DE LUCHTBOXER

Clubblad van de Luchtgekoelde VW Club Nederland

Wanneer gaan we een motor reviseren?
Winterplet met sners
Impressies uit Japan
De hel van '63

3
2010

ADVERTENTIE

(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

COLOFON

De Luchtboxer, 37e jaargang, nummer 3, 2010

Voorpagina
Foto: Snertrit, Ton van Dorsselaar

ISSN-nummer: 1381-849X
Oplage: ca. 1250 exemplaren
Druk: Repromotion, Deventer

De in 'De Luchtboxer' weergegeven meningen hoeven niet noodzakelijk die van het bestuur of van de redactie te zijn. Ingezonden artikelen worden door de redactie niet op hun volledigheid of inhoudelijke juistheid gecontroleerd.

Advertenties
Kleine advertenties (aangeboden/gevraagd):
Schriftelijk opgeven aan Paulien Brooymans, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx. Voor leden gratis (max. 3x per jaar), niet-leden betalen € 9,00. Plaatsing geschiedt na betaling.

Reclame-advertenties:
Inlichtingen tel. 06-53676706, (svp tussen 20:00 en 22:00 uur).

Contributie
Leden € 32,50 per kalenderjaar, inschrijfgeld € 7,00.
Gezinsleden (geen blad, wel stemrecht): € 9,00 per kalenderjaar, geen inschrijfgeld.

INHOUDSOPGAVE

2 Namens het bestuur
2 Van de redactie
3 Evenementenkalender
3 Stoom Afblazen 2010
5 LVWCN IJsland Tour 2011
6 Winterplet met sners
7 Verdere groei = einde ambacht
8 Cursus bij Paalman luchtgekoeld
9 Kevers in het groen
11 Impressies uit Japan
11 Ontmoeting op het werk
12 Wanneer gaan we een motor reviseren?
13 De hel van '63
15 Rometsch in opbouw
18 Onderwater Samba
19 De restauratie van mijn brilkever - deel 15
23 Ledenmutaties
23 Aangeboden / gevraagd
24 Uit de oude doos
24 Persfoto

LUCHTGEKOELDE VW CLUB NEDERLAND - CLUBINFORMATIE

Nr. Verenigingsregister: 40024887 - Kamer van Koophandel Groningen
Lid van de Fehac (lidnummer L1976011)

Postadres
LVWCN
p/a secretaris
Hoogvensestraat 204
5017 CJ Tilburg

Factuuradres
LVWCN
p/a penningmeester
Buntlaan 39
3971 JA Driebergen

BESTUUR:

Voorzitter
Vacature Contact via secretaris

Secretaris
Bram Keijsers secretaris@lvwcn.nl 06-xxxxxxxx

Penningmeester
Loek Bosman penningmeester@lvwcn.nl 06-xxxxxxxx

Public Relations
Vacature pr@lvwcn.nl

Magazijn
Wim Brooymans magazijn@lvwcn.nl

Algemeen bestuurslid/Evenementencoördinator
HendrikJan Wijers evenementen@lvwcn.nl (0xxx) xxxxxxxx

Ledenadministratie
Rob & Anke Kuipers, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Tel. (0xxx) xxxxxxxx, administratie@lvwcn.nl

Redactie
Maurits Schouten, Pim van Loon, Alfred Westenbroek, Rob Spies en Harry Pannekoek
De Luchtboxer, Postbus 407, 4300 AC Zierikzee, luchtboxer@lvwcn.nl
Tel. (0xxx) xxxxxxxx ('s avonds) en (0xx) xxxxxxxx (kantoor)

Magazijnteam
Tel. 06-xxxxxxxx (19:00-22:00 uur) Wim, Jeroen, Rob, Patrick, Bob

Clubshop
Willem Sustronk, tel. (0xxx) xxxxxxxx, clubshop@lvwcn.nl

Team Techniek
Henk Grootaarts, tel. (0xx) xxxxxxxx (19:00-21:00 ma/vr), tc@lvwcn.nl

Webmaster
Pim van Loon, webmaster@lvwcn.nl

Fehac
Sjoerd Bloemkolk, shbloemkolk@wxs.nl

Revisie-adviseur
Piet Hendriks, tel. (0xxx) xxxxxxxx (21:00-22:00 ma t/m vr)

Taxaties
Eddy Loots, tel. (0xx) xxxxxxxx, taxatie@lvwcn.nl

Documentatie
Luciënne Zinsmeister, tel. (0xxx) xxxxxxxx zinsmeister@hetnet.nl

Regioleiders
Noord Vacature
Noord-West Ad Musters, Huizen, (0xxx) xxxxxxxx,
Mart Bijwaard, Hillegom, (0xxx) xxxxxxxx
noord-west@lvwcn.nl
Oost Jan Pannekoek, Wilp, (0xxx) xxxxxxxx
Harry Pannekoek, Schalkhaar, (0xxx) xxxxxxxx
oost@lvwcn.nl

Betaalrekeningen

Luchtgekoelde VW Club Nederland	Driebergen	2915429
LVWCN Evenementen	Driebergen	3033821
LVWCN Magazijn	Oosterhout NB	1407876
LVWCN Contributies	Schalkhaar	6992438
LVWCN Clubshop	Gilze	937546

Erelid: Dr. Bernd Wiersch (D)

www.lvwcn.nl

NAMENS HET BESTUUR

Loek Bosman, penningmeester

Aan de vooravond van de ALV schrijf ik dit stukje. Het ziet er nog niet naar uit dat er een nieuwe voorzitter zal zijn. Maar wie weet doen zich nog verrassingen voor. Er hebben zich al wel kandidaten gemeld voor andere bestuursfuncties. Dat betekent, dat er een goede mogelijkheid is om voldoende continuiteit in het bestuur te houden. Maar ook hierbij heeft de ALV het laatste woord.

Voor mij is het schrijven van dit stukje één van mijn laatste daden als bestuurslid en penningmeester. Drie jaar geleden nam ik formeel het stokje over van Anneke van Jaarsveld. Er was wel enige reserve om me te benoemen. Want je geeft de clubkas niet zomaar aan een vreemde. Na een half jaar meedraaien, durfde het bestuur het met me aan.

Het is een boeiende periode geweest. De club is een heel bedrijf, met uiteenlopende activiteiten, die ook elk hun eigen geldstromen hebben. Ik ben onder de indruk geraakt van de vele actieve leden, die elke keer weer een evenement van de grond tillen of een clubactiviteit gaande houden. Een bestuursperiode is een goede kans om veel leden uit alle hoeken van het land beter te leren kennen.

Ik trof een financieel gezonde club aan, en gelukkig hebben we het gezond kunnen houden. Dankzij de creativiteit en zuinigheid van de actieve leden.

Ook al hebben we momenteel een klein bestuur, dat betekent nog niet dat er slechts 'op de winkel wordt gepast'. De kalender is goed gevuld met mooie evenementen. De enquête onder de leden heeft een aantal suggesties opgeleverd om de clubactiviteiten nog meer te laten aansluiten bij de wensen van de leden. Ik wens het nieuwe bestuur veel succes toe in het realiseren van alle plannen.

Ik hoop zelf meer tijd te krijgen voor mijn kever. De roestplekken, die er al 4 jaar zitten, moeten nu echt maar eens worden aangepakt. En verder vooral lekker rijden, met dat prachtige geluid achterin.

Ik bedank iedereen voor de goede samenwerking en het vertrouwen dat in mij is gesteld en wens de club nog een hele mooie toekomst toe.

VAN DE REDACTIE

Maurits Schouten

Wat maakt een redactie altijd weer blij en enthousiast? Retorische vraag natuurlijk! U weet dat best! Redactieleden krijgen altijd een warm gevoel wanneer zij oog in oog staan met een gestage stroom van interessante bijdragen van lezers. Toegegeven: als redactie mochten we in 2009 niet echt klagen! We hoefden gelukkig zelden te 'zoeken' naar kopij. Integendeel. Zo nu en dan moesten we zelfs wat doorschuiven naar een volgend nummer. Maar anderzijds: er ligt niet echt veel materiaal 'op de plank'.

Eigenlijk is dat jammer. U als LVWCN-leden, ruim 1.000 in getal, hebt allemaal één of meer luchtgekoelden onder uw hoede. Onlangs schreef een lezer (zie Luchtboxer 1 van 2010): "Ik beleef er echt níets meer mee, met m'n VW kever". Een andere lezer maakte echter recent melding van z'n 'back-to-basic-gevoel' zodra hij, na z'n werkdag, weer in z'n Kever stapt. Allemaal eerlijke en betrokken berichten dus, voorzien van veelzeggende foto's.

Mijn stelling is even kort als simpel: minimaal 1.000 VW-klassiekers in ons land zijn, om welke redenen dan ook, méér dan het bekijken waard. De Luchtboxer is een prima platform om uw oldtimer (samen met uw familie) eens aansprekend te presenteren. Een reisverslag, een restauratietraject (nu de serie van Ben Geutskens z'n einde nadert), een zoek- of importverslag. Of wat te denken van een nieuwe rubriek 'Familieportret': in elke Luchtboxer een mooie plaat van één van u en degenen die u lief zijn, samen met uw klassieker(s), met een klein stukje toelichtende tekst.

Dus: neem uw fototoestel mee wanneer u er de komende tijd weer eens op uit trekt, individueel of in (LVWCN)georganiseerd verband en maak meer dan 1.050 lezers deelgenoot van uw gepaste trots op vier wielen!

