

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

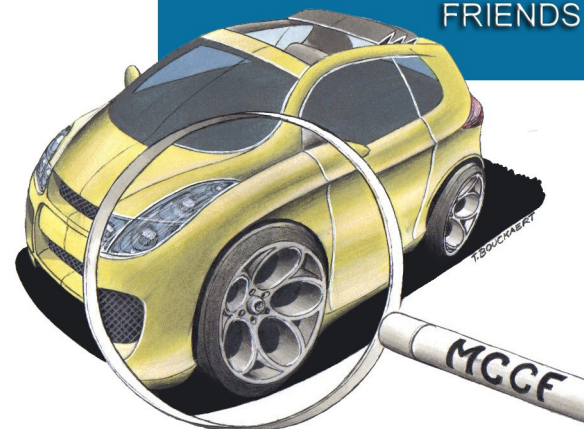
+32 473 89 12 22

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 4 Ferrari 330 GTC Zagato
- P 6 Route 66: Mercury
- P 10 Reacties op de elektrische auto
- P 14 Zelfbouw miniatuur slotje
- P 16 Mahymobiles in Leuze
- P 18 Brandweer deel 12 Verem Mercure
- P 19 Renault R8 Coupé Sport Ghia 1964

Verschijnt tweemaandelijks
Afgiftekantoor Wachtebeke

Jul - Aug 2021
Met 0 bijlage

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



Beste vrienden,

rare tijden, alles op en af, de maatregelen van de overheid en ook covid maar in tegengestelde wijze. Heel wat onbekenden wegens de varianten die blijkbaar het Griekse alfabet volgen, nu lijkt delta nog meer besmettelijk dan aanvankelijk gedacht. We leren alle dagen bij.

Wat zullen de voorwaarden zijn van de gemeente voor het gebruik van de zaal?

Hoe dan ook wij rekenen op jullie om de afstandsregels en de correcte dracht van mondkapen te respecteren. Ben je niet volledig gevaccineerd of heb je geen negatieve PCR test kom dan niet naar de vergadering aub.

Een aantal leden hebben een respectvolle leeftijd en verschillende vrienden zijn risicopatiënt. Hopelijk lukt het ons elkaar te zien op 7/9, het wordt een ruilvergadering zonder spreker.

We zullen lessen trekken uit deze ontmoeting om ons volgende evenement, onze ruilbeurs op 9/10 goed te organiseren.

Ondertussen heb ik nogmaals geprobeerd om jullie digitaal te verstrooien met een presentatie. Deze handelde over een Dinky Toys ombouw tot een Rover Jet 1. De niet digitale leden kunnen die inzien op onze volgende vergadering.

Het volgende Wieltes verschijnt eind oktober. Jou bijdrage is welkom tot eind september, je kan die doorsturen via : voorzitter.mccf@telenet.be.

Dank je hartelijk,

Jacques



Na een jaar lockdown
Weet je het soms niet meer

We mogen terug uit ons kot, ik ga eens zien of de auto nog start.



2107.02

new bumper sticker



Renault R8 Coupé Sport Ghia 1964.

Dit model was een prototype, ontworpen door Filippo Sapino, Italiaanse designer. Het koetswerk werd gebouwd door de carrosseriebouwer Ghia, dit was de eerste samenwerking van Renault en Ghia.

Als basis werd de Renault R8 (1100cc) genomen. Van dit prototype werden 2 exemplaren gemaakt en voorgesteld in 1964 aan Renault.

Dit model was een sport coupé met 2 plaatsen, met achterin de motor van de R8 alsook de versnellingsbak en de ophanging.

Maar Renault weigerde het ontwerp voor serieproductie. Gezien het jaartal, 1964, is het ontwerp van het koetswerk zijn tijd ver vooruit met de gedurfde stroomlijn van dit model.

Dit miniatuur is op schaal 1/43 gemaakt door AutoCult43, Aussere Further strasse 3, 90530 Wendelstein, Duitsland.

Het modelletje kan je vinden op hun website AutoCult43 Avenue43 04/2021 nr. 60062. Er zijn 333 gelimiteerde exemplaren van dit modelletje gemaakt.

Ik heb mijn modellen van AutoCult43 gekocht bij: Miniaturen De Kimpe Robert, Lindestraat 105, 9200 Dendermonde. Ik heb een zeer positieve ervaring met Robert, en de modelletjes worden dadelijk en verzorgd opgestuurd na betaling.



Etienne



2107.19



Brandweerwagens deel 12 Verem

Eind van vorige eeuw werd het moeilijk Solido modellen en afgeleiden zoals Verem in België te vinden. Die modellen kon ik mij regelmatig aanschaffen op verschillende beurzen.

Verem 112, GMC Loir-et-Cher.

Dit departement gekend voor de kastelen van de Loire bezat inderdaad deze GMC. Meestal werden Verem modellen geproduceerd bij aanvraag.

