

# Garage Baele

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

Industriepark Rosteyne 9

9060 Zelzate

09 342 97 77

[www.renaultbaele.be](http://www.renaultbaele.be)



2<sup>de</sup>-handscentrum

# AUTOPAND

Walderdonk 63

9185 Wachtebeke

[info@autopand.be](mailto:info@autopand.be)

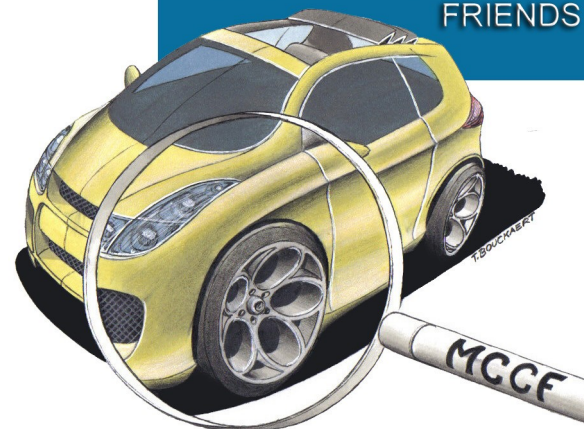
+32 473 89 12 22

# 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 Spa Francorchamps 2013
- P 4 Eerststelingen
- P 6 Belgische auto's deel 4: Germain
- P 8 André Pilette
- P 10 Kuifje on wheels
- P 12 Ferrari 330GT Drogo Golden Car
- P 14 Renault Major
- P 15 De Verkenner
- P 16 Jeugdherinneringen deel 2
- P 18 de elektrische auto
- P 19 Brandweer deel 10 Verem Mercure

Verschijnt tweemaandelijks  
Afgiftekantoor Wachtebeke

Mei - Jun 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! In het Gentse zeggen we Nie neuten, niet pleu-en ! Onze ouders en grootouders hebben dat ook moeten doen, zonder klagen of protesteren en met heel wat minder mogelijkheden, zelfs eten was moeilijk te bekomen. De corona situatie lijkt te beteren en laten we hopen dat er geen terugval komt door de maatregelen van 4 juni.

Hoe zit het met onze vriendenvereniging? Nu en dan krijg ik iemand aan de telefoon of een mailtje en gelukkig tot nu toe zijn er 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 betaalt geen postkosten. Onderlinge contacten, te koop aanbieden en aankopen kunnen via (tot de clubleden beschermde) [facebook: MCCFmodelautoclub](#).

Hopelijk lukt het elkaar te ontmoeten op 7/9, op 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.

Patrice Speltinx nam de handschoen op en toonde ons zijn creatie van een Dinky Toys naar een Matchbox voorbeeld. De reacties, bemoedigende opmerkingen en dankbetuigingen die op mijn mailadres toekomen stuur ik natuurlijk door naar Patrice.

**Het volgende Wieltjes verschijnt eind augustus. Jou bijdrage is welkom tot eind juli** je kan die doorsturen via :[voorzitter.mccf@telenet.be](mailto:voorzitter.mccf@telenet.be). Dank je.

Jacques

**Mahymobiles** is terug open sinds begin deze maand en naast twee nieuwe zalen met oude wagens, is ook de Shop uitgebreid.

Het assortiment boeken, autominiaturen en automobilia is nu veel uitgebreider dan voorheen en vooral het aanbod aan autominiaturen, gaande van Dinky Toys/Corgi Toys mint & boxed tot en met andere merken, o.a. de oude series Matchbox zijn sterk uitgebreid en dit aan aantrekkelijke prijzen voor de verzamelaar. De modellen worden per stuk verkocht.

Voor de échte verzamelaar zijn er zeker mooie stukjes te vinden.

Voor alle duidelijkheid: de miniaturen van de Collectie Mahy zijn niet te koop. Openingsuren alle dagen van 10 tot 17 u, met uitzondering van dinsdag en woensdag.

Hartelijk welkom !

**Jean-Pierre Sandrap** (Medewerker Mahymobiles)

**Garageverkoop 3" (1/66)** op zondag 18 juli van 9 uur tot 13 uur in de Groenstraat 37, 9185 Wachtebeke. Alles met de nodige covid voorzorgen gerealiseerd door

**Kurt Celie en Heron Van Damme.**

## Verzamelen en beleggen

Een zelfde Dodge BP Wrecker Truck geveild voor 5400 £ uit de Ph. Sergeant Collectie is nu in de G. Hamilton Collection geveild voor 10 000 £ ! Een nieuw record.



2105.02



## SOLIDO - de nieuwe reeksen. Deel 10

### Verem Mercure

Ik ben al fanaat genoeg om te proberen alle modellen van Solido - Toner Gam te verzamelen. In voorgaande artikels toonden we aan dat eenzelfde model regelmatig terugkomt met enkel een ander logo. Om het helemaal moeilijk te maken lanceert Solido een nevenmerk "Verem" "Mercure" genaamd. Het zijn varianten op basis van Solido met een andere afwerking, in beperkte oplage van 500 tot 1000 stuks en natuurlijk duurder. De doorkijk doos is groter en het model is vastgevozen op een kunststof voetstuk in kleur. Mogelijks zijn die modellen enkel aangeboden in grootwarenhuizen zoals de Carrefour.

"108 Half-Track Sapeurs Pompiers d'Issoudun", Département Indre.

