



Voorwoord

Beste MAK-kers vrienden,

Wat een rare februari-maand is me dat

Eerst bibberen we uit ons vel, We gaan op zoek naar de schaatsen van een groot aantal jaren terug (ook al oldtimers...).

Een week daarna zitten we in onze T-shirt een koffietje te drinken met onze bubbel op ons eigen zonneterras.

Gelukkige hebben we ook nog Valentijn kunnen vieren maar wel op een heel laag pitje.... Want het moest corona-veilig blijven ...

Wie er toch nog goesting voor had was nog wat met z'n otkes bezig maar de moed zit er echt niet in om zwaar door te gaan.

In Brussel weten ze nog altijd van geen hout pijlen maken als het over vaccinaties gaat. Die zijn wel broodnodig om er voor te zorgen dat we nog eens een deftig evenement kunnen organiseren.....

Maar wanneer ? Geen mens dat dat nog wil of kan voorspellen.

Onze club lijdt ook onder die ganse toestand. We moeten nog een algemene vergadering voorbereiden om in orde te blijven voor de wet op de vzw's. 't Zal voorzeker een virtuele versie moeten worden. Maar daarover ontvangen jullie in maart meer info over.

Hou jullie gezond en wel en we blijven hopen op betere tijden.

Rik



Jaargang 51, nummer 4

Februari 2021

Interessante informatie:

- Raadpleeg regelmatig onze website : www.makhcc.be
- Ook de website van de BEHVA is gewijzigd !
- Leuke artikels gezocht voor de volgende nieuwsbrieven ! Stuur ze gerust al door aan rik@makhcc.be

In dit nummer:

Voorwoord	1
Waar is MIA naar toe ??	2-3-
Dromen van oldtimers en kastelen	4
Varia en Clubnieuws	5
Kamp der dwergen	6-7
Kamp der dwergen	8-9
In volgende editie ..	9

MIA, waar ben je naartoe ? Een frans liefdesverhaal ...

Luc De Vos zaliger kon er zo mooi over zingen, over MIA. MIA is echter in de mist verdwenen sinds zijn dood in 2014. Maar de kans is dat MIA terugkomt is groter geworden , mits wat hulp van buitenaf.....

Wat is dat voor een raar verhaal ????

Een goeie tien jaar geleden kreeg ik een bericht van mijn Franse werkgever AXA dat de medewerkers die in Parijs woonden konden inschrijven op een lijst voor MIA aan de prijs van 8990 €. De burgemeester van Parijs had beslist een hoge premie van méér dan 10.000 € te voorzien voor wie als inwoner een MIA kocht.

Een paar weken later stond MIA toch wel te blinken zeker, aan onze kust in Knokke-Heist..... en een tijdje daarna kon je ze zelfs al in Antwerpen op de Mechelsesteenweg kopen.

Wie of wat is MIA ??

Awel, een soort microbusje voor levering van goederen of om met drie mensen tesa-men een toerke of boodschappen te doen. En het was volledig electrisch. De actie radius was 120 km met de krachtigste batterij en die kon je opladen in 5 uur tijd aan een gewoon stopcontact van 16A. Voor de prijs van 1,5€ was die batterij compleet opgeladen. De topsnelheid was 115 km/h, méér dan voldoende op D-banen in Frankrijk.

Het oorspronkelijk idee van dergelijk wagentje kwam van Segolène Royal. Die is nog in

de running geweest als premier van Frankrijk, maar was toen presidente van de regio Poitou-Charentes. De regio heeft zelf in Mia-Electric geïnvesteerd !

Het wagentje was een puur frans ontwerp en werd op korte tijd gerealiseerd en gecommercialiseerd op de Champs Elysées in Parijs. Het bedrijfje Mia-Electric uit Cérizay was een opsplitsing van het noodlijdende Heurlier, destijds bekend van de eerste electrische modellen Citroën AX en Saxo, Peugeot 106. In 2009 werd op het autosalon door Heurlier een conceptcar "Heurlier Friendly" voorgesteld en in 2011 later werd het productie-model als MIA gecommercialiseerd door Mia-Electric. Er verschenen drie versies (zie plaatje rechts).