Verem 126, Saviem, VAB Sapeurs Pompiers (Véhicule Avant Blindé) 6x6 lance mousse. Op het model staat Renault want zij hebben Saviem inderdaad overgenomen.

Verem 123, DAF Secours Médicaux du Gard, Secours Médicaux. Grote stuurhut met gesloten achterbouw, daarop vier blauwe lichten.

De volgende nieuwe modellen zijn 3 kleinere personenwagens op schaal 1/43.

Verem 242 Renault R4, Pompiers du Loiret met kenteken en blauw licht, antenne en verchromde velgen, een mooi model.

Verem 2014 Citroën AMI-6, Centre de Secours Pricipal Saint-Brieuc, (CSP) du departement Côte du Nord. Een Solido 1142 gans rood en een opdruk. Eenvoudig toch.

Verem 244 Matra-Rancho, C.S.P. Isère, het enige verschil met de Solido 2119 zijn de getinte ruiten en een witte basis, een zeer gelukt model.

Verem 999-02 Range Rover Active Respons. In de speciale 999 reeks van 10 modellen voor de Britse markt is er slechts 1 brandweermodel en in België niet verkrijgbaar.

Marc Verschueren



2107.16



20^{ste} Internationale verzamelaars "Collect-Hit" Brussels Kart Expo Gossetlaan 9, 1702 Groot-Bijgaarden zondag 3 oktober - van 10 tot 15:30

"Collect-Hit" bestaat uit 5200 m² overdekte ruimte met 150 standhouders uit 6 landen. De hoge internationale aanwezigheid geeft deze show een prominente positie in het premium segment van de collectie.



Contact :
0478 80 19 20,
www.toymarket.eu



Vier thema's zijn vertegenwoordigd

1. Nostalgic collection bestaat uit:
 - miniatuurauto's en -treinen, oud speelgoed, antieke poppen;
 - reclamekunst promotieartikelen, posters, reclame gips, email borden ..
2. B.D.-Comix/TV: allerlei stripverhalen en derivaten (albums, originele tekeningen, figurines: Pixi, Leblon-Delienne, Aroutchef, 3D-objecten, ...
3. Barbie in Brussel: alles rond Barbie.
4. Vintage world: meubelen, objecten, parfums en juwelen uit 1925 - 1975.

IVAN DOOMS PRESENTS...

IVAN'S MINIATUURWAGENS

GARAGEVERKOOP schaal 1:43, 1:24 en 1:18

WANNEER?
ZATERDAG 4/09/2021 VAN 10U TOT 16U

WAAR?
MAGAZIJN BV DXC
ANDRÉ EMONDSTRAAT 38G
3012 WILSELE

Gratis inkom en parking
En vergeet uiteraard je mondmasker niet!

Jeugd- en Gemeenschapscentrum
Kerkham 3F, 9070 Destelbergen

gratis parking via Koedreef

zaterdag 9 oktober 2021

14 u. - 18 u.

MCCF

56^{ste} MODELAUTOBEURS

gratis inkom

2107.03

Voorloper van het Ferrari One-Off programma.

1974: Ferrari 330 GTC Zagato.

Het one-off programma van Ferrari is nu wel bekend bij de auto freaks maar reeds vóór de start ervan waren er unieke, eenmalige versies. Soms helemaal nieuw, soms gebouwd op een chassis waarvan de oorspronkelijke carrosserie zodanig beschadigd was na verkeersongeval of crash tijdens een race dat herstellen niet meer ter sprake kwam. Een nieuwe body was dan de oplossing om chassis, motor, versnellingsbak en andere aandrijfdelen een tweede leven te geven.

Deze Ferrari startte in 1967 als de 330 GTC met chassis #10659, werd geleverd door 3-voudig 24u van Le Mans winnaar Luigi Chinetti, importeur voor Ferrari in de USA, aan zijn allereerste eigenaar Gerard L. Buhrman. Na enkele keren te zijn doorverkocht komt de wagen in handen van Robert Kennedy (geen familie van). Deze was betrokken bij een ongeval waarbij de bolide schade heeft opgelopen aan de voorzijde. Door de speciale aard van het voertuig gaat deze terug naar de Ferrari dealer Chinetti. Luigi beslist om de auto terug naar Italië te sturen, meer bepaald naar één van de grootste carrosseriebouwers van de 20st eeuw "Carrozzeria Zagato".

Het nieuwe ontwerp is met niks meer te vergelijken van de originele 330 GTC. Het wordt vergeleken met Michelotti's Daytona NART spider en de koplampen met deze van de 365 GTB/4 Competizione. Het unieke design lijkt te starten in de jaren '60 stijl en te eindigen in de jaren '70 stijl.



De motor is nog steeds een V12, 3967 cc met een vermogen van 300 bhp.

Mijn schaalmodel 1/43 is van Autocult met een beperkte oplage van 333 stuks. Voor zover ik weet de enige Ferrari in hun gamma tot op vandaag. Gezien de verhouding prijs/kwaliteit hoop ik dat er nog volgen.