SLUITINGSDATUM KOPIJ VOOR LUCHTBOXER NR 4 - 2010:
14 mei 2010
(verschijningsdatum ca. 11 juni 2010)

Kopij bij voorkeur in Word of *.TXT per email: luchtboxer@lvwcn.nl

Digitale foto's als los bestand opsturen (dus niet in het Word bestand zetten)

Foto's kunt u per post opsturen naar het redactieadres. Indien u deze retour wenst, dit graag vermelden op de achterzijde van de foto, compleet met uw adres.

BENT U VERHUISD
OF ZIJN ER WIJZIGINGEN IN UW AUTOBESTAND??

Meld dit dan a.u.b. schriftelijk aan:
LVWCN-Ledenadministratie
xxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxx
administratie@lvwcn.nl

EVENEMENTENKALENDER

LVWCN-EVENEMENTEN

24 april	Taxatiedag, zie LB2
4/5/6 juni	Voorjaarsbijeenkomst Maurik, zie LB 2
11 juli	Van Jonge Leu & Oale Groond rit, zie LB 2
3/5 september	Stoom Afblazen III, zie pag. 3
2011	
juni	LVWCN IJsland tour, zie pag. 5

ANDERE EVENEMENTEN

16 mei	KiKa-Cabriotour, startpunt Slot Zeist Voor info: contact@cabriotour.nl
18/20 juni	Internationaal keverweekend, Budel
26/27 juni	Historisch weekend, Den Helder
4 juli	Rode Kruis Regio Rally Utrecht www.rkum.nl/rally
24/25 juli	Le Bug Show Spa Francorschamps (B)
31 juli/1 aug	Splitbus Nation, Wachtebeke (B)

STOOM AFBLAZEN 2010, LIEREN (GLD.) OP 3-5 SEPTEMBER

Team Stoom Afblazen

Stel! Stel: je hebt zin om er 3-4-5 september een lekker loom lang weekend van te maken. Stel: je wilt je luchtgekoelde VW vrijdagochtend neerzetten en pas zondag laat weer starten. Stel, dat je daarnaast eigenlijk alleen maar je tentje op wilt slaan (en afbreken) en verder hooguit wat wilt slenteren. Vraag: valt er dan wel wat te beleven, daar in Lieren!?
Antwoord: Jazeker!

Vrijdagmiddag kun je op je gemakje naar het nabij gelegen VSM-depôt kuieren om daar te bekijken hoe de locs opgestookt worden. Eind van de middag / begin van de avond rukt het stomend gezelschap dan daverend walmend uit, langs ons terrein richting Loenen. Vanuit je luie kampeerstoel ziet dat er ongeveer uit zoals op de foto op de volgende pagina.

Op zaterdag en zondag de hele dag door, ook zichtbaar vanaf ons terrein vanuit die luie kampeerstoel voor je tent(je): vele stoomgetrokken historische passagierstreinen en de goederentrein met clubauto's, die heen-en-weer pendelt op de VSM-lijn. Op de foto een trein met VW's tot zover het oog reikt. Of het in september ook zo'n lange trein wordt ….?

Stel! Stel: je wilt meer activiteit. Stel: je wilt wat van de omgeving zien. Stel: je wilt van je overtollige onderdelen af en misschien weer wat andere aanschaffen. Stel: je wilt je kinderen meenemen. Stel, stel, stel. Vraag: zit het dan ook wel snor daar in Lieren!?
Antwoord: Jazeker! Ook daarin wordt voorzien. Wandeling, rondrit, showground, kofferbakverkoop, loterij, video uit

d'oude doos, leuke activiteiten voor kinderen. In de volgende Luchtboxer het complete programma en de inschrijvingsmogelijkheid. Ondertussen gaan wij lustig verder met de voorbereidingen. Zie een foto van een paar leden van ons team relaxed in overleg met enkele VSM-ers, buiten beeld actief in hun natuurlijke habitat.

Tot de volgende Luchtboxer!

Het Stoom Afblazen 2010 team,

Ate Ausma en Jessica Hootsen
Hein en Anneke van Jaarsveld
Rob en Anke Kuipers
Jan en Truus Pannekoek
Peter en Linda Hootsen
Edwin en Anke Kieviet

LVWCN IJSLAND TOUR 2011

Ineke en Mart Bijwaard

Ja, jullie zien het goed! Na het succes van de Nordkapp-express hebben we toch weer de stoute schoenen aangetrokken om aan een volgende reis te beginnen. IJsland staat al een tijdje op ons lijstje. En na de Noordkaapreis lijkt het ons fantastisch om dit land te doorkruisen met weer zo'n stoet luchtgekoelde oldtimers. Het is een land dat zeer tot de verbeelding spreekt en waar je niet zo gauw heen zal gaan. We hebben Troll Travel bereid gevonden om ons te helpen om weer een mooie reis naar onze wensen in elkaar te zetten. Zij hebben contacten in IJsland en ook het agentschap van de veerdienst naar IJsland.

De reis zal in juni 2011 plaatsvinden en zal 22 dagen duren (waarvan 14 dagen op IJsland). Het vertrek zal rond 12 juni zijn. Begin juli zijn we dan terug. We kunnen dan op zondag vertrekken richting Hamburg (dus rustig op de weg), waar we een nacht verblijven. De volgende dag rijden we door naar Hanstholm in Denemarken. Daar zullen we dinsdag inschepen om 2 dagen op zee te verblijven. Donderdag komen we aan in het oosten van IJsland in Seyðisfjorður. Van daar uit rijden we tegen de klok in over de ringweg van IJsland, ongeveer 1.800 à 2.000 kilometer in totaal.

Daarom hebben we ook gekozen voor een 22-daagse reis. Zo hoeven we niet te veel kilometers per dag te rijden en hebben we de tijd om op ons gemak van al dat moois te kunnen genieten. We komen daarbij langs prachtig gekleurde lavavelden, spuitende geisers, talloze watervallen, blauwe gletsjers en ijsmeren. Voorts de adembenemende mooie kleuren van het gebied met solfataren en hete bronnen, de blauwgrijze kleur van de borrelende modderpoelen, kraters en (uitbarstende) vulkanen, lagunes en hete bronnen om in te baden. Tenslotte natuurlijk ook zwarte stranden en spoelzandvlaktes en prachtige fjorden.

IJsland is een land van legendes, waar je nog elfenhuisjes tegenkomt en waar je trollenbrood kunt vinden. Waar je papegaaiduikers en IJslandse paarden te zien krijgt en walvissen kunt spotten. Waar we de midzomernacht meemaken en het dus 24 uur per dag licht is. En misschien zal er een ontmoeting zijn met een IJslandse oldtimerclub.

We hebben weer gekozen voor een hotel- en campingreis. We gaan er vanuit dat de campings redelijk dicht bij de hotels liggen, zodat we contact met elkaar kunnen blijven houden tijdens de reis. Hou er wel rekening mee, dat het iets kouder is dan in Nederland. Het is tenslotte een eiland. Over de kosten kunnen we nog niet veel zeggen. Daarover is Troll Travel nog in onderhandeling. Zodra we daarover iets horen zullen we het laten weten.

Ook zal er weer een website zijn (www.lvwcn-ijslandtour.nl), waarop de reis zal worden getoond en waar de laatste nieuwtjes gelezen kunnen worden. Deborah en Jeff Toledo zullen de website verzorgen in samenwerking met ons.

Wij durven het aan om dit land met zijn vele contrasten met onze oldtimer te gaan ontdekken…… Jullie ook…..?????
Laat het ons weten en mail naar mart@lvwcn-ijslandtour.nl
Wij gaan ervoor !!!!!!!

WINTERPLET MET SNERS

Linda en Ton van Dorsselaar

Na 'swaffelen' in 2008 en 'ontvrienden' in 2009, wordt 'winterplet met sners' de uitdrukking van 2010. Want de deelnemers van de 14e editie van de enige echte Hollandsche Snertrit zullen het er nog vaak over hebben.

De organisatie rekende keihard af met diegenen die gokten op de juiste schrijfwijze van de oplossing van het te vormen woord. Ook wij gingen hiermee de fout in. Maar overtuigd als we waren van onze juiste rekensom, vulden we onze eigen uitslag in en dat bleek de juiste. Dat bleek voldoende voor onze eerste prijs. Onze oprechte dank gaat uit naar Onno Meier, de gedoodverfde winnaar, die wel wantrouwend tegenover de uitkomst van de rekensom stond.
Voor de niet deelnemers is het voorgaande abakadabra. Maar voor deelnemers aan dit jaarlijkse evenement, dat inmiddels uitgegroeid is tot een instituut, was het de apotheose van een prachtige winterse dag. Het weer werkte prima mee en zo kon het gebeuren, dat ruim dertig (!) luchtgekoelden uit de winterslaap werden gehaald. De ontvangst door Auto Mondt was allerhartelijkst en, met voor iedereen een bontmuts, geheel in stijl. Alhoewel een enkeling een duwtje in de rug nodig had.