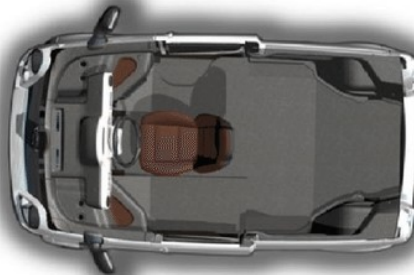
MIA electric



MIA paris



MIA L,U (furgon)



Het was echt een bijouke om mee te rijden. De chauffeur zit vooraan in het midden en achteraan is er véél plaats voor 2 grote personen met nog wat bagage erbij. De stoelen zijn flexibel en kunnen gemakkelijk eruit gehaald worden.



In 2014 ging Mia Electric echter failliet (reden : te goedkoop én uitgemolken ..).

OUDE LIEFDE ROEST NIET !!

Sinds december 2020 zijn er berichten dat de MIA terug zou tot leven komen via de Duits-Zwitserse firma FOX AUTOMOTIVE, die de overgebleven activa had opgekocht. Vermoedelijk 2023 komt de MIA versie 2.0 op de baan. De prijs zal rond de 16,000€ liggen (zonder eco-bonus !). Met een radius van 200 km en opladen (80%) in 3 à 4 minuten !!

Ondertussen staat bij Citroën ook het electrisch model AMI op stapel..... Wordt vervolgd !

Dromen van kastelen en oldtimers (deel 2)

Of het Classic-Days evenement bij Schloss Dyck dit jaar doorgaat, staat nog steeds niet vast. Hoop doet leven. Ik heb bericht gehad van de verantwoordelijken dat de verkoop van tickets is gestart. Dus nu nog gewoon nog wat verder dromen

Bij aankomst in het domein is het steeds een gezellige drukte. Elk jaar zijn er wel een aantal zeer zeldzame modellen te bezichtigen. Hieronder een aantal beeldjes van de eerste dag van dit evenement. Groetjes van Rik !



Varia :

Wie vorig jaar bij het begin van de coronacrisis (maart 2020) 10 aandelen kocht van TESLA en ze nu (februari 2021) verkoopt, behoudt zijn inleg, maar heeft er wel een volwaardige TESLA model Y gratis bijgekregen !! Waar of niet waar ??

Ziehier de naakte feiten :(bron = De Tijd) :

Eén aandeel noteerde begin maart 2020 350 dollar : 10 aandelen = 3500 dollar = **3200 Euro**

In augustus 2020 steeg de waarde naar 2000 dollar : 10 aandelen = 20.000 dollar.

Tesla besliste dan eind augustus om het aandeel te splitsen in 10 :

=====> 10 aandelen werden er 100 van 200 dollar = 20.000 dollar.

Momenteel (19 februari 2021) staat de waarde van het aandeel op 800 dollar :

=====> 100 aandelen = 80.000 dollar.

Het belegde bedrag steeg dus op 1 jaar tijd met 76.500 dollar = bijna **70.000 Euro** !!!!

Dus : WAAR !!!

En dat tijdens de fameuze coronacrisis !! Welke crisis ??

Clubweetjes :

- Naar 't schijnt is onze voorzitter dan toch eindelijk nog eens aan het rommelen in zijn magazijntje. De NSU-karkassen en de motorkekes worden van het schap gehaald en er is gestart met het terug opbouwen van de fameuze TT's en TTSen uit de goeie ouwe tijd van de MAK.

- Als de Classic-Days in Duitsland (Schloss Dyck) kunnen doorgaan zullen er alvast een unieke verzameling DMC Delorean's te zien zijn. Momenteel zijn er al 24 ingeschreven, waarvan enkele zeldzaamste modellen. Als Benny het nog niet wist : inschrijven kan nog altijd !

- Werner is nog altijd begaan met de Maneblusser Classic. De stad heeft een nieuw elektronisch formulier ontworpen voor dergelijke evenementen en hij volgt dit op de voet. Op hoop van zegen, dat dit top-evenement van onze club dit jaar dan toch zou mogen doorgaan...

- Om aan de vereiste wettelijke verplichtingen te voldoen, dient er ook dit jaar een algemene vergadering met de nodige formaliteiten door te gaan. We gaan proberen er een virtuele meeting van te maken via Google. Onze webmaster heeft met de mannen van de NSU-Club Belgium daar goede ervaringen mee. En het werkt behoorlijk én eenvoudig zonder veel poes-pas !
Van zodra meer duidelijkheid ontvangen jullie een mail met méér info én de nodige gegevens om in te loggen.