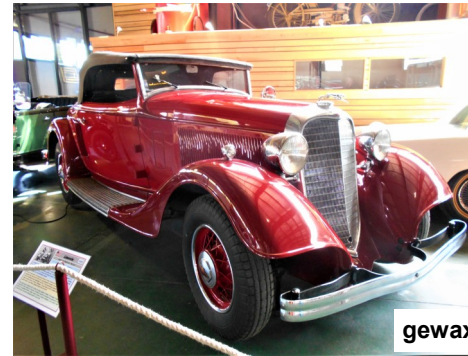
Het gamma van Autocult bestaat uit enkel bijzondere modellen. www.autocult-models.de is een bezoekje meer dan waard.

Cheers,

Patrick Hoste



2107.04



gewaxt, niet gewaxt



Plume Vainqueur



Modellen te koop



Donkere zaal



2107.17



Mahymobiles in Leuze.

Beste leden, sorry dat ik maar blijf zagen over die corona. Vooral omdat wij leden van de club zijn (U weet wel die drie van de MCCF/OMERclub) die steeds maar buiten willen, hetzij naar autorace-evenementen, circuits, beurzen van miniatures, tentoonstellingen enz. Normaal gezien waren we op 17 juli II. naar de Historic Grand Prix in Zandvoort gereden maar de week ervoor werd het ons duidelijk dat, ook weer door de verhoging van de corona besmettingen in Nederland, het publiek niet mocht aanwezig zijn. Dju toch, wat nu ... Dan maar gezocht naar een alternatief en dan kwam het idee om eens (diezelfde zaterdag) het oldtimermuseum van Mahy in Leuze een bezoekje te brengen. Velen van U zijn er misschien al geweest, van ons was het al weer enkele jaren geleden, dus ... wij naar Leuze.

Ik geef hier een klein overzicht van wat er daar allemaal te zien is, maar dat doe ik aangaande enkele foto's die ik ter plaatse heb genomen.

Dus vrienden, ik hoop dat ik hier nog eens het vuur kan aansteken om U te bewegen nog eens een bezoekje te brengen aan dit mooie museum, al was het maar als steun voor het museum, maar zeker voor al wat daar zo mooi en overzichtelijk uitgesteld is, de vele oldtimers, moto's en fietsen en allerlei.

Ook fietsen die recenter zijn zoals de fietsen van het merk Plume Vainqueur (door de Gentenaars goed gekend). Posters, man, prachtige dingen, eventueel ook te koop.

Kasten vol miniatures, zeer interessant voor onze clubleden en zelfs te koop.

Allerlei dus, zelfs een donkere zaal. Maar toch opletten want er lopen rare exemplaren rond. Maar vooral, men kan er in de bar zijn dorst lessen.

Mocht U toch eens beslissen om er naartoe te gaan, vergeet uw (klein-) kinderen niet mee te nemen (en doe gerust de groeten van onze clubleden en ook van die drie rare gasten die er onlangs vier uren spendeerden. Veel genot.

Tekst en foto's
Daniël Vanelsacker.



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



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.





Mercury



Heron Van Damme



Deel 1: historiek.

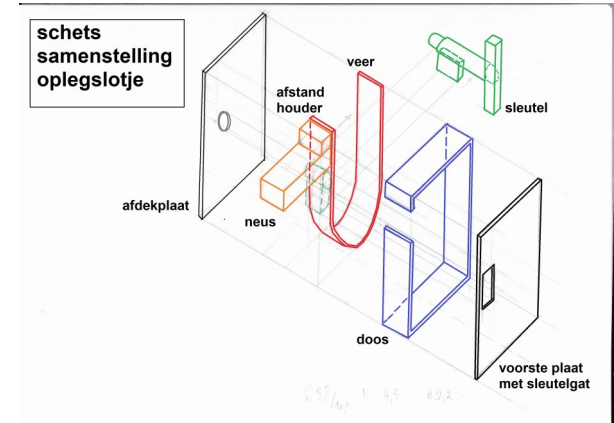
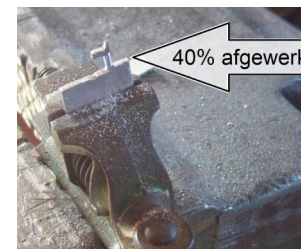
De firma Mercury werd opgericht in 1932 door Attilio Clemente en Antonio Cravero en was gevestigd in Turijn. Men produceerde aanvankelijk kleine metalen onderdelen voor verschillende Italiaanse automobielbedrijven. De daarop volgende jaren begon men ook allerlei soorten kinderspeelgoed te maken, zowel voor jongens als voor meisjes: miniatuurkeukenkastjes en poppenhuizen, jachtgeweren, maar ook veergeweren met rijstkorrels (sic). In die tijd was Mercury blijkbaar ook importeur van Märklin producten voor de Italiaanse markt. Wat er met de onderneming tijdens W.O. II is gebeurd staat nergens te lezen maar we mogen aannemen dat zij eveneens een aandeel had in de oorlogsindustrie.