De rit, waarvan je je vooraf afvroeg hoe dat zou gaan in dit drukbevolkte en geïndustrialiseerde gebied, was uitermate boeiend. Ondanks dat de Rotterdamse haven mijn werkgebied is, kwamen wij op plaatsen waar ik nog nooit was geweest. Alleen dat al is een compliment aan de organisatoren, Ellen, Sjoerd, Richard en Tiddo. De hele dag zat prima in elkaar met de nodige afwisseling. Ik noem het bezoek aan het walhalla voor liefhebbers van schaalmodellen van vrachtauto's, het Tekno-museum, en de zeesleper Elbe. Kortom, een dag vol afwisseling, beginnend in de glazen stad, via de Rotterdamse haven en eindigend met het onbetwiste hoogtepunt: de kop snert in het middeleeuwse Brielle. De organisatie heeft de lat hoog gelegd. Wij zijn benieuwd of ze dat volgend jaar kunnen evenaren.

VERDERE GROEI = EINDE AMBACHT

Maurits Schouten

We staan oog in oog met een efficiënt ogend bedrijf: Paalman Luchtgekoeld. De eigenaar, Edwin Paalman, is klein begonnen. Als hobby. Maar ook uit noodzaak. In het begin van de jaren '80 kon men immers, evenmin als nu, zonder geld geen auto rijden. Maar nog wel een kever. En reed je dan een deuk in je scherm, dan kocht je een ander gebruikt exemplaar in de juiste kleur op de sloop, ergens in de omgeving. Maar veel anderssoortig reparatiewerk was natuurlijk wat minder eenvoudig. Zie daar de start van het uit de hand lopen van Edwin's hobby.

Doorstart

Een nieuw bestemmingsplan in 1997 bracht het jonge bedrijf in een stroomversnelling. De oude varkensstal waar alles begon, werd van hogerhand passé verklaard. Het bedrijf van Edwin moest weg uit het agrarisch gebied. De route naar de huidige professionele locatie in Pijnacker lag open. Inmiddels zijn er weer veel dingen veranderd en gemoderniseerd. Een nieuw ingerichte, moderne werkruimte met professionele las- en persluchtapparatuur en in totaal drie hefbruggen. Allemaal onmisbaar bij restauratiewerk, APK-keuringen en andere las- en onderhoudswerkzaamheden.

Sterk kwartet

Met het bedrijfsteam heeft Paalman Luchtgekoeld een variëteit aan bekwaamheden in huis. Wilco (hoofdmonteur), Rob (oud chef-monteur) en Arno (alle 'rotklussen'), hebben alles al een keer meegemaakt. Aan Edwin de uitdaging om ieders ervaring, affiniteit en gedrevenheid dagelijks optimaal te matchen. Indien gewenst wordt er bij de aankoop bemiddeld. Zo geldt er bijvoorbeeld het aanbod van een gratis aankoopkeuring. Niet onbelangrijk voor klanten die een waarborg zoeken voor de door hen gewenste kwaliteit.

Opereren in smalle marges

"Compromisloos repareren en restaureren is tegenwoordig veelal geen optie meer", aldus Edwin. "De meeste auto's die je onder handen hebt, zijn, laten we eerlijk zijn, naar de huidige technische maatstaven natuurlijk gewoon óp! En het gebeurt maar zelden dat klanten geen grenzen stellen aan wat het allemaal mag gaan kosten. Het lastige is ook, dat eigenaren van die oude auto's vaak dezelfde gemakken verwachten als die van bijvoorbeeld een VW Golf van 10 jaar oud. Ook wat betreft reparaties en onderhoud. Maar zo is het natuurlijk niet. Wanneer bij een hedendaagse auto de remmen niet meer goed werken, dan kun je meestal volstaan met een paar nieuwe blokken en/of remschijven. Maar bij oude auto's is dat natuurlijk een heel ander verhaal. Vaak ontkom je er niet aan om tegelijk ook de remslangen te vernieuwen. Maar ook delen van de remleidingen waar die slangen weer aan vast zitten. Dat maakt ons werk, laat ik het zo zeggen, vaak best spannend. Niet in de laatste plaats natuurlijk ook wat betreft planning."

Functionele bedrijfsruimte en grote stalling

Edwin: "Ons bedrijfspand grossiert wat je noemt niet in loze vierkante meters. Alle ruimtes worden optimaal benut. En wat we niet in de werkplaats kunnen gebruiken, krijgt een plaatsje in de grote, droge stallingloods (met betonnen vloer), tien minuten rijden verderop. Daar is ruimte voor maar liefst 60 auto's. Gelukkig hebben we weinig overheadkosten. Het bedrijfspand is ons eigendom. Dat scheelt aanzienlijk in de lasten. Een stalling is heden ten dage een must. Zeker nu steeds meer klassiekers geen 'daily-driver-wagens' meer zijn maar, laat ik maar zeggen, al maar meer 'museumauto's' worden die de eigenaar met name voor de zomerperiode 'er bij heeft'. Dan is het als onderhouds- en restauratiebedrijf handig om de auto van de klant in de resterende periodes bij je te kunnen houden."

Nauwelijks concurrentie

"Bij oude wagens is er, om maar eens een cliché te gebruiken, nogal eens sprake van arbeidsintensieve las- en onderhoudsklussen. Die kosten kun je met goed fatsoen onmogelijk compleet in je prijsplaatje doorberekenen. Wanneer we met alle werkzaamheden ons normale uurwerkplaatstarief (45 Euro excl.) zouden rekenen, dan zou ik weinig klanten overhouden. Dat is best een dilemma. Sterker nog, ik noem het vaak een regelrechte 'dagelijkse strijd'. Het is door de jaren heen wel een adequate methode gebleken om concurrenten vóór te blijven. Door onze werkwijze ervaren we tot op heden nauwelijks concurrentie. We hoeven dan ook qua marketing niet echt naar onze concurrenten te kijken. In tijden van pieken kunnen we gelukkig een beroep doen op een

aantal vakbekwame mensen in de omgeving." Om zicht te houden op de kwaliteit van het uitbestede werk (meestal las- en plaatwerk), houdt Edwin de vinger nauwlettend aan de pols: "Alles in goede collegialiteit, natuurlijk. Maar toch: Ik wil naar de klanten te allen tijde kunnen instaan voor een optimale prijs-prestatieverhouding. Kwaliteisconcessies zijn wat mij betreft daarom niet aan de orde. Ik houd niet van korte termijn denken. En onze bedrijfsstrategie betaalt zich tot op heden nog steeds ten volle uit. Onze klanten hebben namelijk een bovengemiddelde lange relatie met ons bedrijf. Om die reden hoeven wij voor reclame-doeleinden verhoudingsgewijs weinig budget te reserveren. Mond-op-mond-reclame brengt ons al jaar en dag de meeste klanten aan."

Omdat het origineler moet

Waarom eigenlijk nog steeds dit adagium in de actuele bedrijfsdocumentatie? Edwin: "Dat stamt nog uit vroegere jaren. Toen bijvoorbeeld de Kever in de jaren '80 wat meer in de schijnwerpers kwam te staan en steeds meer een modeartikel werd, was er bij nogal wat bedrijven de neiging om bij hun reparatie- en restauratiewerkzaamheden 'goedkope imitatierommel' op de auto's te zetten. Vervolgens werd de wagen ingesmeerd (dicht gekit) en opgelapt en voor verhoudingsgewijs veel geld verkocht. En na twee jaar was er dan natuurlijk de teleurstelling bij de klant. Ook in die tijd onderscheidden we ons al door een heldere, degelijke aanpak: wij monteerden uitsluitend de kwalitatief betere originele onderdelen. Zowel toen als nu was er hetzelfde vertrekpunt: inzetten zoals je het uithouden kunt. En in die bedrijfsstrategie passen nu eenmaal geen korte termijn praktijken. Dat keert zich binnen de kortste keren tegen je. Het is ook niet voor niets dat de betrokken bedrijven inmiddels allemaal het onderspit hebben gedelfd."

Grenzen aan de groei

Edwin: "We hebben geen ambitieuze groeiplannen. In tegendeel. We houden het bewust klein(schalig). Wanneer je alsmaar groter groeit, word je automatisch duurder. Dan krijg je méér administratie, méér personeel en dus ook méér overheadkosten. Groei zou het voor ons onmogelijk maken om te kunnen blijven werken met ons huidige concurrerende uurwerkplaatstarief. Verdere groei zou voor ons in feite betekenen, dat we ons ambacht zouden moeten opgeven. Misschien wel dat we zouden moeten stoppen. En daarvoor is ons werk ons veel te lief. Dat kan niet de bedoeling zijn. De noodzakelijke flexibiliteit bouwen we in met periodieke inhuur. Tot op heden lukt dat prima. Op deze basis kunnen we nog jaren vooruit!"

CURSUS BIJ PAALMAN LUCHTGEKOELD

Marco Verheij

Om onze summiere technische kennis wat op te vijzelen, hebben we ons ingeschreven voor een cursus voor leken bij Paalman Luchtgekoeld in Pijnacker op zaterdag 12 december j.l. Om kwart over negen rijd ik met mijn broer Ewout mee richting Pijnacker.

Zoals altijd worden we enthousiast ontvangen door Edwin. Koffie en koek is er voldoende beschikbaar. Daar maken we dan ook eerst maar gebruik van. In de werkplaats staat een, op de motor na, volledig gehalveerde kever. Motorisch werkt hij nog goed. De dag ervoor is er vanaf de opslag nog mee gereden. Wel is duidelijk te zien hoe de verwarming van de kever loopt. Ook de tunnel is gedeeltelijk open. Dit zijn plaatsen waar je bij je eigen kever niet snel bij zult komen.