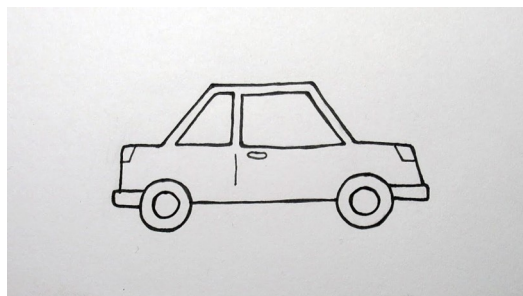
- We zijn nog altijd op zoek naar een locatie voor de maandelijkse bijeenkomst voor de leden. Tot hertoe hebben we nog geen oplossing voor dit probleem. Suggesties dus nog steeds welkom.

- Pas gelezen in de pers : De eerste Belgische auto zag in Mechelen het levenslicht !
Meer daarover in de volgende editie van de Nieuwsbrief : zegt de naam "Vincke" U iets ??

Kamp van de dwergen ...

Aanleiding :

Tijdens deze coronaperiode zijn er verschillende leden die wel al eens de tijd namen om in hun archieven te gaan duiken. Ik vond een oude tekening van toen ik een jaar of vijf was. En hoe tekent nog steeds een klein ventje een otoke ?? Jawel : iets vierkants met twee wielen eronder en een deur..... Wist ik veel dat ik jaren later nog steeds met zo'n otoke zou kunnen rondrijden En er waren nog verschillende MAKkers die dergelijk soort "klein" otoke hadden om o.a slalom en sprintjes te rijden. We vonden er verschillende terug in de archieven en zochten ook nog wat verder in oude literatuur en folders...



Het venijn zit in de staart ...

Wie nog nooit met zo'n "klein" otoke met de motor achterin heeft gereden : het is héél wat anders dan de huidige generatie voortrekkers met véél te veel vermogen en tal van elektronische snufjes om hem dan op de baan te kunnen houden...

Twee modelletjes van de zestigers jaren waren héél goed vertegenwoordigd bij de MAK-leden : De NSU 1000 in TT-versie en de Simca Rallye (model 1, 2 of 3).



De "gewone" versies voor jan met de pet waren de NSU 1000 C en de Simca 1000 L.

Deze configuratie van autos met de motor achterin was al decennia ervoor heel normaal , kijk maar naar De VW kever en de Porsche 356 met het grootste gewicht op de aangedreven achterwielen. Dat gaf heel wat meer tractie. Bij kleinere otokes zoals NSU en Simca was het ontbreken van een cardan-tunnel een voordeel qua ruimte binnenin. Maar de wetenschap evolueerde meer naar vóórtrekkers..... Eind de zeventiger jaren was er enkel nog Skoda die met de motortje achterin redelijke prestaties neerzette in de wedstrijden. Van de grote modellen blijft enkel Porsche 911 nog over met zijn veel zwaardere motors achterin.

In mijn archief vond ik ook nog een foto van de eerste "koers"-auto van Jacky Ickx ; een BMW 700 mét motortje achterin én achterwielaandrijving. Tegenwoordig een zeldzaamheid !!

Zelfde "look" maar toch weer anders ...

Er zitten wel degelijk heel wat verschillen tussen beide modelletjes.

Ik heb met beide wagentjes gereden. Lang geleden met de Simca 1000 en nu nog altijd met de NSU 1000 C.

Deze otokes behoorden in de zestiger jaren tot de vierzitter kleinere middenklasse gezinswagentjes.

Uitgerust met een viercilindertje van 1000cc en in de gewone versies om en bij de 40 Din-PK.

Bij NSU luchtgekoeld en in de Simca watergekoeld. Die luchtkoeling geeft bij de NSU in hete zomers wel eens problemen in de benzinetoevoer door luchtballen. Dat leidt dan tot startproblemen bij tussenstops of in de file..

De carrosserie van NSU is wel iets meer afgerond dan de Simca. Misschien is die NSU wel een beetje afgekeken van de Chevrolet Corvair ? Die laatste heeft trouwens ook een luchtgekoelde (boxer)-motor achterin !



Hoeveel verschillende versies van Simca Rallye ?

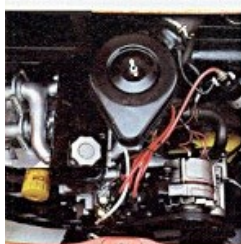
Er zijn er wel degelijk VIER geweest. Ze zijn wel later gekomen dan de NSU-TT's namelijk vanaf 1970.

Eerste model heette gewoon de "Simca Rallye". Met de motor van 1118cc uit de Special werden na aanpassingen 53 Din-PK gepuurd. Het maximumkoppel werd al wel bereikt op 2800 toeren wat zeker de souplesse bevorderde !