De militaire M3 half-track met kraan is nu in het rood. Deze voertuigen werden inderdaad gebruikt om bosbrandweerwagens die zich hadden vastgereden te ontzetten. Weinig in gebruik wegens de rupsen, de GMC 6x6 was evengoed op alle terrein!

"109 Kaiser—Jeep M-34, Ville de Seignosse".

Weer een militair model (nr 245) omgebouwd met een kunststof achterbouw. Op de bodemplaat staat nog Solido en Kaiser-Jeep M-34. Onder de voorbumper staat het nummer 63!. De wagen werd gebruikt en is gekend als "Reo", de naoorlogse GMC. Seignosse is een kleine gemeente op de Atlantische kust.

"Renault Goélette 4x4 Sapeurs Pompiers St.Alban-les-Eaux".

Nog een ex-militair (nrs 203, 2203, 6030). Open cabine met wit zeil, achteraan een watertank, haspel, pomp en ladder in kunststof. Onder de voorbumper staat Verem maar op de basisplaat staat nog het oorspronkelijk nr 6030 van Solido Renault 2167.

Renault Goélette 4x4 CSP Mende.

Zelfde model als hierboven maar enkel met een zilverkleurig zeil vooraan en achter.

Onderaan nr 6030! Hetzelfde model verschijnt nog eens als Solido met een rood zeil en op de bodem nr 48 ! Begrijpe wie kan ...

### Marc Verschueren



2105.19

## Met de elektrische auto van Oostende naar de Hoge Venen.

Test Aankoop testte het uit: "Een tocht van twee dagen en heel wat laadstress" Met een elektrische auto van de kust naar de Ardennen rijden, het blijkt een enorme beproeving. Expert Steve Mestdagh van Test Aankoop deed vorige maand de proefrit en legde meerdere obstakels bloot: "Laadpalen werken traag of helemaal niet, en een laadpaal vinden kan een hele uitdaging zijn."

Mestdagh legde de route af met de Polestar 2, een elektrische auto van zo'n 70.000 euro. Al bij vertrek in Oostende botst hij op een eerste probleem: de batterij is na een nachtje in het stopcontact thuis maar voor 25 procent opgeladen. Daarmee kan je nog geen 50 kilometer afleggen. "Een echte laadpaal is duidelijk een must", zegt Mestdagh. "Bovendien moet je rekening houden met een fikse stijging van je elektriciteitsverbruik wanneer je je auto thuis wil opladen."

Wanneer Mestdagh op zoek gaat naar extra energie in het enige snel laadstation van België botst hij alweer op een probleem. Hij krijgt de laadpalen niet aangesloten met zijn smartphone-app. Uiteindelijk belt hij naar producent Fastned, die de auto na twee pogingen kan aansluiten op het elektriciteitsnet.



Na een dik uur is de Polestar 2 eindelijk opgeladen. Nu kan Mestdagh 370 kilometer rijden. Duur? Of dat denkt hij toch.

Na een tijdje rijden op de E40, krimpt het rijbereik enorm. Na een afstand van amper 91 kilometer, is het rijbereik gedaald met 54 procent. De auto moet dus opnieuw opgeladen worden. In Drogenen werkt de laadpaal niet, dus Mestdagh rijdt door naar Wetteren: "Daar moest ik bijna 38 euro betalen voor een halve laadbeurt, dat was even slikken."

Dit bericht kreeg ik op mijn laptop maar ik hoor graag jou eigen ervaring.

Wagen merk en type:

Hybride, plug in hybride of 100% elektrisch:

Gebruik je een caravan of een aanhangwagentje:

Indien plug in hybride, hoe frequent gebruik je de plug in mogelijkheid:

Gebruik je huis stopcontact, huissnellader, laadpunten:

Wat is de kost van deze mogelijkheden voor 10 kWh:

Verbruik in kWh/100 km:

Hoeveel % kilometers rij je in stad en snelweg:

Rij je voor laag verbruik, sportief, gewoon of gemengd:

Ik gebruik deze info voor een artikeltje en vermeld jouw naam niet.

Met dank voor de informatie, Jacques

## Spa Francorchamps juli 2013

Zoals ieder jaar, waren Daniël Vanelsacker en mezelf weer eens te gast in het centrum van Spa. Ieder jaar komen de deelnemers van de 24u hun bolides showen in de straten rondom het casino.

Eén van de bolides dat jaar droeg het nummer 88, een Mc Laren 12C GT3 met een wel zeer speciale look ... de wagen is getooid met 3 gevaarlijk uitzienende draken.

Ook de piloten waren niet van de minste : Rob Barff, Chris Goodwin en last but not least Bruno Senna ... neef van ...

In de race eindigden zij op de 15<sup>de</sup> plaats. U ziet enkele foto's in Spa en ook het miniatuur dat ik onlangs kocht van TSM Model ... prachtige afwerking, maar geen opengaande delen, het miniatuur is werkelijk een kopie van de echte.

Koen van Kenhove





## Eerstelingen

Iedereen kent de vraag: wat was er het eerst? De kip of het ei? Voor mij is het heel duidelijk: het ei. De kip is er een gevolg van. Dit brengt ons bij twee MCCF vragen: welke waren de eerstelingen in uw verzameling? En heb je deze nog?

Laat ons gemakshalve handelen over MCCF gerelateerde onderwerpen. Miniaturen, boeken, 1/1 voertuigen, ombouwen en 1/1? Tja, want het valt op hoeveel leden een oldtimer bezitten ...