Samen met Rivarossi besloten Clemente en Cravero in 1945 een fabriek van elektrische schakelinstallaties over te nemen en om te vormen tot een speelgoedwarenbedrijf. Rivarossi specialiseerde zich in modeltreintjes, Mercury legde zich vooral toe op speelgoedautootjes. In 1946 brengt Mercury het eerste autominiatuurtje op de markt, de fantasierijke Aero Coupé op schaal 1/40. (F1) Aanvankelijk fungeerde de Aero als promomodel voor Safar, een Italiaanse radioproducent. Dit elegante model was onmiddellijk een succes, en legde aldus de basis voor een aanstormende reeks voertuigen, welke vanaf 1949 geleidelijk het levenslicht zag.



Onder de allereerste echt bestaande autovoertuigen vinden we de 1949 Fiat 500C Topolino en de 1950 Fiat 1400 Sedan (F2). Voor het aanmaken van deze modellen maakte Mercury vooral gebruik van bestaand fotomateriaal uit de Pininfarinastal en van de nabije Fiat fabrieken, die in dezelfde industriezone gelegen waren.

2107.06



sleutel maken

- aluminium latje dikte 2 mm
- inkorten tot bewerkbare grootte
- 1mm vijlen tot dikte 1 mm
- 1 wegzagen
2 wegvijlen
- resultaat : bijvullen naar gewenste afmetingen afwerken met schuurpapier + olie



2107.15



Zelfbouw miniatuur slotje

Rond de jaren 1975 verscheen er in Hobby Time News een door mij geschreven interpretatie van de constructie van een miniatuur opzetslotje. Oorspronkelijk van het Airfix Magazine, een firma welke eind 1981 failliet verklaard werd. Ondertussen zitten we 46 jaar verder en werd het geactualiseerd. Technisch gezien zou het gaan om een "opzetslot". Het oorspronkelijke ontwerp bezat één grote fout: het slot werkte omgekeerd. (schets 1) je maakt zelf beter eerst een prototype. Uitwerken en uittesten maar. Midden jaren 1970 heb ik het slotje uitgewerkt en gemonteerd op een 1/32 Airfix – omgebouwd Ford T model (als verhouding: een 5 eurocent muntstuk). Verschiet niet van de afmetingen: mijn digitale schuifmaat geeft me als hoogte 8,82 mm, breedte 4,18 mm en dikte 2,04 mm. De nieuwe reservesleutel is 10,10 mm lang, 8,88 mm handvat en 1,1 mm als diameter. De veer werd destijds gemaakt uit 0,1mm dunne micro strip. Een verbeterde versie met kantelsysteem deed de sleutel normaal functioneren en vergrootte de hoogte met een goede 3 mm.

De diktes van de gebruikte plastic card zijn ondertussen al lang uit de mode, terwijl ik kon vaststellen dat een stukje coca-blik als veer even goed werkt en zelfs nog 10% dunner is. Vloeibare plastic lijm en/of secondelijm zijn aangewezen.

Het principe vindt U op bijgaande tekening (schets 1). Gezien de fijnte van dit slotje is het echt aangeraden eerst een prototype te maken. Het moeilijkste is de veer en de neus van het slot, daar begin je mee. Vervolgens kan je op de voorste en achterste plaat de plaats van de as van de sleutel bepalen. De diameter van de sleutel was aanvankelijk 1mm. Zodoende heb je ook de breedte van de veer, dus de breedte van het slot moet iets meer worden. Ondertussen zal je al een idee gekregen hebben van de afmetingen van de sleutel. Maak dan de U – vorm van het slot, doch voorlopig zonder bovenkant. Heel voorzichtig de omtrek van de doos vastlijmen, de veer met slotneus erin vastzetten en eventueel de lengte en vorm van de neus aanpassen aan de gewenste omstandigheden. Lijkt alles goed te werken? Lijm er dan de rest maar op. Vergeet het afstandsblokje niet of je krijgt er de sleutel niet in of uit. Vooraan bekom je een rechthoekig sleutelgat, achteraan een rond gat om de sleutel in op te vangen.

De 1^{ste} sleutel is dus uit plastic card gesneden, de 2^{de} is uit een vlak stukje aluminium gemaakt. Tja, uit ondervinding, maak je best een reservesleutel! Met de huidige middelen is het me alsnog gelukt om uit een latje aluminium van 2 mm dikte met veel vijlen, schuurpapier en geduld een goede stevige sleutel te maken. (schets 2). Bovendien past het sleuteltje op beide sloten. Gezien de schaal van de grotere modellen, met 1/16 kan een dergelijk slotje een uitdaging worden. De volgende foto toont het slot met kantelmekanismen en de aluminium sleutel op het 5 centstuk. Uiteindelijk zie je op de laatste foto de verhouding van de mini sleutel tot een klassieke cilindersleutel.

