

# DE LUCHTBOXER

Clubblad van de Luchtgekoelde VW Club Nederland



Classic Le Mans  
Twenterit 2014: Lustrumrit  
Bedrijfsbezoek Aircooled.nl  
Opa's SpaarKever in Spanje



# 6

# 2014



**ADVERTENTIE**

## COLOFON

**De Luchtboxer, 41e jaargang, nummer 6, 2014**

### Voorpagina

Foto: 1200 SpaarKever (1969) van Ad en Julia Musters

ISSN-nummer: 1381-849X

Oplage: ca. 1.250 exemplaren

Druk: Drukkerij Manuel, Vaassen

*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, Achillesstraat 70A, 4818 BN Breda; e-mail: xxxxxxxxxxxx. Voor leden gratis (max. 3x per jaar), niet-leden betalen € 9,00. Plaatsing geschiedt na betaling.

*Reclame-advertenties:*

Neem s.v.p. contact op met onze PR man Lex van Garderen.

### Contributie

Leden € 32,50 per kalenderjaar; inschrijfgeld € 7,00.

Gezinsleden (geen blad, wel stemrecht): € 9,00 per kalenderjaar; geen inschrijfgeld.

## INHOUDSOPGAVE

|    |                                                         |
|----|---------------------------------------------------------|
| 2  | Woord van het bestuur                                   |
| 2  | Van de redactie                                         |
| 3  | Evenementenkalender                                     |
| 3  | Rondrit Groningen - zaterdag 20 september               |
| 3  | Taxatiedag - zaterdag 4 oktober                         |
| 3  | De Herfstrit - zondag 26 oktober                        |
| 4  | De prijzen van de reis naar Ierland zijn bekend         |
| 7  | Ik ga op reis en ik neem mee... (deel 2)                |
| 9  | Twenterit 2014 - Lustrumrit                             |
| 10 | Aircooled.nl: Origineel is toch wel het fijnste werken! |
| 12 | Opa's SpaarKever in Spanje                              |
| 14 | Een beetje meer dan 0,5 % mag best                      |
| 17 | Clubshop nieuws                                         |
| 17 | Aircooled Winterfest                                    |
| 19 | Rustyc®: méér dan schuren in het kwadraat!              |
| 20 | Toen was VW heel gewoon                                 |
| 21 | Terug in de tijd (deel 8)                               |
| 21 | Volkswagens met schade                                  |
| 23 | Uit de oude doos                                        |
| 23 | Persfoto                                                |
| 24 | Ledenmutaties                                           |
| 24 | Aangeboden / gevraagd                                   |
| 25 | Staatsiefoto                                            |
| 25 | Huwelijksfoto                                           |



## LUCHTGEKOELDE VW CLUB NEDERLAND - CLUBINFORMATIE

Nr. Verenigingsregister: 40024887 - Kamer van Koophandel Groningen  
Lid van de Fehac (lidnummer LI976011)

### Postadres

LWVCN  
p/a secretaris  
Parelgrijs 20  
2718 NV Zoetermeer

### Factuuradres

LWVCN  
p/a penningmeester  
Ketelhaarsweg 11  
7944 NK Meppel

### BESTUUR:

#### Voorzitter

Cor Rutte voorzitter@lvwcn.nl

#### Secretaris

Sjoerd Bloemkolk secretaris@lvwcn.nl

#### Penningmeester

Ronald de Kuyper penningmeester@lvwcn.nl

#### Public Relations

Lex van Garderen pr@lvwcn.nl

#### Magazijn

Wim Brooymans magazijn@lvwcn.nl

#### Algemeen bestuurslid/Evenementencoördinator

Hendrikjan Wijers evenementen@lvwcn.nl

#### Ledenadministratie

Ton van Dorsselaer, Laan van Heemstede 8, 3297 AJ Puttershoek  
administratie@lvwcn.nl

#### Redactie

Maurits Schouten, Pim van Loon, Alfred Westenbroek en Harry Pannekoek  
De Luchtboxer, Christinastraat 34, 4485 AS Kats  
luchtboxer@lvwcn.nl

### Magazijnteam

Wim, Bob, Arjan, Maarten, Ivo, Arjan, Erwin en Toni.