Mijn aller allereerste voertuigje in 1954 was een houten vrachtwagentje, waar ik als klein manneken kon op zitten. Die is rats versleten en rond 1956 in de vuilniston beland. Enkele jaren later heb ik die vuilniston omgekieperd om de chocolade Jacques prentjes te redden, die ik nu nog heb

Het allereerste miniatuur - oldtimertje was een Best Box 1919 Ford T in HO. Op 1/43 was de Rochet Schneider van 1895 de eerste, een Rami. Beiden bestaan nog steeds. Op 1/32 was het weeral een 1910 Ford T maar dan van Airfix, de foto bestaat nog maar het modelletje was zodanig beklad dat het later vervangen werd door een verbeterde, geschilderde versie. Nog later begon ik aan verbouwingen daarvan naar een vrachtwagentje. De eerste verbouwing, was wel de 1/25 Lincoln Gangbuster uit 1928, van Airfix. De originele is mooi maar enkel onder glazen stolp te beschermen, die verloor eens maar onderdelen, dus werd die omgebouwd naar limousine met behulp van een stukje hout van een sinaasappelkistje als dak. Mooi experimentje en voor die tijden goed gelukt. Enkel de 'whitewalls', welke reageren op de rubberbanden vroegen aandacht.

Informatie kwam uit tijdschriften en boeken want TV en internet zaten toen nog in het embryo stadium ... . Mijn 4 eerste boeken heb ik dus ook nog. De eerste zijn op school gekocht tijdens een schoolboekenbeurs, de 3<sup>de</sup> in de VTB-VAB winkel in Gent en de 4<sup>de</sup> in een Venetiaans boekenstalletje op het Piazza San Marco. Op blz 155 van het eerste boekje staat de Ford T centerdoor !

Via de goede sint, papa, kwamen de Jouef racewagens in huis. 2 Jaguar type E's, snel gevolgd door de formule 1 sigaren BRM en Ferrari. Ze zijn er nog steeds en bollen doen ze ook nog !

Na enkele jaren kwam er uiteindelijk het eerste zelf verdiende geld. Dat ging naar de miniatuur stoommachine, de Steam Tractor van Wilesco. Ook nog steeds aanwezig in werkende staat!

Mijn allereerste wagen was een Citroen 2PK van 1968. Die hadden de eigenschap zichzelf te vernietigen wegens te licht gebouwd en natuurlijk roest. Het eerste Dinky 2pktje heb ik ook nog, de kopvoorloper van een ca. 450 stuks. Mijn oudste 2 pk, een 1961 lijkt nu in de USA te zitten.

Nog veel later kwam het 1/43 Ford Taunusje 1951 van Plumbies, gevonden bij Verborgh in Gent. Enkele weken later kocht ik het 1/1 model in Zomergem. Deze is een 5-tal jaren terug vertrokken, richting Nederlands Brabant, om plaats te maken voor de Ford T. Waarschijnlijk de eerste maar ook de laatste 100 jarige 1/1 in de verzameling.

Zo zie je dat het ei uit de jaren'60, de Best Box Ford T en de foto uit het boek, een serieuze kip geworden is.

Marc De Paepe

Onze buur' ook een Maurice kocht een Novy motorfiets en toen hij verhuisde kregen we een nieuwe buur die met een l'Avenir naar zijn werk Sadaci reed en later met een Puch moto. Zijn vrouw heeft nooit op één van die twee moordtuigen gezeten! Ook Cyriel van twee huizen verder had een moto, een NSU.

Groot nieuws eind jaren '50, Ward die aan de overkant van de straat woonde, zo'n honderd meter voor ons, had 8 kinderen waaronder vijf zonen en daar was geen werk genoeg voor op de boerderij, dus kocht hij een tractor bij huis Wille in Ursel, een Fahr D270 met luchtgekoelde Deutz motor. Daarbij werd een Claeys Hakselaar geleverd. Die bestond uit een trog met invoerketting die het ruwvoer naar een messenkooi transporteerde waar het gehakseld werd en door een pijp in een silo of een later af te dekken voederput geblazen werd. Dat was een hele bedoening, alle driewielkarren uit de buurt kwamen eraan te pas om de gulzige machine te voeren met bieten, rapen en snijmaïs. Naarmate het zomerseizoen naderde kwamen er machines bij, een Fahr pikbinder met invoermolen en rechtse snede maar als het koren "gelegerd" was voldeed dat niet en zo kwam er een Fella met linkse snede en stokken bij. Die stokken dienden als geleiding voor een schuingeplaatste schijf met meenemers die het koren beter opnamen. Voor de aandrijving zorgde een gehuurde kleinere Fahr.

En als de oogst binnen was moesten er aardappelen geroid worden met een Jagerson 'made' in Knesselare.

Daarna moest het graan gedorst worden. Er werd een moderne dorskast gekocht, een heel gevaarte met een Welger lagedrukkers opgebouwd, maar die laatste voldeed niet, dus werd ze eraf gegooid en na verlenging van het chassis vervangen door een Claas hogedrukkers. Dat was een beetje te hoog gegrepen voor de Fahr en er werd een Hanomag R545 besteld bij garage Baele in Zaffelare.



Hanomag R545, Payá.

De Fahr mocht zich voortaan uitleven aan een Fricke dorsmachine. Ondertussen deed men ook loonsproeien met een machine getrokken door een paard en aangedreven deels door een Bernard motor en deels door riemaandrijving via het rechter achterwiel. Zo hadden de zonen vrij afwisselend werk en de jongsten die nog schoolplichtig waren deden ook hun duit in het zakje.