Ondertussen zijn er acht cursisten bijgekomen en kan de les beginnen. Edwin loopt kort de basistechniek van de kever langs. Veel onderdelen vallen voor mij nu op hun plaats omdat je het in de praktijk ziet werken. Na de inleiding wordt de groep gesplitst. Wij beginnen met het demonteren van de wielen en de remtrommels. Ook het afstellen van de remmen wordt in praktijk gebracht. Onze handen blijven niet schoon. Maar daar waren we voor gewaarschuwd. De stuurinrichting wordt uitgelegd. Vervolgens wordt de motor bekeken. Kleppen stellen, op tijd zetten, contactpuntjes. Allemaal termen die nu beginnen te leven. Gelegenheid tot het stellen van vragen is er voldoende en dingen zelf proberen kan ook volop. Te snel is het weer tijd om naar huis te gaan. Edwin, Arno en Ronald bedankt. We kijken uit naar een vervolg.

KEVERS IN HET GROEN

Giel van Ginneken, Sprundel

Kevers in het groen? Keversloperij in Zweden? Nee, ook in Zuid-Nederland is er een. Net na het bar slechte winterweer, op een rustige middag in maart, heb ik een afspraak op de verzamelplaats annex sleutelruimte van een keverfanaat 'pur sang'.

Onvoorstelbaar wat hier te zien is. In de schuur/werkplaats, die enkel uitgerust is met een ouderwetse smeerput, staan vier kevers in redelijke tot goede staat, een spijlbus (kastenwagen) en héél veel onderdelen. Even verderop 20 à 30 kevers in alle toestanden, compleet, gedeeltelijk, alleen onderstellen, bodems, half gedemonteerde kevers, noem maar op. Sommige staan onder een overkapping, andere onder een schamel zeiltje. Weer andere in de open lucht, opgaand in het groen. Rondgeleid werd ik door een familielid, vriend en medesleutelaar van de overleden verzamelaar. De verzamelaar was een eenvoudige man, simpel, verdiende zijn boterham als metselaar, maar helemaal weg van kevers. Met voorkeur voor de 1200/1300 modellen met staande koplampen. Hoewel ik hem al jaren kende, is het me nooit gelukt op zijn domein te komen. Laat staan dat hij iets verkocht.

Zijn keverleven was om er in te rijden, alle dagen, overal heen, naar het werk, boodschappen en in zijn schaarse vrije tijd. Een kever die na trouwe dienst, na een goede verzorging, toch door een mankementje of een grotere reparatie wat tijd vergde, werd aan de kant gezet tot hij tijd zou hebben (die er niet kwam). Meestal stond er al een op 'voorraad'. Anders werd er een andere aangeschaft, die op dezelfde wijze in het circuit kwam en bleef.

In een later stadium, toen het wat moeilijker werd om op elke straathoek een kever te kunnen kopen, ging hij meer herstellen en repareren. Altijd met zorg en preciesie. Daar zijn er toen diverse toch gedemonteerd. APK's waren nooit een probleem. Hij beheerste 'zijn vak'. Voor het motorische / mechanische gedeelte (o.a. bij revisies) werden bepaalde nieuwe onderdelen gebruikt. Voor andere werd er altijd een beroep op de voorraad gedaan. Plaatwerk en dergelijke werd altijd van donorkevers gehaald. Of het was op voorraad. Imitatie-onderdelen zijn er dan ook niet. Maar maar wel héél véél onderdelen, origineel, gebruikt. Te noemen: spatborden, portieren, kofferkleppen, motorkappen, koplampen, bumpers, brandstoftanks, ruiten, enz. Motoren en versnellingsbakken in een gigantische hoeveelheid en in alle typen.

Nu is Dirk niet meer. Ik kende hem al ruim anderhalf decennium. Dirk, de metselaar, uit het zuiden des lands. Hij liep niet te koop met zijn hobby en verzameling. Hij reed altijd in een kever. Geen gedoe, sporadisch eens een meeting bezoeken, geen clublidmaatschap. Hij reed, repareerde, verzamelde en genoot van zijn kevers. Hij was met recht een echte keverman. Had slechts één (spijl)bus. Deze zal in de familie blijven. Helaas zal ook deze verzamelplaats geruimd gaan worden. Het is op deze plaats waar hij ook plotseling is overleden. Alleen, tussen de kevers. Zoals de man heeft geleefd, zal ook dit ruimen gaan. In alle rust en niet 'en public'. Dat hij moge rusten in vrede.

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

IMPRESSIES UIT JAPAN

Harro Treur

Mijn collega Johan Meijer vliegt af en toe naar Japan. Johan voelt zich zodanig thuis in de Japanse cultuur dat ook hij alles fotografeert wat los en vast zit. Speciaal voor de clubleden heeft hij een aantal luchtgekoelden op de plaat gezet. Hieronder zijn begeleidend briefje.

Beste Harro,
Hierbij twee foto's van een paar Volkswagens in Japan. Het busje staat in het oude stadje Kawagoe (350.000 inwoners), 30 km ten noord-westen van Tokyo in de prefectuur (soort provincie) Saitama. Dit gedeelte van de stad is heel oud. Maar, zoals vaak, zijn oude gebouwen door aardbevingen of brand verwoest. Vandaar dat er vanaf 1900 steenachtige opslaggebouwen zijn gemaakt. Die bestaan nog steeds, maar nu als een toeristische trekpleister met veel winkeltjes in oude ambachten en lekkernijen (rijstkoekjes, etc.). Waar het busje staat is een smal straatje met alleen eten, o.a. veel snoep, dat nog steeds ambachtelijk met de hand wordt gemaakt. De bus is het hele jaar aanwezig. Ook als het nul graden is. Je kunt er thee en koffie drinken op een mini-terrasje. Volgens mij rijdt het ook nog steeds. Opvallend aan het busje is de origineel Duitse nummerplaat (zelfs met de originele Wolfsburg-plaatsaanduiding).

De tweede foto betreft een wijk midden in Tokyo. Rijke mensen dus (groot huis (voor Japanse begrippen) en zelfs een tweede auto (BMW)). Nou, dan weet je het wel. Normaal is het al een probleem om een parkeerplek te krijgen voor één auto. De kever is zo te zien een begin jaren '60 kever: dikke raamstijlen (vóór 1964), maar ovale achterlichten met oranje knipperlicht (dus ná 1960). De kleur is een prachtig diep turkoisblauw. Deze kever heeft wel een Japanse nummerplaat met fraaie lettertekens.

ONTMOETING OP HET WERK

Jacques Roodenburg

Hoe raar kan het lopen. Eerder heb ik een stukje geschreven over het feit dat ik op mijn werk bij Service Parking in de meest moderne auto's rijd. Maar heel af en toe parkeren er ook nog échte auto's bij ons, zoals deze verhoogde T2 Bus van onze medeclubleden, de familie Sonnemans uit Burg Haamstede. Terwijl zij van hun vakantie genoten op het tropische eiland Aruba, doorstond onze T2 logé alle winterse perikelen. De bus is trouwens ook voorzien van echte winterbanden met spikes! Bij terugkomst starte de bus uiteraard weer probleemloos. Dat is bij de moderne auto's niet zo vanzelfsprekend, dan wordt regelmatig de starthulp gebruikt! Overigens heeft de familie Sonnemans nog een verhoogde bus, waar een bijpassende ijsmachine in gebouwd staat. Wellicht kennen jullie die van Budel?

WANNEER GAAN WE EEN MOTOR REVISEREN?

Henk Hendriks (Hot Rod, Doesburg)

Met andere woorden, hoe lang rijden we door met onze 'oude' motor? We kunnen tegenwoordig via endoscopie in een motor kijken. Maar hiermee kunnen we geen onderdelen in gemonteerde toestand meten. Het beoordelen van slijtagegrenzen is daarmee niet mogelijk.

Een indicatie over de conditie van een motor is slechts te verkrijgen door:

a) Het uitluisteren van mechanische geluiden (met bijvoorbeeld een stethoscoop);
b) Motorvermogen en koppel meten op een vermogenstestbank;
c) Uitlaatgas analyse (CO/ HC vergelijk geeft o.a. kleplekkage weer);
d) Cilinderlek- en compressie test (% lekkage is slijtage of schade);
e) Oliedrukmeting (minimaal haalbare oliedruk is een lagerslijtage indicatie);
f) Olieverontreinigingsanalyse (aanwezigheid van % lager- en slijtageresten).

Materiaalmoeheid

Verder is het van buitenaf onmogelijk te bepalen of er al breuken door metaalmoeheid zijn ontstaan. Hiervoor moet een motor gedemonteerd worden. Uit voorzorg moeten bepaalde onderdelen vernieuwd worden. Een motor, ook al loopt deze nog perfect, maar ouder dan zo'n 12 jaar, heeft te maken met flinke slijtagebeelden en materiaalmoeheid. Elk jaar neemt de kans op schade toe. Vooral bij langere (zomerse) ritten, en rijden met hoge toerentallen, kan het pechduiveltje flink toeslaan.

De meest voorkomende motorschades zijn:

1. Het afbreken van de uitlaatklep door metaalmoeheid. De hoge werktemperaturen en het constant hameren op de klepzitting maken het materiaal op den duur bros. De naar binnen vallende klepschotel, veroorzaakt een zeer forse schade aan zuiger, cilinder, drijfstang, krukas, tapeinden en soms zelfs het carter;
2. Te ruime lagerspeling, ontstaan door slijtage, beperkt de oliedruk en dus de smering en de koeling;
3. Het afbreken van een drijfstang- of drijfstangbout (door metaalmoeheid en extreme temperatuur als onvoldoende smering aanwezig is), met alle gevolgen van dien.