De Zeeuws-Vlaamse uitdrukking "luctor et emergo", worstel en kom boven (lukt het vandaag niet, dan lukt het morgen wel) lijkt 20 km lager ook van toepassing! Toch ben ik blij dat het gelukt is en het nog goed werkt ook.

De Paepe Marc



F3

Tegelijkertijd hiermee introduceerde Mercury een tweede, gelijkaardige reeks voertuigen op schaal 1/80, bekend als Micro Mercury (F3). Deze modellen waren meer gericht op de liefhebber van HO spoorwegmaterieel, en werden soms ook verkocht samen met de ondertussen zeldzaam geworden Mercury open spoorwegwagens. De goedkopere Micro Mercury waren echter geen lang leven beschoren, en verdwenen na enkele jaren al van de markt.

In de vroege productie jaren produceerde Mercury een bonte verscheidenheid van allerlei soorten miniaturen, in de meest diverse schaalverhoudingen. Niet alleen automobielen maakten deel uit van het assortiment, ook vrachtwagens, motorrijwielen, zwaar werkvervoer, vliegtuigen en zelfs schepen kwamen voor in hun gamma (F4). Wat autominiaturen betreft werd in 1954 overgeschakeld op schaal 1/48, en deze schaalverhouding bleef bestaan tot in de jaren '60. Onder de meer dan



F4

100 verschillende automodellen die uit Mercury fabriekslijnen kwamen gerold noteren we vooral veel alledaagse Italiaanse sedans en sportwagens. De meeste daarvan werden vanaf circa 1962 op schaal 1/43 geproduceerd, en behoorden tot het standaard assortiment van de firma. Daarnaast zagen ook enkele populaire Amerikaanse modellen het daglicht, terwijl de meer sportieve Alfa Romeo's en Lancia's uiteraard niet werden vergeten.



F5



Rond 1957 werd een samenwerkingsverband 'joint-venture' gesloten met een Canadees bedrijf genaamd Mercury Industries. Men kwam overeen om tot gezamenlijke productie over te gaan van een aantal kleinschaal wegebouwvoertuigen. Deze modellen kwamen zowel in Europa als in Amerika op de markt onder de naam Lit'l Toy (F5). In december 1963 werden de fabrieksgebouwen in Plattsburgh N.Y. echter door een brand volledig verwoest, en Mercury Industries besloot om alle mallen te verkopen aan Gibbs Manufacturing in Canton, Ohio, een aloude Amerikaanse speelgoedfabrikant. In 1967 verdween ook Gibbs van de markt en de modellen werden nu overgenomen door Meccano Ltd., die ze als Mini Dinky Hong Kong een aantal jaren in licht gewijzigde vorm in zijn eigen assortiment liet opnemen. In de zestiger jaren kwamen enkele nieuwe Italiaanse producenten zoals Politoys en Mebetoys met meer gedetailleerde modellen op de markt. Mercury reageerde hierop met competitieve voertuigen, voorzien van de modernste snufjes zoals interieur, beglazing en opengaande delen. In 1964 introduceerde de onderneming de Fiat 2300 S Coupé, waarbij alle beweegbare onderdelen opengingen, een kenmerk dat geen enkele andere onderneming uit de sector haar ooit had voorgedaan. Bijzonder interessant was de productie van scootermodellen van Italiaanse fabrikanten zoals APE, Lambretta en Vespa (F6).



Rond 1968 begon Mercury meer concurrentie te ondervinden van Matchbox, en besloot om hiermee in competitie te gaan. De zgn. Speedy miniatuurtjes waren voornamelijk van Italiaanse en Europese origine, en hadden eenzelfde schaal 1/66. In totaal werden zo een 20-tal verschillende



modellen uitgebracht (F7). Daarnaast zien we zowat 40 jaar na de eerste samenwerking met Märklin in de Mercury catalogen opnieuw Märklin modelauto's opduiken.

Wegens de voortdurend stijgende productiekosten, en het feit dat Mercury meer en meer concurrentie ondervond van Politoys, Mebetoys, en andere massaproductanten, begon de onderneming stilaan in financiële moeilijkheden te geraken. In de zeventiger jaren zien we een daling van het aantal nieuw geproduceerde modellen, en noteren we tevens het overlijden van de twee stichters en stuwende krachten van de firma. Het laatst uitgebrachte miniatuurwagentje was de Fiat Ritmo. De komst van BBurago betekende uiteindelijk de doodsteek, en rond 1979 gaf Mercury er uiteindelijk de brui aan. Ook Meccano de Britse producent van de gerenommeerde Dinky Toys sloot rond die tijd definitief de deuren.

LH: Tot op heden is de grootste wagen die ik bezit één op schaal 1/18. hij verbruikt ook 'niets'. Raar maar waar. Groetjes en hopelijk tot spoedig wanneer ik nog eens met een huurwagen in de buurt ben en er een clubvergadering is.