Op zondag gingen we soms joyriden met de driewielkar, de jongsten op de kar en de oudsten aan de dissel en achteraan duwen. Maar eens de tractoren er waren was het plezanter, toen moesten we zelf niet meer sleuren als we in de gracht belandden!

De rest volgt in de derde episode!

Julien Lippens



## Jeugdherinneringen deel 2 mei 1955-zomer 1961

Groot nieuws in het leven van een 4,5 jarig ukje, we gaan verhuizen! Weg met het kleine donkere huisje. Vader heeft een boerderij gekocht aan de andere kant van onze parochie! Weer een grensgeval, nu westwaarts en terug zo'n drietal km van het centrum. Dit heeft het voordeel dat we op onze trouwe school kunnen blijven. Mijn "grote" broer van zeven kan me terug meenemen op zijn zilverkleurig bejaarde fietsje. Nu hebben we een grote woning en een grote schuur, maar wel erg bouwvallig! En toch zal de schuur het uithouden tot 1964 en het huis zelfs tot 1970!

Veel nieuwe burens, maar terug een echte boerenstraat. Er woont nog een echte schaapherder en zijn zoon Maurice heeft al een motorfiets, een olijfgroene FN. Onze buurman Miese, om niet te verwarren met Maurice, had net dezelfde maar dan in azuurblauw. Miese was nogal "geweldig" en zijn moto produceerde een schreeuwerig jankend geluid. Maurice reed altijd aan een gezapig tempo en zijn moto produceerde een zacht zoemend geluid. Miese deed ook graag kunstjes, hij reed zonder handen of stuurde met zijn voeten op het zadel! Toen zijn tweede dochter op komst was haalde hij een kinderwagen op met zijn FN, de beugel van de "voiture" was achteraan vastgebonden en de voorwielen bengelden in de lucht!

Ook waren er al een paar auto's, Buysse (ook een Maurice) had een donkerblauwe Simca 8 en als het regende kwam hij zijn zoon ophalen aan de school met de auto, maar volgens André (de zoon) moesten ze hem altijd aanduwen als het regende!

Verder waren er nog drie broers, allen landbouwer, die samen één auto hadden, een Consul. In die tijd ging iedereen nog ter kerke. Er waren bij ons drie misvieringen, de vroegmis, het "achtjen" en de hoogmis. Dus zagen wij Omer vertrekken met de fiets en zijn hoed op naar de broer om de auto op te halen en zijn vrouw naar de mis te voeren. Die auto moest dan terug naar broer Robert en dan moest broer Prosper terug naar Robert fietsen om de auto te halen om de achturenmis bij te wonen en tenslotte reed Robert zijn familie naar de hoogmis. Ja, de auto was toen nog een statussymbool.

En zo ging het leven zijn gangetje, mijn oom die rechtover ons woonde had een Sachs brommer, en samen met zijn vrienden, op een NSU en een Flandria bezochten zij de waterramp op Schouwen Duiveland. Hetgeen hij daar gezien heeft van miserie is hem altijd bijgebleven!

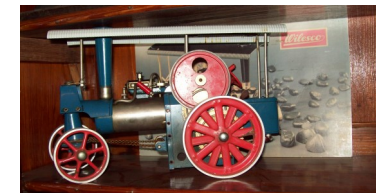


Simca 8 1950, DeAgostini, 1/43



Ford Consul 1954, Corgi Toys # 200

schrijver van dit artikel in 1954





## Belgische auto's in miniatuur deel 4

Eric Van Driessche



### Germain Monceau-sur-Sambre 1897-1914

In 1897 werd de "S.A. Ateliers Germain" opgericht door enkele Waalse Industriëlen (o.a. A. Germain, Fam. Dewandere, Ingenieur Dulait) te Monceau-sur-Sambre waar onder de leiding van August Germain sinds 1873 tram en spoorwegmateriaal werd vervaardigd. Van Panhard-Levassor werd het octrooi gekocht om zowel de Daimler als Panhard motoren in België te bouwen !

De eerste Germain verliet de fabriek op 25 juni 1898. Een 100-tal werknemers haalden al vlug een productie van een 10-tal Germain per maand. Het model was een 6 pk met voorin geplaatste motor van 2 cilinders, 4 versnellingen en kettingaandrijving. Eind dat jaar werd ook gestart met lichte Elan auto's te bouwen onder licentie.

Op de Brusselse auto tentoonstelling van 1899 werden niet minder dan 12 Germain en 1 Elan geëxposeerd.

In 1900 ontwierp men naast de 6pk een kleine reeks 12 pk en 4 cilinders !

Het programma van 1901 bevatte 3 types namelijk een 2 cilinder 6 of 8 pk en een 12 pk met kort of lang (verlaagd) chassis.

Een nieuw type met 7,5 pk, 10 pk, 15 pk of 20 pk motoren verscheen in 1902 en nog dat jaar verkreeg men ook nog de licentie voor de lichte Renault auto's 2 of 4 cilinders met cardan as !

In 1903 nam Germain een octrooi op een elektrisch schakelsysteem van eigen vinding, ook verkreeg men dat jaar een licentie van Engelse 2-takt 2-cilinder motoren maar beide projecten bereikten alleen het experimentele stadium!

Op het Parijse autosalon toonde Germain voor het eerst een product uit de eigen ontwikkelingsafdeling de Germain Standard die een groot succes werd. Het gamma bestond uit 3 modellen met gescheiden 4-cilinders 16/22 pk, 24/32 pk en 35/45 pk met dubbele ontsteking, 4 versnellingen en kettingaandrijving !

