogue'. (laatste editie is nr 16) Zeldzaamheid is daarin de voornaamste parameter met de beschrijving van de variëteit. De dozen zijn eveneens beschreven en geëvalueerd. Regelmatige connecties met top verzamelaars en ex-medewerkers van de diecast industrie zijn belangrijk alsmede lidmaatschappen van modelautoclubs.

Deze clubs zorgen niet alleen voor gezelligheid maar ook voor goede contacten en correcte informatie: is een model origineel of namaak, wat is de waarde voor verzekering en wat met nalatenschap. Erfgenamen kennen die waarde niet, een professionele verkoop is geboden. Een veiling in samenwerking met Vectis verzekert een correcte behandeling, dit veilinghuis heeft tenslotte een groter klantenbestand dan wie of wat dan ook.

Vectis: waarden en belangen van dozen?

Oei Philippe je weet dat ik indertijd na mijn laatste verhuis al mijn doosjes heb weggegooid. Ja ik weet het, aai Jacques toch.

Maar dozen zijn zeer belangrijk, dat ene doosje in de veiling ging wel 900 £. Een belangrijk punt is de conformiteit van doos en model. Er zijn opkopers die daarna op een beurs of via internet, niet weten wat ze verkopen. De specialist weet dat wel en maar goed ook. De doos kan meer waard zijn dan het model. Hij koopt het aanbod en zal model en doos wel uitsplitsen. Berg steeds je model op in de originele doos. Vergeet niet het model terug te wikkelen in het beschermend papier of vouw er een zuurvrij zacht papier rond.

Een tweede punt is hoe bewaar je karton en papier. Zonlicht is nefast voor model en doos, dat weet iedereen maar belangrijk is tevens de invloed van bewaartemperatuur en luchtvochtigheid. Stapel de doosjes nooit op in een niet verwarmde kamer.

Hierbij enkele foto's, beschrijvingen en waarde schatting van 'very rare' en 'extremely rare' modellen.



Commer, rood met wit dak, zwarte wielen, geen zilver grille.
VR, 4000-5000 £

Commer, rood met wit dak, zilver wielen en zilver grille.
VR, 1000-2000 £.



Jaguar D racenummer 5, rode plastic wielen.
VR, 4000-5000 £

Jaguar D racenummer 6, racenummer in rood op witte decal, rode plastic wielen.
ER, 2000-3000 £

Jaguar D racenummer 52, lengte 44 mm, metalen wielen.
ER, 1200-1500 £



ERF Stake Truck, groen niet in productie, gekend is rood en bordeaux.
ER 6000-8000 £



Unimog, houtkleurig (tan) model met rode basis.
ER, 4000-6000 £