### Clubshop

Willem Sustronk, clubshop@lvwcn.nl

### Team Techniek

Henk Grootaarts

### Webmaster

Pim van Loon, webmaster@lvwcn.nl

### Fehac

Tiddo Bresters, fehac@lvwcn.nl

### Revisie-adviseur

Piet Hendriks,

### Taxaties

Pepijn Verbogt, taxatie@lvwcn.nl

### Documentatie

Lucienne Zinsmeister, tel. 0168-325028, bolu.zinsmeister@ziggo.nl

### Regioleiders

|            |                                                                     |
|------------|---------------------------------------------------------------------|
| Brabant    | Martien Jonkers, brabant@lvwcn.nl                                   |
| Noord      | Eric Kooi, Onderdendam                                              |
| Noord-West | Mart Bijwaard, Hillegom<br>noord-west@lvwcn.nl                      |
| Midden     | Gert de Haas, midden@lvwcn.nl                                       |
| Oost       | Jan Pannekoek, Wilp<br>Harry Pannekoek, Schalkhaar<br>oost@lvwcn.nl |

### Betaalrekeningen

|                                 |                    |                                         |
|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------------|
| Luchtgekoelde VW Club Nederland | NL39INGB0002915429 | Meppel                                  |
| LWVCN Evenementen               | NL90INGB0003033821 | Meppel                                  |
| LWVCN Magazijn                  | NL54INGB0001407876 | Zevenbergschenhoek                      |
| LWVCN Contributies              | NL82INGB0006992438 | Puttershoek                             |
| LWVCN Clubshop                  | NL15INGB0000937546 | Gilze-Rijen                             |
| BIC: INGBNL2A                   |                    | (BIC is voor alle rekeningen hetzelfde) |

Ereleden: Wim Nieboer, dr. Bernd Wiersch (D) en Wim Brooymans

[www.lvwcn.nl](http://www.lvwcn.nl)

## WOORD VAN HET BESTUUR

Sjoerd Bloemkolk, secretaris

*Voor alles is een eerste keer. Weliswaar zat ik eerder al vijf jaar in het bestuur, maar in die tijd schreef de voorzitter steeds het voorwoord in De Luchtboxer. Dat heette toen simpelweg 'Van de voorzitter'. Er was dan ook geen reden dat een ander bestuurslid dat woord zou schrijven. Toen, vanaf de ALV in 2009, de functie van voorzitter geruime tijd vacant bleef, werd de column 'Van de voorzitter' (noodgedwongen) bij toerbeurt door de bestuursleden geschreven onder de subtitel 'Namens het bestuur'. Na enkele maanden werd de voorzitter niet meer genoemd. Met de komst van Cor en Gerrie Rutte kwam, na de ALV van 2011, ook 'Van de voorzitter' terug. Maar, zoals Deborah van Toledo in LB 2/2012 al heeft toegelicht, de andere bestuursleden wilden ook zelf het woord houden. Daarom heeft de column sinds medio 2012 de huidige titel. Dit is de eerste keer dat ik dit 'Woord van het bestuur' mag verzorgen. En dat blijkt nog lastig te zijn in komkommertijd, maar dat had u na het voorgaande al begrepen.*

De eerste bestuursvergadering waar ik als secretaris mocht optreden (in mei jl.), had geen spannende agenda. De volgende vergadering heeft (op het moment dat ik dit schrijf) nog niet plaatsgevonden. Binnen het bestuur was het de afgelopen maanden stil. Daar heb ik op deze plek weinig woorden voor nodig. Gelukkig zijn de activiteiten binnen (en ook buiten) de club niet afhankelijk van de vergaderfrequentie van het bestuur. En hebben er dus ook gedurende de zomer diverse leuke evenementen plaatsgevonden. In de vorige LB waren hierover mooie reportages te vinden. En er komt dit jaar nóg een aantal evenementen, zodat ook de volgende Luchtboxers gevuld kunnen worden met fraaie verhalen en foto's. Om te beginnen zien we elkaar in Almere tijdens de Najaarsbijeenkomst. Namens het bestuur een prettige voortzetting van de nazomer!