In 1904 liepen de zaken uitstekend vooral de export naar Engeland waar Germain zeer geliefd was ging bijzonder vlot !

Men had 650 mensen in dienst op een bebouwde oppervlakte van 30 000 m<sup>2</sup> waar men het fabriceren van het 1000<sup>ste</sup> voertuig vierde !

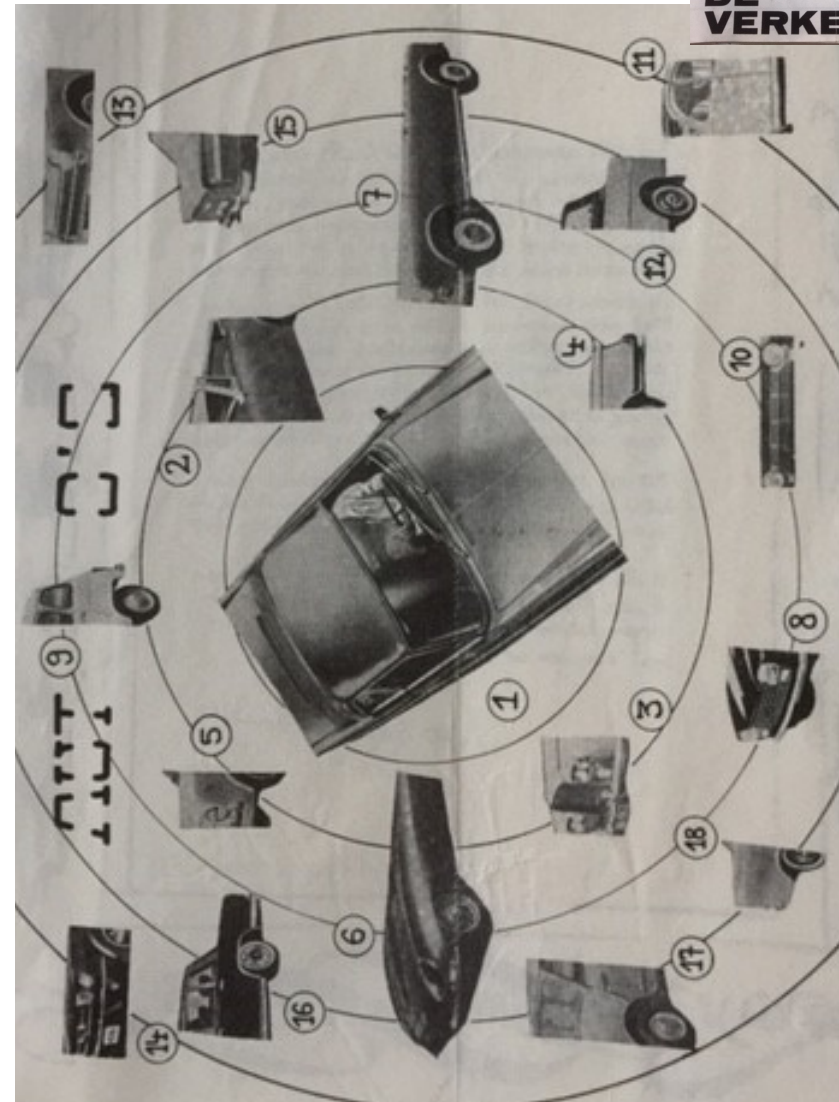
In 1905, op de Londense Motor Show toonde men wat de meest populaire Germain ooit zou worden de 14/20 pk. Dit is de eerste wagen van Germain met cardan as en 3 versnellingen. De motor had vier uit smeedstaal gedraaide cilinders en de koperen koelmantels werden warm om de cilinders geplaatst om zich daarop vast te krimpen. Alhoewel, dit proces werd reeds toegepast op de Germain standard. De radiator was nu rond en de wagen had een laag silhouet.



Beste vrienden, nu we wat tijd hebben om onze quarantainedagen door te komen zat ik wat te snuffelen in oude magazines uit mijn scoutstijd " De Verkenner". In het nummer van december 1966 vond ik een leuke rubriek " wie zoekt mee met 009" met daarin een leuk "autospel". Wie kan het merk en type der in stukken gesneden auto's herkennen? Wie 15 van de opgegeven stukken herkent is een goed Verkenner.

Dirk Vervaeet.

De oplossing komt in volgende uitgave





## Renault Major R-350 Ti oplegger.

Ik heb dit model gekocht via A.C.M.A. North Europe, Renault Club, bij Miniateg43 waarmee wij samenwerken. Miniatuur op schaal 1/43 is gemaakt door Eligor (het vroegere L.B.S.). Groupe Eligor S.A.S. 605 Z.I. La Plaine, 01580 Izernore, France. Die fabriek ligt ten oosten van Mâcon richting Genève, dicht bij de grens Frankrijk – Zwitserland. Het model is gemaakt in opdracht van Miniateg43 ([www.miniateg43.fr](http://www.miniateg43.fr)) bij Eligor ([www.eligor.com](http://www.eligor.com)) met refnr. 116714. Miniateg43 laat de voertuigen van de Franse multinationalaal Électricité et Gaz de France (EDF – GDF) op schaal 1/43 namaken. De Renault Major R-350 Ti oplegger werd op 140 exemplaren gemaakt, en is een truck van de afdeling Lyon.