PDK: Sorry, maar ik heb nog geen ervaring met e-mobielen. Verder dan een elektrische fiets gaat het hier nog niet.

CD: Ik rij nog altijd met een diesel, weliswaar uitgerust met de meest recente technologie om de milieuvervuiling tegen te gaan: het betreft een Citroën C5 Aircross, of wat had je gedacht :-)

BM: Hoi Jacques, i.v.m. uw vraag over elektrische wagens bent u bij mij aan het meest misse adres ooit gekomen. Ik ga hoogstwaarschijnlijk de allerlaatste mens ter wereld zijn die nog met benzine zal rondtuffen. Elektrisch rijden hoort op de kermis op de botsautokes, nergens anders.

WD: Ik rij heden ten dage met een elektrische auto. We hebben deze wagen aangekocht voor gebruik als 2^{de} wagen. Daardoor konden we ons concentreren op een kleiner en goedkoper model een SEAT Mii electric (36,8kWh).

Wij laden deze wagen gewoon op aan het stopcontact, wat laden natuurlijk wel langer laat duren. (€ 0,23 /kWh x 36,8 kWh is € 8,46/200km).

Maar vermits de wagen max 100 km woon-werkverkeer doet en verder nog wat gebruikt wordt voor boodschappen en schoolgaande jeugd, krijgen wij nooit te maken met ons maximale rijbereik die ongeveer 200 km bedraagt.

Ons verbruik ligt afhankelijk van de rijstijl tussen 10kW en 20kW per 100 km. 110km/u rijden op de snelweg ipv 125 helpt enorm om het verbruik te laten dalen. Onze auto voelt zich vooral in zijn sas in stadsomgevingen waar zijn snelle acceleraties geen enkel gat onbenut hoeven te laten.

ES: Ik rij met een Toyota Auris 1.8 (automatic) een Hybride wagen. De wagen laad zichzelf op tijdens het rijden en schakelt zichzelf over op batterij bij lagere snelheid zoals in stadsverkeer waar men toch maar 50 à 30 km mag rijden. Dit alles gebeurt zonder dat ik moet ingrijpen, of toch ik moet de juiste ECO knop induwen en zolang ik daar dan afblijf gebeurt alles automatisch.

Ik kan dit ook uitschakelen maar dan wordt er niet opgeladen en rij ik op vol motor vermogen. Er komt dus geen plug aan te pas. Ik doe te weinig km om uit te rekenen hoeveel profijt ik me doe maar dat het benzine verbruik daalt dat staat vast en het is beter voor de natuur !!!

EL: Heb geen Hybride, plug in hybride of 100% elektrisch. Ben ook niet van plan ene te kopen de eerste jaren. Zal zo lang mogelijk blijven rijden met wat ik nu heb.

EV: Mijn eerste was een Lexus hybride. NX300h. Mijn benzineverbruik lag gemiddeld tussen de 7 en 7,5 liter gemengd gebruik wat weinig is voor een SUV van deze omvang en gewicht. Zuiver elektrisch rijden was beperkt tot ongeveer 5 km aan max 70km/h (hiervoor moest je een trucje toepassen want normaal slechts 50km/h). Mijn spectaculairste ervaring was in Zwitserland de Julierpas welke na klim en daling mijn motor koud stond dus de afdaling zuiver elektrisch gereden. Mijn 2e hybride was een plug-in Audi A3. Weinig ervaring mee gehad door corona. Laadde die thuis op met stopcontact.

Ik heb ook een Smart EQ. Ideaal voor kleine afstanden. Gemiddeld 13Kw/h per 100km. Thuis opladen (duurt wel lang...)



Kerncentrales weg, en vervangen door CO₂ producerende gascentrales, waarvan men er 6 plant, die maar 22 % van de nodige energie opleveren. Of zoals in Polen waar men nog 4 tot 6 bruinkool centrales plant. De meest vervuilende oplossing ! Aan die huidige centrale zijn in een omgeving van 20 kilometer de longaandoeningen niet te tellen en ernstige aandoeningen bij ongeboren kinderen.

Toen ik onlangs een taxi nam, Gent is schier onbereikbaar met de wagen, vertelde de bestuurder mij dat V-taks bijna volledig elektrisch rijdt. Maar voor een drukke dag heeft men twee wagens nodig. Ja eentje is na 5 uur rijden plat. Hij vertelde mij ook dat hij, met zijn tweede wagen, op het einde van de dienst nog een rit naar Roeselare had. Net op die klant zijn bestemming had die wagen nog amper 10 % rijbereik, snel zoeken naar een laadpunt. Dan 3 uur wachten alvorens voldoende rijbereik om op zijn standplaats te geraken. Van rendement gesproken, twee wagens ipv één, en een pak overuren.

Nog een laatste bedenking, hoe gaat men al die stroom naar de tienduizenden **laadpalen** krijgen, toch niet via ons verouderde net. Waar gaat men de laadpalen allemaal plaatsen in de steden, daar waar veel mensen een wagen hebben die s' avonds thuis staat.