Vanaf begin 1972 werd de Rallye 1 variant gelanceerd met een iets grotere motor van 1294 cc. Die haalde met zijn 60 Din-PK ook al een topsnelheid van 155 km/h.

Het duurde niet lang (+/- 9 maanden later..) voor er een snellere versie kwam, de Rallye 2. Die was duidelijk nog vinniger door de vele aanpassingen : een aangepaste nokkenas, 2 dubbele Solex-carburateurs, een naar voren geplaatste koelradiateur, een koelopening onder de voorbumper, een geribbelde carter, een gescheiden remcircuit met schijfremmen rondom en de onder meer als passieve veiligheidsvoorziening aangebrachte gelaagde voorruit. De motorische aanpassingen leidden tot een vermogen van 82 pk en een topsnelheid van 168 kilometer per uur. Binnenin was een oliedrukmeter zichtbaar. Verder werd een tot 50 liter vergrootte brandstoftank in de Rallye 2 gemonteerd. De tankinhoud in de Rallye 1- en andere 1000 varianten- bedroeg 36 liter.



In 1976 werden er enkele cosmetische wijzigingen toegepast. De Rallye 1 en Rallye 2 kregen een verschillend uiterlijk van de maker mee. De Rallye 1 bleef ongewijzigd. De Rallye 2 kreeg horizontale bestickering en een matzwarte motorkap, alsmede in een witte kleur gespoten wielen. Daarnaast werden er bij de Rallye 2 nog enkele motorische aanpassingen gedaan. Vanaf modeljaar 1976 had hij de beschikking over 86 paardekrachten. De modificaties leidden overigens tot hetzelfde maximum koppel van 10,8 mkg, maar dat werd nu bij 4600 toeren bereikt in plaats van bij 4400 toeren.



In 1977 krijgt de gehele Simca 1000 range-nog een facelift mee. Het front wordt nu opgesierd door twee grote rechthoekige koplampen die aan weerszijden een grille markeren. De beide Rallye-varianten krijgen de beschikking over racekuipen met verstelbare rugleuning, ingebouwde hoofdsteunen en rol gordels. De Rallye 1 versie onderscheidde zich na de modelaanpassingen met name aan de achterkant: hij kreeg een matzwarte plaat tussen de achterlichten. Voor de Rallye 2 werden diverse prestatiebevordende sets leverbaar.

Die tuningkits vormden de basis en vooral de inspiratiebron voor de allerlaatste en meest potente variant: de Rallye 3.

Rallye 3: imponerend einde van een mythe

Wanneer de productie van de Simca 1000 en Rallyeversies eind 1977 op zijn eind loopt willen de constructeurs nog een laatste kunstje uithalen met de sympathieke Fransman. Simca- al jaren onder noodlijdend Chrysler bewind- lanceert de Rallye 3 in 1978. Geïnspireerd op de voor de Rallye 2 leverbare tuningkits wordt er nog een Sonderauflage van 1000(!) typen Rallye 3 gebouwd, mede ingegeven door het feit dat deze variant ook voor racedoeleinden gehomologeerd moet worden. De Rallye 3 kenmerkt zich onder anderen door de toepassing van een uitbouwkit en lichtmetalen wielen die voor en achter door twee verschillende maten banden werden omsloten. Ook de kleur "Blanc Ibiza" en een goed zichtbare koelinlaat welke werd geïntegreerd in de voorspoiler waren typische kenmerken van de laatste Rallye-versie. Technisch gezien vormen een scherpere nokkenas, een inlaatspruitstuk met twee dubbele Webercarburetors en een dwarsgeplaatste einddemper onder de bumper een paar klapstukken. De motorische aanpassingen zorgen voor een vermogen van 103 PK uit een cilinderinhoud van 1294 cc en een top van 187 kilometer per uur. Hij luidt -voorzien van identificatieplaatje om echt van ombouw te onderscheiden- waardig het einde in van de gehele Simca 1000 generatie, die in een aantal van 1.689.460 stuks de poorten van de fabriek verliet.



Een aantal MAK-leden hebben jaren met deze "bolides" de eer verdedigd van de club en waren regelmatig in de uitslagen terug te vinden. Ook de onlangs overleden Fonny Van Vliet reed met Simca Rallye's . De huidige penningmeester Pierre Van Itterbeek had ook een Rallye 3... En ook Marc De Weerd.