De Renault Major R-350 Ti op schaal 1/1 werd gemaakt tussen 1992 tot 1996, gegevens van de truck: de trekker weegt 7 ton, 6,3 meter lang, 2,5 meter breed, 3,4 meter hoog, 3,8 meter wielbasis, dieselmotor 11 840 cc, 350 pk (260 kW), manuele versnellingsbak met 16 versnellingen, 2 assen, achteras met dubbele wielen.



Oplegger op schaal 1/1, gesloten metalen oplegger met 2 assen met telkens 2x2 wielen per as. In de oplegger zit een dieselgenerator van 1000 kVA, gewicht +- 10 ton, afmetingen: 5,1 meter lang, 1,9 meter breed, 2,4 meter hoog; alsook een grote dieseltank van 5000 liter.

Etienne



2105.14



In Brooklands won een Germain van dit type zijn klasse met een gemiddelde van 84 km/u !

In België won men met een zwaarder type kettingvrije "Coupe de Liedekerke " bestuurd door Perpère. De week van Oostende werd gewonnen door Servais en op de helling van Spa was Roland dan weer de eerste !

In 1906 deed Germain proeven met 6-cilinder motoren en op een autotentoonstelling in Milaan kreeg Germain de grote prijs voor zijn uitstekende technische kwaliteit !

In 1907 werd de 6-cilinder met 60 pk gelanceerd. Dit jaar werd met 3 wagens deelgenomen aan de "Grand Prix de l'Automobile Club De France" waar men het moest opnemen tegen wagens die tot 5 maal sterker waren. Alle 3 de wagens haalden zonder problemen de finish en eindigden 13<sup>de</sup> (F. Degrais), 14<sup>de</sup> (Roch Brault ) en 17<sup>de</sup> (Perpère) wat een fraai resultaat was! (20 auto's van de 37 haalden de finish niet).

In 1908 werd aan dezelfde Grand Prix deelgenomen met 3 krachtigere ketting aangedreven 70/80 pk wagens. Van de 48 starters haalden slechts 23 de finish. Perpère (B) werd 10<sup>de</sup>, P. Garcet (F) 14<sup>de</sup>, F. Degrais (F) 17<sup>de</sup> !

Koning Albert 1 kocht nog een van deze wagens en liet er een fraaie koetswerk op bouwen. Eind dat jaar werden de 6-cylinders vervangen door een 3,8 l motor in een lichtere auto !

In 1909 had Germain een omvangrijk leveringsprogramma, op het chassis type C92 kon men kiezen uit een 4- of 6-cilinder.

In 1910 op de London Motor Show stelde Germain, naast de 'chainless' serie, het type M voor, een uit 1 blok gegoten 4-cilinder van 15 pk !

De jaren daarna importeerde men schuivenmotoren van het Britse Daimler, de bekende SS (sans soupapes) die werden dan verkocht naast de eigen serie motoren in 2 types 20 en 26pk !

In 1914 fabriceerde Germain 7 types en verkeerde in volle glorie waarbij ook hier de eerste wereldoorlog een einde maakt aan het succesverhaal !

Na de oorlog wordt de productie van personenwagens niet meer opgestart en vervaardigt men alleen nog spoorwegmateriaal !

In 1937 werd nog een poging ondernomen om een vrachtwagen op de markt te brengen echter zonder succes en in 1967 verdwijnt de naam Germain voorgoed !



Germain, MDA Productions, 1/43



2105.07



## André Pilette

André met Talbot Lago T26C, GP van België 1951

Verdomme, verdomme, die corona blijft ons maar parten spelen. Geen vergaderingen, geen beurzen, geen tentoonstellingen, niets. Ik spreek hier van de periode rond nieuwjaar 20/21. Dus zoals vorige keer (gewoon om bezig te blijven) dan maar weer een bezoekje aan een van de laatste rustplaatsen van een autorace-piloot.



Deze keer gaat het om het graf van een zekere André Pilette. Geboren in Parijs op 6 november 1918 als Théodore André Pilette. Zoon van een toen al groot Belgisch racekampioen Théodore Pilette één van de eerste Belgische autocoureurs vanaf de jaren 1903 tot aan de W.O.I (vandaar het uitwijken naar Frankrijk tot na de oorlog). Door het racen van zijn vader werd André al snel aangetrokken door de kick van de snelheid.

In 1938 op 19-jarige leeftijd reed hij zijn eerste wedstrijd in Oostende. Daar kwam hij al onmiddellijk uit als winnaar, hij liet 120 concurrenten achter zich. Hij moet echter nog 9 jaren wachten eer hij zijn eigen auto kan bezitten. Het werd een Alfa Romeo 2300 cc met compressor. Hij nam er mee deel aan zijn eerste Grand Prix in Chimay.

Bij de oprichting van de Écurie Belge werd André in 1951 gekozen om hun nieuwe aanwinst, een Talbot Lago, te rijden voor de Grand Prix van België. In die race was hij opgeklimmen naar de tweede plaats maar werd dan uitgeschakeld door een gesprongen band die hem net voor de finish buiten de piste deed belanden.

Tussen 1951 en 1964 zou hij deelnemen aan 14 Grand Prix voor het wereldkampioenschap Formule 1. Het werden er effectief 9. Zijn eerste WK punten kreeg hij in 1954 met een Gordini. In 1956 in de Grand Prix van België werd hij 6<sup>de</sup> met een Lancia Ferrari D 50. Hij reed voor merken als Gordini, Connaught, Lotus, Ferrari e.a.