Slijtagegrenzen

Op het moment dat afgebroken onderdelen een eigen weg mogen zoeken binnen een draaiende motor, is de motor onderweg naar een schroothoop. Het mag duidelijk zijn, dat het reviseren van een oude motor die nog goed loopt, veel goedkoper is dan wachten op de 'knal' en het herstellen daarvan. Het kan ook niet zijn, dat een motor van 15 jaar of ouder technisch nog in perfecte staat is. Een koude start geeft net zoveel slijtage als een rit van Arnhem naar Groningen. Lang stilstaan geeft (vooral in vochtige lucht) roest en aanslag op inwendige onderdelen. Deze onderdelen weer in beweging zetten, geeft zéér veel slijtage. Er zijn dus onderdelen onderweg naar de slijtagegrens of daar al overheen. Meten is weten. En hoe slechter de conditie, hoe hoger de revisierekening.

Goed en goedkoop

Ik adviseer altijd om een motor bij een betrouwbaar adres te laten reviseren. Bespreek met hen vooraf de mogelijkheden en overdenk hun advies. Vallen de kosten tegen, dan zijn er best concessies te doen door te kiezen voor een alternatieve oplossing of kwaliteit. Wees echter bedacht op goedkope aanbieders. Meestal gaan goed en goedkoop niet samen. Voor een aantal merken is soms een gereviseerde ruilmotor een redelijk tot zeer goed alternatief. Maar: er zijn ruilmotoren en ruilmotoren. Soms met onderling zeer grote prijs- en kwaliteitsverschillen.

Revisie en revisie

In het woordenboek spreekt men bij revisie over: het geheel nazien en de versleten onderdelen vervangen. Dus als een lagertap van bijvoorbeeld een krukas nog binnen de fabrieksslijtgrens valt (zeg op 0.02 mm na), en het lageroppervlak nog acceptabel is, dan spreekt men ook van revisie als

Drijfstang zonder kont

Uitgelopen drijfstanglager

Standaard en uitgelopen lager

Cilinderkop met weggeslagen uitlaatklep

Zuiger met een klep deel er doorheen

Dezelfde zuiger, klep deel er nu naast

slechts de lagers vernieuwd worden! De lagertap naar een ondermaat slijpen, is in mijn ogen de enig juiste revisiemethode. Dat komt helaas ook tot uitdrukking in de uiteindelijke revisieprijs. Zo is ieder motoronderdeel op de korrel te nemen. Een 'economisch voordelige revisie' is alleen een optie voor mensen die maximaal 500 km per jaar rijden.

De vrije markt en concurrentieposities creëren deze verschillen. Want het moet scherper en goedkoper. Uiteindelijk is de rek er uit en worden er onverantwoordelijke concessies aan de kwaliteit gedaan. Bij de vraag "wat kost bij jullie een revisie", voelt een verkoper al aan welke prijs de klant wenst te horen. Jammer in deze is, dat de vragende klant vaak nog niet weet wat hij geleverd krijgt. Hun vertrouwen in de 'klassieker wereld' gaat misschien nog een flinke deuk oplopen. Na een goede revisie is de motor natuurlijk geschikt voor loodvrije brandstof en kan deze weer probleemloos zijn rondjes over moeder aarde vervolgen.

DE HEL VAN '63

Sybe Smid

Begin 2009 las ik van de plannen om een geromantiseerde en gedramatiseerde film te maken over de beruchte Elfstedentocht van 1963. Zelf ben ik van 1951 en kan me die winter nog heel goed herinneren. In september 1962 kocht mijn vader zijn eerste auto. Een nieuwe VW Bus bestel met ramen, ook wel Kombi genoemd. Van eind november tot eind maart 1963 reed deze Bus over besneeuwde en gepekelde wegen. Hierdoor werd er een goede basis gelegd voor een leger roestduivels.

Kreidler Florett

Maar goed, we gaan het over de film hebben. Op diverse plaatsen zou er op locatie gefilmd worden; in Friesland maar ook in het buitenland. In maart 2009 werd er een filmset opgebouwd bij de Waterpoort in Sneek, ongeveer 150 meter van ons huis. Een stuk gracht werd volgegooid met pontons die werden gekoppeld en afgedekt met folie. De kanten werden verhoogd en er kwam een buizenstelsel op, zoiets als vloerverwarming. Dit werd onder water gezet en grote aggregaten met vriesmachines deden het geheel in een paar dagen veranderen in een heuse ijsvloer. De omgeving werd met kunstsneeuw bespoten en de nodige tijdsgerelateerde rekwisieten werden op de walkant geplaatst. Een bij de Waterpoort wonende vriend, ook oud-vervoer liefhebber, had er reeds zijn Kreidler Florett met eitank geplaatst.

De choreograaf en rechterhand van producer Steven de Jong vroeg hem of hij ook nog iemand wist met oude auto's. De vriend gaf mijn adres door en na een kwartiertje stonden de choreograaf en Steven de Jong zelf al bij mij in de garage. De Bril wilden ze graag op de walkant hebben tijdens de opnamen van zaterdag. Toen ze de Spijlbus zagen gingen ze even in overleg en vroegen of deze ook beschikbaar was voor opnames op een andere locatie. Ik vond het prima, maar vertelde er wel bij dat de Bus van 1965 was en voorzien is van een grote achterklep, die pas in 1964 werd geïntroduceerd. Daar doen we niet moeilijk over was het laconieke antwoord. (Steven de Jong is ook een Sneker….). Kunnen we meteen even passen? Het was namelijk de bedoeling dat 3 schaatsers naast elkaar op de motorruimte gingen zitten en dan met geopende klep vervoerd zouden worden. In het

script stond dat dat met een Ford Mustang zou gebeuren. Hoe, waar en wanneer de opnames zouden plaatsvinden zou ik later wel horen.

Kunstsneeuw
De Bril op die zaterdag naar de filmset gebracht en ik ben mooi naar huis gegaan. Als er iets moest gebeuren dan belden ze me wel. Arme figuranten die daar de hele dag rondliepen in de regen. Daar zou ik nooit aan beginnen. De Spijlbus werd na bericht in Hindeloopen verwacht en wel de hele dag en avond. Hindeloopen is een prachtig havenstadje en zeer bezienswaardig. Toen ik daar kwam, waren de straten bezaaid met kabels, monitoren, camera's, geluidsboxen en hoogwerkers.

Zo te zien hoefde de Bus nog lang niet in actie te komen. Tijd voor wat rondwandelen en hier en daar een praatje. Toen zag ik een grote vrachtwagen van SnowBizz. Een man was bezig diverse dingen uit te laden. Omdat ik toch niks te doen had, vroeg ik of ik hem misschien kon helpen. Dat kwam als een geschenk want zijn assistent kwam die dag niet opdagen. Samen met de SnowBizz man heb ik de hoofdstraat van Hindeloopen in de sneeuw gezet. Heel bijzonder werk, leerzaam en erg leuk om te doen. Een speciaal soort papierpulp dat in Engeland wordt gemaakt, zit in geperste vorm in plastic baaltjes. Deze pulp wordt in een ton luchtig geslagen door schoepen, aangedreven door een elektromotor. Een soort ouderwetse wasmachine. Dan wordt het door een spuitmond geperst met daarnaast een waterslang die de snippers vochtig maakt en enigszins plakkerig. Hiermee wordt alles in de sneeuw gezet. De kunstsneeuw blijf overal aan plakken maar is ook weer heel gemakkelijk weg te vegen of af te spuiten. Het effect is werkelijk fantastisch. Alhoewel het beslist niet glad is, ga je als vanzelf voorzichtiger lopen en je krijgt het er gewoon koud van. Met dit in de sneeuw zetten zijn we pas s'avonds om 8 uur begonnen om de overlast voor de inwoners zoveel mogelijk te beperken. Af en toe even naar binnen om wat te eten en te drinken, prima verzorgd en geregeld. Wat nu precies de bedoeling was met de Bus was me nog niet duidelijk en wat kletsen met de acteurs gaf ook niet echt duidelijkheid. Wie die acteurs waren, wist ik trouwens ook niet. Eéntje had ik wel eens op de TV gezien, maar die anderen…..? Ik heb er maar een foto van gemaakt toen ze aan het proefzitten waren in de Bus. Dochter Margriet, soapkijker, wist echter haarfijn te vertellen wie het waren en wat ze deden.

Onder de achterklep
Na middernacht moest de Bus dan eindelijk in aktie komen. Drie schaatsers (Cas Jansen, Chris Zegers en Lourens van den Akker) komen al klúnend een café uit en nemen plaats op de motorruimte onder de achterklep. Zo werden ze enkele honderden meters vervoerd om een eind verderop weer het

ijs op te gaan om het laatste stuk te schaatsen. Alhoewel in Hindeloopen opgenomen, moest dit Oudkerk voorstellen, een plaatsje ongeveer 10 km voor de finish. Dit meerijden is in 1963 ook echt gebeurd en de toen 21-jarige Henk Gemser heeft een stukje in een Volkswagen Kever meegereden. Hier zijn ook nog authentieke beelden van. Reden van dit meerijden was om mensen te ontwijken, die de deelnemers van het ijs wilden halen omdat het te gevaarlijk werd en ook omdat de vaarten niet meer te onderscheiden waren van de weilanden. Alles was dichtgesneeuwd en -gewaaid.