Als conclusie denk ik aan een hybride voor het merendeel van de gebruikers. Kilometers vreters zijn voor het ogenblik nog best af met een diesel. En sportievelingen blijven best bij een benzine wagen.

Louis Vits

MDP: De ontwikkeling van elektrische wagens is ruim 100 jaar blijven stilstaan.

1 – sedert WO 1, na 1919, weten we maar al te goed dat we met stoom en elektriciteit niet ver geraakten.

2 – sedert WO 2 beseften we dat de benzine niet de oplossing was voor (vracht) voertuigen, die lag bij de diesel.

Op de gemeente mocht men 2 elektrische voertuigen uittesten. Daaruit bleek overduidelijk dat de Renault het serieus moest onder doen voor een Nissan. Dat wagentje stond toen op het autosalon in Brussel in een hoekje weggestoken. Technisch gezien was de Renault een grote grap. Bij mijn vraag aan de baas om op het dak van de garage zonnepanelen te plaatsen en daar de elektriek van te gebruiken kreeg ik het antwoord: "mag niet van de stroomleverancier".

Hybride: mijn huisdokter stond aan de deur met een hybride stadstractor (SUV): "ik kan er zelfs elektrisch mijn ronde huisbezoeken niet mee doen".

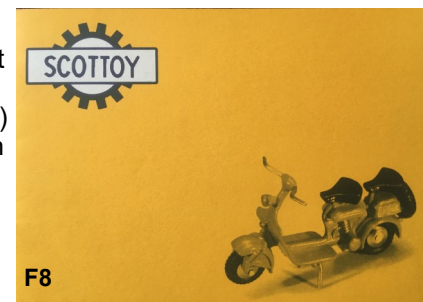
Nieuws 13/07: groene Duitse minister ruilt Audi e-tron in voor benzinewagen.

De huidige situatie is financieel niet haalbaar en moet aan de realiteit aangepast worden. Dat kan relatief gezien soms erg spannend zijn, vooral voor mensen welke met de term "aftrekbaarheid" blijven leven. Zo zie je dat niet alleen een propere moeder natuur primeert, het zijn weeral de centjes die de kop opsteken. Een analoge situatie heb je met Corona, de olympische spelen, wielervedstrijden, festivals enz.



Een vuilnisbelt in Romorantin (F). Een experimenteel project mislukt omdat de batterij aan een operationele temperatuur moest functioneren. De accu's hebben het begeven.

Het Mercury verhaal begint echter opnieuw wanneer Antonio Pezzini en Jonathan Scott in 1994 onder de naam Scott Toy in Genua een nieuw bedrijf oprichten. Deze firma (F8) specialiseert zich in het opnieuw uitbrengen van oude Mercury modellen uit de jaren '50 en '60 op schaal 1/48. Bedoeling was om tegemoet te komen aan de voortdurende vraag van verzamelaars naar Italiaanse miniaturen uit die periode. In tegenstelling tot de oude Mercury's waren de modellen ditmaal gemaakt uit wit metaal, en tevens voorzien van ruitjes en interieur. Het gamma werd bovendien uitgebreid met allerlei speciale versies zoals o.m. taxi-, politie- en brandweervoertuigen. De productie hiervan duurde uiteindelijk tot 2007.



F8



Aero 1/80



Saurer 1/80



Saurer 1/87



Serie 42 en 44

Met de elektrische auto van Oostende naar de hoge venen. Reacties.

Van de +/- 150 leden kreeg ik 12 reacties op mijn verzoek voor informatie.

Het was mijn bedoeling iets te vernemen over de ervaring van leden E-rijders, voornamelijk over het gebruik en de kosten. Van de tien leden zijn er negen die er niet aan willen denken, twee leden rijden met een hybride en één met een 100% E-wagen. Een grote meerderheid heeft er blijkbaar geen interesse voor. Dat blijkt in de wereld rondom ons ook zo.

Een uitgebreid artikel handelde over de zin en onzin van de E-wagen. In de eerste plaats over de beschikbaarheid van groene elektriciteit. Verder voornamelijk over de schaarste van de nodige grondstoffen voor de batterijen en zonnecellen gevolgd door de gebrekkige techniek van recycling. De laadpalen problematiek ivm beschikbaarheid en prijzen vergt ook aandacht.

Een tweede uitgebreid artikel herinnert aan de reden van het falen van stoom- en elektrische wagens alsook aan de keuze gaande van benzine naar diesel voor zwaar vervoer. Hij meldt ook opgedane ervaring, de flop van de gemeente met een testperiode met E-wagens, zijn arts die zijn huisbezoeken niet kan volbrengen met zijn E-SUV type wagen. Hij herinnert aan nieuwsberichten zoals: een groene Duitse minister ruilt Audi e-tron in voor benzinewagen.