André was een toegewijde autocoureur maar was het ongelukkige slachtoffer van verschillende zware ongevallen. Tussendoor was hij ook pionier in het karting-gebeuren in België en werd invoerder van go-karts. Ondertussen reed hij onder meer verder in de junior formule.

5<sup>de</sup> met Talbot Lago



2<sup>de</sup> met Ferrari Monza



André en Ferrari Monza



Andre met Connaught GP België 1953.

**Maus**  
★ **MODEL CARS** ★

**WHEN SIZE DOES MATTER!**

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

**WWW.MAUSMODEL CARS.NL**

**TAVERNIER**

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

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

## TAVERNIERCLASSICS

VERKOOP, ONDERHOUD EN RESTAURATIE

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.





## Voorloper van het Ferrari One-off programma

### 1969: Ferrari 330GT Drogo "The Golden Car"

Ferrari's zijn er in alle vormen en groottes, maar in de lange historie van het merk hebben sommigen echt de grenzen verlegd als het om design ging. Afkomstig uit een tijd waarin de inbedrijfstelling van een op maat gemaakte carrosserie iets gebruikelijker was dan nu is de Ferrari 330 GT Navarro Special van de hand van Piero Drogo absoluut een Ferrari die door de jaren heen beroemd is geworden om zijn uiterlijk, zo niet om het interieur.

Bekend als de Navarro Special N.A.R.T. \*(nooit door Navarro in de N.A.R.T. gereden) werd deze gebouwd in opdracht van de Italiaanse nachtclub eigenaar Norbert Navarro. De geschiedenis zwijgt over de vraag of Navarro een hekel had aan het exterieurontwerp van zijn normale 330 GT 2+2 of hij simpel iets meer speciaals wou. Hij was het die het ietwat ongeremde maar toekomst gericht ontwerp op papier zette.

Navarro gaf Piero Drogo's shop, Carrozzeria Sports Cars, opdracht om zijn ontwerp aan te passen aan het chassis van de originele 300 GT 2+2 van 1966. Zij zijn in Ferrari middens bekend door hun iconische "Breadvan" uitvoeringen en aanvaarden maar al te graag opdrachten van wel behoevende eigenaars.

Het is niet echt bekend in hoeverre het eindresultaat aansluit bij de originele tekeningen van Navarro maar ze slaagden er toch in om in zekere zin uitgebalanceerde bolide af te leveren.

De motor is een 4.0 Liter V12 met 3 dubbele weber carburators, goed voor 300 pk bij 6.600 tpm. Waar de wagen zich nu bevindt is een raadsel. Hij werd in 2014 tijdens Pebble Beach verkocht voor +/- 500 000 \$ door Gooding & Co. De koper wenste onbekend te blijven. Mijn schaalmodel 1/43 is van Ilaro met een beperkte oplage van 350 stuks. Het schaalmodel vind ik prachtig nagebouwd, de echte versie is naar mijn persoonlijke mening niet echt de mooiste Ferrari.

Maar da's geen reden om hem niet in de verzameling op te nemen. Cheers,  
Patrick



In 1963 werd hij Belgisch kampioen in de 1-zitters met 1100 cm<sup>3</sup> motoren. In 1964 zette hij een punt achter zijn Formule 1 carrière. In de jaren 65-66 stichtte André op het nieuwe circuit van Zolder een raceschool die echter vandaag de dag niet meer bestaat.

Over het verdere leven van André Pilette is weinig geweten en over zijn dood is mij alleen de gemeente en de datum bekend: Etterbeek 27 december 1993. André Pilette heeft een zoon Teddy die zelf nu reeds 78 jaar moet zijn, evengoed autocoureur was en ook Formule 1 reed. Teddy Pilette is beter gekend bij onze generatie.

Er bestaat een boek met als titel: "La Dynastie Pilette " geschreven door ene Bernard Geeraerd. Het gaat hier over de 3 piloten van dezelfde familie, van vader op zoon, nl . Théodoor, André en Teddy.

Enkele jaren geleden ontmoette ik op Francorchamps een zoon van Teddy. Hij was eveneens actief in de autoracerij.

Foto's:

- van enkele van mijn miniatures, auto's waarmee André heeft gereden:
- Lancia Ferrari D 50 van de Écurie Belge GP België 1956 (1 op schaal 1/20 van Revival en 1 op 1/43 van BRUMM)
- een zilvergrijze Ferrari 250 GT SWB Le Mans 1961 van BANG Model.
- Ferrari 500 TR 1000 km Parijs 1956 van ART- Model.
- Gordini Type 16 GP de Pau F1, 1954 van Renault uitgave Atlas.



- Ferrari 166 MM 12 hrs Paris 1950 van ART-model.

- van het grafmonument van de familie Pilette en aanverwanten, Er bestaan zeker nog andere miniatures van deze piloot, dus blijven we uitkijken en verzamelen.

Tekst en foto's  
Daniël Vanelsacker.





## Kuifje on wheels

Je staat er misschien niet bij stil, maar miniaturautobouwers bouwen niet zomaar wat ze willen. In vele gevallen moeten ze toelating krijgen van het merk waarvan ze een modelletje willen bouwen. Bepaalde merken springen eerder karig om met hun toelatingen.