De opnamen namen ongeveer 2 uur in beslag omdat het telkens over moest. Uiteindelijk bleef er hiervan in de film ongeveer 15 seconden over…….Maar ik had deze dag en nacht niet willen missen. Het was heel erg leerzaam om alles van zo dichtbij te bekijken en mee te maken. Ik kijk nu wel met hele andere ogen naar een film omdat ik weet wat voor werk er aan vooraf gaat om tot een mooi eindresultaat te komen. De sfeer was zeer relaxt en goed.

W.A. van Buren
Greetje en ik werden ook uitgenodigd voor de première 'in aanwezigheid van cast & crew' in Leeuwarden op 13 december 2009 in het WTC Expo in Leeuwarden. De Bus moest weer mee en deze kwam bij de ingang te staan naast de rode loper. Uiteraard werd de omgeving en de Bus weer in de sneeuw gezet. Het was een prachtige winterdag met lichte vorst en een strakblauwe lucht. Beter kon niet. De première was ook een prachtig festijn en je komt er allerhande mensen tegen, zelfs ene W.A. van Buren (waar kende ik die toch van?).

Vlak voordat we die avond naar huis gingen met de Bus kwamen de strooiwagens voorbij, de eerste keer deze winter. Op 3e kerstdag zijn we met een aantal regio-noord leden nog naar de bios in Hoogezand geweest om de film te bekijken en we hebben de dag afgesloten met een geweldige stamppot maaltijd. Dat er daarna nog een prachtige winter zou volgen, dat wisten we toen nog niet!

ROMETSCH IN OPBOUW

Maurits Schouten / Patrick Baptist

Patrick: "Ik heb de auto gevonden via de website thesamba.com en wel via dit topic: www.thesamba.com/vw/forum/viewtopic.php?t=254903. Zie voor verdere informatie ook www.rometsch registry.org. De auto is gekocht van de tweede eigenaar, die hem sinds 1963 in zijn bezit had. Hij heeft er zelf nooit iets mee gedaan (alleen maar buiten in de regen laten staan) en had de auto gekocht omdat hij de banden voor zijn eigen kever wilde gebruiken…"

Historie van Rometsch
Friedrich Rometsch had in Berlijn een karrosseriebedrijf. De onderneming werd in 1924 opgericht. In die tijd profiteerde het bedrijf van de wens van nogal wat klanten om op een bestaand gemotoriseerd onderstel een wat minder dagelijks koetswerk te realiseren. Dit gebruik raakte eind dertiger jaren weer op z'n retour. Automobielfabrikanten construeerden vanaf die tijd immers steeds meer complete auto's.

In de vroege jaren '50 bouwde Rometsch vooral taxi-conversies op basis van de modellen van toen. Rometsch verlengde ook bestaande kevers met 30 cm en bouwde er een vierdeurs auto van, zodat deze voldeden aan de eisen voor taxi's in Berlin. Momenteel zijn er nog maar een handjevol Rometsch 4-deurs taxi's bekend.

In 1951 kwam Rometsch ook met zijn eerste eigen ontwerp op basis van een Volkswagen onderstel. Dit model, ontworpen door Johannes Beeskow, is zowel in een coupé als een cabrio uitvoering gemaakt. Tijdens de productieperiode van 1951 t/m 1957 zijn er ongeveer 170 exemplaren gebouwd, waarvan er bij de Rometsch registry nu nog 34 bekend zijn. Onlangs is de oudste bekende Beeskow (een splitwindow coupé) volledig gerestaureerd in Duitsland. Deze auto is tot 10 jaar terug in het bezit geweest van een LVWCN clublid.

Johannes Beeskow
In 1957 is Johannes Beeskow leiding gaan geven aan de technische ontwikkeling bij Karmann in Osnabrück en is Dr. Kaulmann aangesteld als hoofd technisch ingenieur. Onder zijn leiding is door de Berlijnse (meubel)ontwerper Bert Lawrence

een nieuwe wagen ontwikkeld. Deze auto kreeg een mooie Amerikaanse look en won in 1957 de prestigieuze designprijs 'The Rose of Geneva'. Het Lawrence model kon net als bij de Beeskow op wens van de klant worden gebouwd in zowel coupé als cabrio uitvoering. Op de dag van het voltooien van de Berlijnse muur in 1961 kwam de helft van het personeel niet meer opdagen en kon vanaf dat moment de productie geen voortgang meer vinden. De auto is nooit een verkoopsucces geworden, mede door al het benodigde handwerk en daardoor een relatief hoge prijs. In totaal zijn er van de Rometsch Lawrence maximaal 85 stuks gebouwd, waarvan er nu wereldwijd nog 30 bekend zijn.

Johannes Beeskow (Hessisch Oldendorf 2005)

Na de bouw van de muur werden enkel nog de normale carrosseriewerken, zoals herstellingen van bestaande auto's, gedaan. De productie van auto's kon geen voortgang meer vinden. In 1984 werd nog wel voor Mr. Honnecker een Limo gebouwd op basis van een Range Rover om mee te gaan jagen. Op 31/12/2001 werden de deuren definitief gesloten.

Opvlammend vuurtje

"Toen het forumtopic werd gestart in september 2007", zo vertelt Patrick, "had niemand het lef om deze auto te kopen. Zelf was ik toen al wel geïnteresseerd in 'coachbuilding', maar was ik niet echt van plan om er een te kopen. Ik was toen nog op zoek naar een goede lowlight karmann ghia cabrio. Pas vorig jaar kreeg ik steeds meer interesse in de Rometsch auto's.

Zeker nadat er een Beeskow op Budel was verschenen. Ik ben me toen echt eens goed gaan verdiepen in Rometsch. Heb veel op internet gezocht wat er hiervan nog beschikbaar is. En stonden (en staan) enkele Rometsch Lawrence coupe's te koop. Maar ik wilde een cabriolet en wel eentje die redelijk compleet was. Er stond ook een rechts gestuurde cabrio te koop. Maar dat leek me niet handig. Dit was de enige links gestuurde cabrio die te koop stond."

Zeldzaam

"Na wat verder zoeken en rondvragen, ben ik er achter gekomen, dat er maar maximaal 85 van deze auto's zijn gebouwd (in plaats van de 250 stuks, wat tot nu toe in alle boekjes staat). De auto is dus zeldzaam en een gerestaureerd exemplaar behoudt zeker zijn waarde. Tijdens mijn zoektocht kwam ik ook het metalen frame tegen dat gemaakt is door de restaurateur van de Rometsch uit het VW museum. Hij heeft tijdens de restauratie meteen een tweede frame gemaakt in de gedachte hier een compleet nieuwe auto van te maken. Het plan is echter niet doorgezet en hij had het frame al jaren te koop staan."

De restauratie

"De combinatie van de redelijk complete cabrio uit Amerika, samen met het metalen frame is een goede uitgangspositie voor de restauratie. Feitelijk ben ik dus al een eind op weg en is het metalen frame, waarop de aluminium bodypanelen zijn bevestigd, al klaar. Nu is het een kwestie van de aluminium bodypanelen overzetten van mijn auto naar het nieuwe frame. Dit is echter wel een werk voor de specialisten en waarschijnlijk zal dit worden uitgevoerd in Hessisch Oldendorf bij de Rometsch specialisten van de familie Grundmann. Het onderstel is van een kever. Rometsch kocht, zoals u hierboven al hebt kunnen lezen, een kever en zette daar zelf zijn eigen koetswerk op. Het restaureren van het onderstel is daarom redelijk standaard. Dat kan ik bij elk luchtgekoeld VW bedrijf laten doen."

Onderdelen

"De onderdelen komen van allerlei verschillende auto's. Koplampen, binnenspiegel en zijspiegels zijn van Karmann Ghia. Deurklinken en dashboardmeters komen van de Borgward. Achterlichten en knipperlichten zijn te gebruiken van de Fiat 1100 (niet helemaal hetzelfde, maar het past wel). Kortom: uiteindelijk is het project wel te overzien, zolang je maar de verschillende delen van onderstel, metalen body, aluminium bodypanelen en onderdelen apart benadert."

Meerjarenplan
Patrick: "De lezer zal zich wellicht afvragen waarom ik er niet meteen aan begin. Wel, dat is betrekkelijk simpel: dat is een geldkwestie. Ik heb een budget van € 10.000,- per jaar in mijn gedachte. Ik heb de auto aangeschaft in 2009 en met de aanschaf van het metalen frame en wat andere onderdelen die ik erbij heb gekocht (zoals gerestaureerde stoelframes en een setje achterlichten), is het budget voor 2010 al weer op. Dit jaar zal ik er daarom niet veel meer mee gaan doen en heb de auto daarom uitgeleend aan het luchtgekoelde VW museum van Andre van Wijlen waar hij nu in ongerestaureerde staat te bezichtigen is.

In 2010 zal ik wel verder gaan met het aankopen van ontbrekende onderdelen. Ik had nog koplampen, binnenspiegel en buitenspiegel van de lowlight Ghia liggen. Die heb ik dus al. Een gereviseerde 30pk motor en split versnellingsbak is ook voorhanden. Wel moet ik nog een goed stuur en nette deurklinken kopen. Volgend jaar wil ik er echt mee gaan beginnen. Dan zullen de aluminium bodypanelen overgezet en hersteld worden. Gevolgd door interieur en onderstel. Via de Luchtboxer zal ik u periodiek van mijn vorderingen op de hoogte houden. Ik heb er erg veel zin in!"