Bronnen : [Simca Matra Sports Club](#), Autotest 1973 en 1976, auto motor und sport 15-7-1970, Oldtimercatalogus 2006, mijn eigen folders en het MAK-archief.

In het andere kamp : De NSU's

Van het model "Prinz 1000" (later als 1000 C uitgebracht) werden verschillende sport-versies uitgebracht.

Die waren zeer in trek bij de MAK-kers !!

In 1969 kocht stichtend lid Marcel Vincent een nieuwe NSU 1000 TTS.

Kostte toen ongeveer 115.000 BEF (nu = 2600 € ...) en kwam van de garage Ventose in Rijmenam.

Deze TTS werd door NSU in 1967 voorgesteld en was bedoeld als race- en rallyewagen.

Hij werd gehomologeerd als groep 2 toerwagen.

De motor was de 996cm³ uit de "Prinz 1000" met volgende aanpassingen :

Compressie verhoogd tot 10,5:1, speciaal gesmede zuigers en drijfstangen, een race nokkenas en twee dubbele Solex 40 PHH carburateurs. Resultaat was een vermogen van 70 Din-PK bij 6150 toeren per minuut.

Door montage van een open race-uitlaat kwam het vermogen zelfs op 85 Din-PK...

Vanuit de NSU-fabriek kon men ook nog speciale TTS-accessoires bestellen en monteren : Weber-sport carburateurs, aangepaste versnellingsbakken en eindaandrijving, speciale remtrommels met grotere spoorbreedte, speciale uitlaten enz. Die waren allemaal gehomologeerd en werden dus toegestaan bij wedstrijden op circuits. De topsnelheid van de sterkste versies is ongeveer 190 km/h.

Dit maakt de wagen (nog steeds) zeer uniek. Er werden slechts 2043 exemplaren geproduceerd.

Naar het schijnt weet Roger, onze voorzitter, nog wel waar de overschot van deze TTS gebleven is....

De meest populaire uit het NSU-kamp was het TT-model. Hiervan waren er verschillende bij de MAK !

Spijtige genoeg zijn de meeste originele ervan onderweg ergens gesneuveld in de strijd.

Velen hebben ook het model 1000 C omgebouwd naar een TT-model. Hierdoor is een huidig origineel 1000 C model al zeldzamer geworden. In Duitsland worden nog altijd onderdelen vervaardigd voor deze modellen en worden tot heden nog wedstrijden gereden, dikwijls Bergkoersen en mét succes !!



MAK-piloten van weleer : Eddy Huybrechts, Eddy Gys, François Janssens, Walter Ribbens, François Flerackers, Verschueren, enz, enz



van nieuwerburgh
verzekeringsmakelaars n.v.

Voor al uw verzekeringen,
slechts één adres!



Damhertenlaan 2
2640 Mortsel

03/289.08.57

kantoor@vannieuwerburgh.be

Sinds 1938

AK www.autoskris.com

UW PARTNER IN JONGE TWEEDEHANDSWAGENS

AUTO'S KRIS nv

Leuvensesteenweg 343, 3190 Boortmeerbeek
015 52 06 86

BANDEN VAN DEN EYNDE

Mechelsesteenweg 1
2860 SINT-KATELIJNE-WAVER
015/31 14 42

info@bandenvandeneynde.be www.bandenvandeneynde.be

Ma-Vrij 08u30-12u 13u-18u Zaterdag 08u30-12u
juli en augustus zaterdag gesloten



RENAULT Passion for life

DACIA

KAMPENHOUT MOTORS

wasco car cleaning expertise

Gert Schelfhout
zaakvoerder | owner

gert.schelfhout@was-co.be
+32 473 29 48 79

WAS-CO car cleaning & handling bvba
E. Wolschaertsstraat 228 | B-2800 Mechelen
+32 35 29 00 28
BTW | VAT : BE 0895 172 814

STUK CARS VERHOLEN

2060 Antwerpen
Ijzerlaan 5
Tel 03-226 08 29
Fax 03-226 38 58

2800 Mechelen
Oude Baan 18
Tel 015-21 66 60
Fax 015-20 78 42

M.T.S.S. n.v. INDUSTRIELE SCHILDERWERKEN

**V.U. : Nationale autorenstal
MAK VZW**

Ondernemingsnummer BE0409.036.726

Mechelbaan 326
2580 Putte

GSM Roger +32 495 55 04 29
GSM Sonja +32 492 45 96 38

Q classiccars.be

Jef Op de Beeck
+32(0) 475 78 67 24
jef@qclassiccars.be