Is het u al opgevallen dat Playmobil al jaren speelgoedautootjes aanbiedt op een schaal iets groter dan 1:18? Ze lijken van ver op een bestaand model, maar ze zijn er nooit echt een kopie van. Tot Playmobil een paar jaar geleden een deal sloot met VAG, de moederorganisatie van onder andere VW en Porsche. En je ziet plots verschillende versies van de 911 verschijnen. Met als 'top of the bill' het aloude VW-busje in kampeeruitvoering en het VW-kevertje. Deze keer zijn de modellen wel perfecte, zelfs zeer mooi, uitgevoerde kopijen van de originelen geworden.

Een ander verhaal is dat van de stripfiguren. Van de voertuigen van Kuifje, Robbedoes en Michel Vaillant zijn hele reeksen uitgebracht. En ook filmhelden ontsnappen er niet aan. Zo kreeg James Bond een uitgebreide serie. Veel vroeger waren er al unieke exemplaren uit van de Avengers, de Men of UNCLE enz... in Dinky en Corgi.

En de mobielen van Kuifje? De erfenis van Hergé, tekenaar van de wereldberoemde Kuifje-stripverhalen, wordt beheerd door Moulinsart. Deze stichting ziet er zeer nauwlettend op toe dat er niets over Kuifje verschijnt of gecommmercialiseerd wordt zonder hun toestemming. Wie daarvan afwijkt, krijgt een claim aan zijn broek.

Zo zocht Atlas, een bekend postorderbedrijf dat ook een uitgebreide collectie Volvo-modelletjes op de markt bracht, contact met Moulinsart. Na lang overleg werd in 2004 gestart met een serie modellen op schaal 1:43. De automodellen moesten er uitzien zoals ze in de albums van Kuifje door Hergé getekend zijn. En ze moesten ook weergegeven worden met de stripfiguren er in zoals ze in de albums voorkomen. Oorspronkelijk plande Atlas 26 modellen, maar toen de serie afgesloten werd waren het er 70. Even veel als de Volvo-serie.

Elk model werd nauwkeurig vormgegeven. De niet-zichtbare zijde werd door de modelmakers aangevuld in de stijl van de modellen. Voor een model mocht gebouwd worden, werd eerst een testmodel op een schaal drie keer groter dan 1:43 gemaakt. Zo konden alle details goed weergegeven worden. Ook de figuurtjes werden volledig vormgegeven en het geheel ging ter goedkeuring naar Moulinsart. Na goedkeuring werden de modelletjes in China geproduceerd op 1:43.

De modelletjes staan op een blauwe grondplaat met vermelding van het album waarin ze verschijnen. Het model zit vastgevezen op dat plaatje en het vijsje zit onder een vastgelijmd plastic blokje. In andere woorden, je krijgt het model er niet af zonder het voetplaatje aan de onderkant te beschadigen. Over het model zit een plexi doosje. Daarin zit een getekende achtergrond die ook weer verwijst naar de strip. Dat alles zit in een blauw kartonnen doosje met daarin een "certificat" dat informatie bevat over de auto en het verhaal waarin hij voorkomt. Wat is opmerkelijk aan deze serie?



De kleuren van de modelletjes zijn echt zoals ze in de strip voorkomen. Veel pasteltinten en dus zeer atypisch. Een welkome frisse aanvulling in een miniaturverzameling. De figuurtjes en de getekende achtergronden geven er een mooie uitstraling aan. De oldtimerliefhebber zal zijn hartje kunnen ophalen aan de leuke modellen uit de jaren veertig, vijftig en zestig. Opvallend is dat de wielletjes van de modellen niet draaien. Je kan er dus niet mee 'rijden'. Maar echt wel zeer verzorgd gemaakt.



Blijkbaar draaide de winkel zo goed dat er nog een extraatje bij kwam: de T-Ford uit 'Kuifje in Afrika' kwam in 2012 als extra uit in de kleuren van de cover. En men startte een nieuwe serie met dezelfde auto's maar in een oranje-rood doosje. Deze serie telde maar een tiental modellen en ging door het leven als "En voiture Tintin 2". Daarna bedacht Moulinsart zelf een serie met een vijftal modellen in een langer doosje met extra figuurtjes én een hogere prijs. Maar dat lukte niet zo goed en men stopte dit initiatief vrij snel.

En dan heb je nog een paar mooie grotere specialekes. De Saurer bus, compleet met vele passagiers er in, uit "De zaak Zonnebloem" is hiervan zonder twijfel de mooiste.

De bron is nog niet uitgedroogd. Wie vandaag naar de website van Hachette (een postorderbedrijf dat al verschillende series miniaturen uitgaf) gaat, stelt vast dat er een nieuwe serie Kuifjes-voertuigen loopt. Volgens een abonnement krijg je op geregelde tijdstippen een Kuifjes-model op schaal 1:24. Ook zeer gedetailleerde modellen, compleet met de bijpassende figuurtjes. Ook dit keer in een verzorgd doosje en met een mooie brochure over het model en de context van het album. De website kondigt alweer een serie van zeventig aan. De modellen die nu reeds verschenen zijn, zijn in elk geval dezelfde als die van de 1:43 serie. Maar groter en nog meer gedetailleerd.

Ik heb ondertussen al heel wat tweedehandse 1:43 modelletjes in mijn toonkast. Sommige verzamelaars zijn er van overtuigd dat ze goud waard zijn, maar ze zijn makkelijk en goedkoop te vinden op internet, vooral als je meerdere exemplaren tegelijk koopt.

Kuifje... een onuitputtelijke bron van nostalgie.

Ik ben zelfs begonnen met de Kuifje-albums opnieuw te lezen.