Rometsch Registry
www.rometschregistry.org

Een deel van de Rometsch collectie in Hessisch Oldendorf

De Rometsch op het Kever Winter Festijn

LVWCN CLUBSHOP

In de clubshop hebben wij veel Volkswagenboeken. Er zijn technische boeken voor de sleutelaars, maar ook boeken over de ontwikkeling van de Kever of VW Bus. Voor elk type VW is er wel een boek waar je heerlijk in kunt bladeren. Verder zijn er onder andere witte T-shirts en handdoeken met ons clublogo er op. Nog enkele fleece vesten (maat xxl en s). Gele veiligheidsvesten en blauwe fleece plaids. En allerlei hebbedingetjes zoals clubraamstickers, tassen, horloges en muismatten.

Nieuw: Opbergmappen voor de Luchtboxer.
Er kunnen 2 jaargangen in. Voor € 6,50

Clubshop LVWCN
xxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxx
clubshop@lvwcn.nl

ONDERWATER SAMBA

Jan Pannekoek

Deze foto's zijn gemaakt in augustus 2009 tijdens het bergen van een heuse Samba Bus ergens in de Fjorden van Noorwegen. Hier het verhaal hoe men toch tot deze unieke berging is gekomen. De inmiddels nieuwe eigenaar van deze Samba kreeg bij toeval iets te horen over een VW bus die door jongens van de weg af het water ingeduwd werd.

Voormalige Hotelbus

Eén van deze jongens, dan al rond de zestig, vertelt in 2003 aan Morten Lunt het unieke verhaal hoe hij en zijn vrienden zich destijds van een heuse Samba hebben ontdaan. Het is 1973 als het groepje vrienden rond rijdt in deze voormalige Hotelbus uit 1957 en ergens in de fjorden de versnellingsbak het begeeft. Op dat moment is de Samba niks meer als een oude Bus waar geen waarde meer aan gehecht wordt. Het is in die tijd absoluut geen uitzondering om een oude of defecte auto te dumpen. Zo gebeurde het dat de knapen besluiten om deze oude Bus te vullen met allerlei rotzooi (zodat'ie sneller zou zinken) en de Bus in het lager gelegen fjordmeer te duwen. De Bus wordt vergeten……

Na dit verhaal raakt Morten zeer enthousiast. De plek waar dit zich heeft afgespeeld is nog vrij nauwkeurig aan te wijzen. Het enige verschil met toen is, dat er nu een vangrail langs de weg zit. Ook de oorspronkelijke eigenaar leeft nog en wordt netjes benaderd over de plannen om de Samba op te zoeken in het meer. Deze man heeft dan nog een oude kleurenfoto van de Samba bij een schuur met andere tijdgenoten in betere dagen.

36 jaar onder water

Verder heeft hij er geen bezwaar tegen dat Morten op zoek gaat naar zijn oude Sambabus. Morten huurt duikers in met een camera om de Bus te lokaliseren en er beelden van te maken. De Samba wordt daadwerkelijk gevonden op 15 meter diepte met de neus naar beneden. De bus ziet er tot zover aardig compleet uit en lijkt nog in redelijke staat! Uiteindelijk duurt het nog tot augustus 2009 als besloten wordt om de Samba daadwerkelijk te gaan bergen! Morten 'krijgt' de bus gratis, maar maakt wel kosten door (weer) duikers en een bergingswagen in te huren.

De Bus wordt op het droge getakeld

De Samba heeft op het moment van bergen 36 jaar onder water gelegen! Het heeft de Bus uiteraard geen goed gedaan al die natte jaren, maar de nieuwe eigenaar heeft heuse plannen om deze Bus weer op de weg te krijgen…..

Overigens kwamen de duikers tijdens de zoektocht ook nog een VW spijl pick-up, een ovaal Kever en een oude Ford tegen in het bewuste meer! Of deze ook allemaal geborgen zullen worden is niet bekend. Leuk detail is, dat er tijdens het bergen een Nederlandse VW-liefhebber op het juiste moment langs kwam en het hele circus meemaakte! Ik ben benieuwd of de Samba ook echt ooit weer eens op de weg komt, want veel werk is het zeker!

Een schoon gespoten Sambabus

De Samba hangt in de takels

DE RESTAURATIE VAN MIJN BRILKEVER – DEEL 15

Ben Geutskens - b.geutskens@hccnet.nl

Het napluizen van de historie

In 2007 heb ik geprobeerd om het Zweedse deel van de historie van mijn kevertje (zijn eerste 38 levensjaren), te achterhalen. De wagen is oorspronkelijk naar Zweden geëxporteerd en pas in 1992 naar Duitsland en vervolgens naar Nederland overgebracht. Ik kwam via Vägverket (The Swedish Road Administration, SRA, een soort RDW) bij Svar Riksarkivet terecht, het Zweedse Rijksarchief, dat in Ramsele zetelt. Zij verstrekten mij kopieën van de 'Registreringsbevis' van ná 1972. Hierop kun je zien wie gedurende welke periode eigenaar was van de wagen. Daarnaast waren er kopieën van de voertuigregistratie, waarop naam, beroep en adres van de eigenaren stonden vermeld, met de daarbij behorende periode.

Voor gegevens van vóór 1972 werd ik doorverwezen naar het archief van de regio waar de wagen geregistreerd was geweest, in mijn geval het district Lund in de buurt van Malmö, in het zuiden van Zweden. Ik kwam terecht bij het Landsarkivet I Lund, die mij ook snel van de gevraagde informatie voorzag. Zo kon ik een chronologische lijst van eigenaren samenstellen.

De eerste eigenaar

Het opsporen van de eerste eigenaar, Ivar Brange, was gemakkelijker dan ik dacht. Ik had op internet een aantal Brange's in de regio Lund opgezocht en die een brief gestuurd. Ik had al snel beet. Ik kreeg een e-mail van de dochter van de in 1984 overleden Ivar Brange. Zij liet mij weten dat haar vader (een bekende kapitein van grote zeilschepen en auteur van boeken daarover), de wagen in 1952 nieuw had gekocht. In de zeer strenge winter van 1953/54 is hij op weg naar een congres in Malmö in een sneeuwstorm van de weg geraakt. Hij kwam tegen een boom tot stilstand. Ivar Brange belandde in het ziekenhuis. Daar werd hij weer geheel opgelapt. De kever onderging hetzelfde lot bij een autoherstelbedrijf. Zowel de chauffeur als de wagen hebben na het ongeluk nog van een lang en gezond leven mogen genieten: Ivar Brange nog 30 jaar en de kever tot nu toe 57 jaar. Dat schenkt ons vertrouwen in zowel de Zweedse ziekenhuizen als in de Zweedse autoherstelbedrijven.

Tweede t/m vierde eigenaar

Van 1954 tot 1960 is de kever in bezit geweest van Bengt Veraeus. En van 1961 tot 1963 van Rosa Linnéa Larsson. De laatste eigenaar, Ir. Bo Jönsson, had de wagen van 1963 tot 1990 (maar liefst 27 jaar dus) in zijn bezit. Hij bleek nog op dezelfde plaats te wonen als op het 'Registreringsbevis' stond. Dat was gemakkelijk te achterhalen via het Zweedse telefoonboek. Dat staat namelijk op internet. Hoewel zijn ouders zelf geen auto hadden, wilde Bo als student er graag een hebben en raadpleegde daarvoor zijn oom. Die was koster in de St. Johanneskerk van Malmö en zelf een fervent keverbezitter. Hij hielp Bo aan een overgangsbril van 1952, die hij op 23 augustus 1963 voor 1450 Zweedse Kronen van diacones Rosa Larsson kocht.

Startknop in motorruimte

Ir. Bo Jönsson was degene die ik in aflevering 12 'de elektronica-fanaat' heb genoemd. De kever had volgens zijn zeggen veel last van elektrische storingen, voornamelijk als gevolg van slechte aarding en spanningsverlies. Hij legde daartoe o.a. veel dikkere leidingen aan. Ook schakelde hij het licht via relais. Daardoor nam de spanning met 0,5V toe en werd de lichtopbrengst beter. Vervolgens zette hij een paar 1,5V batterijen in serie met de ontstekingsspoel om aldaar steeds de volle 6V te hebben. En in de motorruimte werd een startknop aangebracht om bij storing ter plaatse de motor te kunnen starten.

Vijfde en zesde eigenaar

Bo Jönsson reed tot 1972 in de brilkever. Toen kocht hij een 1600 VW Variant. Van 1972 tot 1980 leende zijn vader de wagen af en toe om van Malmö naar zijn zomerhuisje in Höör te rijden. Zijn vader overleed in 1980. Van 1980 tot 1989 gebruikte Bo de wagen slechts een aantal malen per jaar. In 1989 verkocht hij de wagen aan zijn garagehouder, Ingval Dahlberg in Höör. Tenslotte heeft die hem weer doorverkocht aan iemand in een plaatsje ten noorden van Göteborg.

Met zowel de dochter van de eerste eigenaar, Ivar Brange, als met de laatste eigenaar, Bo Jönsson, correspondeer ik op bescheiden schaal. Ook heb ik een paar foto's uit de oude doos gekregen, alsmede persoonlijke aantekeningen van de

Registreringsbevis persoonsdeel

Registreringsbevis voertuigdeel

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

aanschaf door de eerste eigenaar en een deel van de hierboven vermelde beschrijving. De andere eigenaren heb ik niet kunnen achterhalen.