Hij betoogt verder dat een propere moeder natuur niet altijd primeert voor de politiek en voor mensen welke de term "aftrekbaarheid" verkiezen. Vertrouwen in de politiek wat toekomstplannen betreft is zeer laag te noemen. Het zijn weeral de centjes die de kop opsteken. Een analoge situatie heb je met covid en de Olympische Spelen, wielervedstrijden, festivals enz.. Centjes van ... voor ...

Dan kijk ikzelf eens naar de pubs voor E-wagens: geniet nu van de vele voordelen van elektrisch rijden, de aankoop prijs van een E wagen wordt gecompenseerd door premies waarop u, zelfstandigen, bedrijven (niet de werknemers of gepensioneerden) recht hebben, 100% aftrekbaar, geen inverkeerstelling (BIV), verlaagde verkeersbelasting, gratis parkeerplaatsen. Enkele vrienden rijden met een E-Porsche zij profiteren van de gratis ondergrondse parkeerplaats bij de laadpaal. Tot nu toe is die plaats niet zo vlug ingenomen en de batterij wordt nog eens opgeladen. Meestal doen ze dat niet omdat de hybride toch een zeer beperkt elektrisch rijbereik heeft (40km).

Mijn eerste 3 wagens (Mini, 204, Fiat 238) waren uitgerust met benzine motoren. De Fiat bouwde ik om tot camper en werd uitgerust met een LPG tank. Alle volgende voertuigen waren bedrijfszekere diesels (CX, Galaxy, Modus, Kangoo). Diesels zijn motoren met een hoger rendement tov. benzine motoren en dus met lager verbruik. Door de hogere bedrijfstemperatuur was en blijft het mogelijk om verbruik en schadelijke uitstoot drastisch te verbeteren. Trouwens welk soort motor komt er in de hybride wagens? Benzine of diesel? En is dat een hulpmotor of de voornaamste energiebron?

Hierbij de twee uitgebreide reacties en enkel leuke en/of leerrijke reacties.

Jacques

Ik wens geen E-auto en heb mijn bedenkingen.

In het VTM programma Fleet, heeft men een test gedaan naar het rijbereik met E-wagens. Ford heeft hen een Mustang E gegeven om het rijbereik te testen op hun circuit in Genk. Zij hebben 6 km meer gereden dan opgegeven, maar hoe?

Op een gesloten circuit onder ideale weersomstandigheden (geen winterweer), zijn rondjes gereden met cruise control aan 70 km/h. er is slechts eenmaal gestopt om te veranderen van bestuurder. Minder realistisch kan het niet. Als je bedenkt dat op de Brusselse steenweg in Ledeberg op nog geen kilometer 4 lichten staan, dan heb je het wel begrepen, 4 maal optrekken. Een massa versnellen vergt energie; fysica van de middelbare school !

Op Canvas was er onlangs een documentaire over de basis materialen voor o.a E-wagens. Daarin blijkt duidelijk dat men over twintig jaar bijna geen **grondstoffen** meer heeft om batterijen, chips en magneten voor de elektrische motoren te maken. Ook al eens nagedacht dat we daarvoor grotendeels afhankelijk zijn van China !

Als je ziet hoe arbeiders in middeleeuwse omstandigheden in de Chinese en Zuid-Amerikaanse open mijnen werken, dan is de groene gedachte ver zoek. Arbeiders die in de grafiet mijnen werken krijgen hun grijze handen niet meer proper, om maar te zwijgen over de longen van de honderdduizenden omwonende dorpsbewoners.

Men weet nog altijd niet hoe men **zonnepanelen** en **batterijen** ten volle kan **recycleren**, en zeker niet wat er met de resterende materialen moet aanvangen. Of gaat men doen als met asbest, storten in het centrum van Sint Niklaas, in een oude kleigroeve. Laagje aarde erop, en er dan later huizen op bouwen ! Alleen al in Duitsland liggen honderden tonnen afgebroken **windmolens** te wachten op recycling.

En waar gaat men al die nodige elektriciteit halen, België zit nu al op zijn tandvlees om in eigen behoefte te voorzien. Men fluistert al van een afschakel plan voor de winterperiode. De **kernuitstap** is gepland tegen 2025, logica zoek ! Men weet dat de **groene stroom** in de beste omstandigheden, nog geen 20 % van de nodige stroom oplevert. Biomassa- en afval verbranding zijn geen groene stroom toch! Wat dan in de winter als we meer energie nodig hebben en de **batterijen** minder renderen en of sneeuw op de zonnecellen ligt. De alternatieve stroom opbrengst daalt dan naar een goede 7%.

De beleidsmensen verkopen nogmaals leugens, vergeet de **zonnepanelen** historie niet, eerst promoten ze die en geven cadeautjes. Eens ze er massaal liggen schaffen ze de voordelen af en worden nog extra belast, weg winst voor de ... particulier.

Dit is een lithium mijn waar ze erts uitgraven met diesel aangedreven machines en verder verwerkt wordt in fabrieken die stoken op kolen. Rij gerust met een E-wagen en omarm bomen.