Origineel Zweeds kentekenbewijs
Tot slot vond ik via internet de man die de auto in 1990 vanuit Zweden in Duitsland heeft geïmporteerd. Het bleek niet één man te zijn maar twee broers met (naar ik begrepen heb) een Zweedse moeder en een Duitse vader, die in hun studententijd als bijverdienste kevers vanuit Zweden naar Duitsland importeerden. Eén van de broers woont inmiddels in Engeland. Hij had in Hamburg nog originele papieren van mijn kever. Meer dan een jaar na mijn verzoek daartoe, stuurde hij mij die toch nog geheel onverwacht toe. Behalve een paar 'Bilprovning' rapporten (de Zweedse APK-keuringsrapporten), kreeg ik ook vier 'Fahrzeug-Untersuchungsberichten' (de Duitse APK keuringsrapporten). Die waren allemaal van april en mei 1990. Daaruit blijkt dat het niet eenvoudig is geweest om de wagen in Duitsland na het importeren APK goedgekeurd te krijgen.

Het mooiste was echter, dat ik het originele Zweedse kentekenbewijs kreeg. In Zweden bestaat dat uit een 'Registreringsbevis Fordonsdel' (voertuigdeel), dat de gegevens van de wagen beschrijft, en een 'Registreringsbevis Rapportdel'. Dit laatste legt de gegevens van de eigenaar vast.

Mijn brilkevertje heeft in Zweden rond gereden met de kentekens L40423, M63376 en GJG436-8. En in Duitsland onder Plö-A32 (Plön). In december 2009 kreeg ik nog een kerstkaart uit Zweden, en wel een heel bijzondere van ongeveer 40 bij 12 cm. Toen ik de envelop open maakte, was ik blij verrast: Bo Erik Jönsson had mij bij wijze van kerstgroet de originele nummerborden met het nummer M63376 opgestuurd, die hij bij het opruimen van de zolder was tegengekomen! Het nazoeken van de historie was een welkome afwisseling tijdens het langdurige schuur- en plamuurproces.

De laatste Zweedse eigenaar Bo Erik Jönsson, die in 1970 de lekkende 25 pk motor vervangt door een modernere 30 pk. Gelukkig heeft hij het spijltje laten zitten

In de volgende en laatste aflevering zal ik het gehele restauratieproces evalueren.

EVEN VOORSTELLEN

Wijnand Wassink, Katwijk aan Zee

Hallo medeleden, hierbij een berichtje van mij als nieuw lid. Ik ben Wijnand Wassink, 52 jaar, getrouwd, 2 jongens (22 en 24 jaar), helaas al 10 jaar W.A.O., daarvoor 25 jaar bij de Rabo-bank gewerkt, sinds 1988 wonend in Katwijk aan Zee.

Altijd al auto-gek geweest en nog steeds! Buiten de autofolders en miniaturen om, bezit ik reeds 11 jaar een echte klassieker. Dat varieerde van Fiat 500-giardiniera (stationuitvoering), Audi 100S-coupé, MG-midget, Renault 16TL, Fiat 600 Abarth, VW kever 1974 (1200), Ford Taunus 17M Super (badkuipmodel) tot, last but not least, een pracht van een gerestaureerde (1994) VW 1200 de luxe met Faltdach uit 1959, gekocht op het Keverwinterfestijn Rosmalen 2010 (dus één maand geleden) bij VW-Classics uit Someren. Waarom eigenlijk een kever?

Droom kwam uit
Eigenlijk moet de vraag zijn: waarom niet? En waarom zo laat pas? Mijn vorige klassiekers kocht ik, maakte ik nog mooier en verkocht ze weer (gelukkig meestal met wat winst)! Ik heb intussen al wel veel leuke evementen en dergelijke bezocht. Door dat kopen/verkopen kon ik eindelijk mijn droom verwezenlijken: een kant-en-klare, mooie, oude (en dus dure) gerestaureerde kever uit 1959. En nog met open dak ook!!!

Waarom een kever?
Dat komt, zoals bij zovelen onder ons, voort uit vroeger! Mijn oudste broer kocht een kever (1962), mijn vader heeft 2 kevers gereden (1968 en 1970), mijn oudere broer reed een 1600 Tl (1970) en een heerlijk rijdende K70(1971). Zelf reed ik in 1976 een Kever 1300 uit 1971. Dan die onvergetelijke vakanties, als kind, vroeger, met de kever van je vader naar Drenthe, 5 personen erin, imperiaal van de Hema (Reaktor) erop, volgestouwd met koffers, losse spullen in de kattebak, in de bagageruimte losse kleding, groot stuk plastic over de imperiaal (dat natuurlijk kapot scheurde onderweg). Tijdens de lange rit, 2 x stoppen, op het plaid in het gras langs de weg een appeltje laten schillen door je moeder (bermtoerisme), fantastisch was dat!! En de kever?? Die zwoegde voort zonder enig tegensputteren, de hele vakantie lang!!! Je begrijpt nu wel, DAAROM!!!

En als ik nu met mijn kever toer, de verwarming aan heb, die geur, dat dashboard, die motor. Alsof je weer bij je vader in de kever zit. Ik hoop dit nog lang zo vol te houden natuurlijk! Zo, nu weten jullie een beetje wie ik ben, en waarom, enz. Wellicht tot ziens bij een evenement van de enige echte luchtgekoelde volkswagenclub!

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

LEDENMUTATIES

Nieuwe leden
Dhr. X. Xyzxyz,
Kever 1300 Cabriolet, Blauw, 1966
Kever 1200 Cabriolet, Wit, 1958
Dhr. X. Xyzxyz,
Kever 1200 Cabriolet, Wit, 1958
Dhr. X. Xyzxyz,
Kever 1300 Cabriolet, Blauw, 1966
Dhr. X. Xyzxyz,
Kever 1200 Cabriolet, Wit, 1958

Adreswijzigingen
Dhr. X. Xyzxyz, Dorpsstraat 123, Lutjebroek
Dhr. X. Xyzxyz, Dorpsstraat 123, Lutjebroek
Dhr. X. Xyzxyz, Dorpsstraat 123, Lutjebroek

Wijziging autogegevens
Dhr. X. Xyzxyz, Dorpsstraat 123, Lutjebroek
nieuw: Kever 1200, Blauw, 1964, AA-12-34

AANGEBODEN / GEVRAAGD

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de advertentie-redactie in Breda. t.a.v. Paulien Brooymans, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx.
De rubriek 'aangeboden/ gevraagd' is uitsluitend bedoeld voor de aankoop/verkoop van privé luchtgekoelde volkswagens, onderdelen, boeken, accessoires van luchtgekoelde vw's. Leden kunnen per jaar gratis maximaal 3 verschillende advertenties plaatsen, niet-leden betalen € 9. Dit bedrag graag bijsluiten bij de advertentie of overmaken op Giro 2915429 t.n.v. LVWCN te Driebergen. Maximaal 6 getypte regels per advertentie. De LVWCN is niet verantwoordelijk voor door adverteerders aangeboden goederen en erkent geen verplichting tot opnemen van advertenties. Voor eventuele onjuistheden zijn wij niet verantwoordelijk.

AANGEBODEN

VW 1303 automatic 1,3
bj 1973, kl Senegalrood
erg mooie auto, slechts 58.000km
muv spatborden eerste lak
vr.pr € 6.950,--
xxxxxxxxxx, Beuningen,
Tel 0xx xxxxxxxx
xxxxxxx@hotmail.com

Opwindklokje voor een brilkever
(bediening vanuit het dashbordkastje). Het uurwerk zelf behoeft wat liefdevolle aandacht, want staat al jaren stil. Beperkte doelgroep: alleen reageren als je aantoonbaar, d.m.v. de nieuwe ledenlijst, in het bezit bent van een brilkever!
Doe een goed bod.
xxxxxxxxx, Waddinxveen,
xxxxxxxxxxx@zonnet.nl

ADVERTENTIE
(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

LVWCN ONDERDELEN MAGAZIJN

Speciaal voor clubleden heeft de LVWCN een magazijn in XXXXX (Breda). We hebben veel (gebruikte) onderdelen, maar kunnen helaas niet alles leveren. Bel of mail daarom altijd eerst of een artikel in voorraad is. Ook als dit niet het geval is helpen wij u graag verder. De onderdelen die u nodig heeft moeten voor uw *eigen* Volkswagen zijn.

In principe zijn wij op maandagavond aanwezig en verder in overleg. Wilt u komen?
Maak eerst een afspraak.
Tel. : 06-xxxxxxxx (19.00 - 22.00 uur, ma t/m vr)
Email : magazijn@lvwcn.nl

Magazijn Luchtgekoelde VW Club Nederland,
Wim, Jeroen, Rob, Patrick, Bob.

UIT DE OUDE DOOS

Deze keer een mooi voorjaars plaatje uit de oude doos. Het gaat hier om een VW 412 LE van 1973.

PERSFOTO

De Volkswagen Kever van 1960. Het eerste jaar met de knipperlichten op de voorschermen. De pijlpinkers zijn dan vervallen.

ADVERTENTIE

(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)

ADVERTENTIE

(in dit bestand weggelaten zodat een en ander sneller laadt)