O ja, na de ALV heeft Bram mij opgezocht om alle secretariaatsstukken over te dragen. Dat waren grote tassen vol. Die stonden flink in de weg. Omdat het ruimteprobleem al eerder speelde en ik al langer worstelde met de gedachte om één van mijn Kevers weg te doen, heb ik er nu toch maar afscheid van genomen en heeft het secretariaat weer de ruimte. Gevoelsmatig bevalt het afscheid me niet. Maar het lijkt me toch reëel in te zien dat mijn voornemen van de afgelopen 30 jaar ook de komende jaren niet zal worden uitgevoerd. En dus is de Kever 1300 nu overgegaan in de vertrouwde handen van een andere liefhebber en komt hij hopelijk toch nog eens (zelfstandig) rijdend terug op de weg. Voorlopig moest het nog zo.



## VAN DE REDACTIE

Pim van Loon

Voor mijn gevoel lopen we al weer tegen het eind van de bijeenkomsten van dit jaar aan. Maar wanneer u naar de eerste paar pagina's van dit blad kijkt, zult u zien dat er de komende tijd nog een heleboel te beleven valt! Een Najaarsbijeenkomst en diverse ritten in september en oktober, en in november nog een technische dag. De route en prijzen voor de reis naar Ierland van volgend jaar zijn nu ook bekend.

Om goed voorbereid op weg te kunnen gaan, hebben we deze keer deel 2 van 'Ik ga op reis en neem mee...' en bij de Clubshop koopt u de handige 'Tech' boeken.

Enkele leden zijn naar Classic Le Mans geweest en doen daar in dit nummer verslag van. Zo te zien een erg mooi evenement, wat ik zelf ook nog steeds op mijn lijstje heb staan. Misschien over twee jaar toch maar eens een keer-tje die kant op gaan.

Mocht u nog een bijdrage hebben voor één van onze vaste rubrieken: 'Toen was VW heel gewoon', 'Huwelijksfoto' of 'Staatsiefoto', stuur deze dan s.v.p. naar onderstaand adres. Onze voorraad is namelijk zo goed als op!

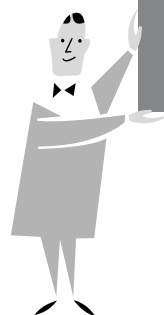
Andere bijdragen zijn natuurlijk ook van harte welkom. Het is namelijk een clubblad. Dus niet alleen vóór, maar het liefst ook **dóór** u geschreven!

SLUITINGSDATUM KOPIJ VOOR  
LUCHTBOKER NR 7 - 2014:  
**26 september 2014**  
(verschijningsdatum ca. 24 oktober 2014)

Kopij bij voorkeur in Word of \*.TXT  
per email: [luchtboxer@lvwcn.nl](mailto: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  
Ton van Dorsselaer  
Laan van Heemstede 8  
3297 AJ Puttershoek  
[administratie@lvwcn.nl](mailto:administratie@lvwcn.nl)

## EVENEMENTENKALENDER

### LVWCN-EVENEMENTEN

12/14 september Najaarsbijeenkomst, Almere, zie LB 5  
 20 september Rondrit Groningen, zie pag. 3  
 27 september Open dag Magazijn, Terheijden  
 4 oktober Taxatiedag, Tiel, zie pag. 3  
 18/19 oktober Baumberge tour, zie LB 5  
 26 oktober Herfstrit, zie pag. 3  
 1 november Technische dag en Magazijn open, Terheijden  
 juni 2015 Ireland Adventure 2015, zie pag. 4

### ANDERE LUCHTGEKOELDE EVENEMENTEN

12/14 september Beautiful Budel, Budel  
[www.beautifulbudel.nl](http://www.beautifulbudel.nl)  
 14 september Ben's Buffet met rondrit, Dalerpeel  
[www.buggyvrienden.nl](http://www.buggyvrienden.nl)

19/21 september Summer Picnic, Apeldoorn  
[www.summerpicnic.nl](http://www.summerpicnic.nl)  
 27 september Beautiful Zierikzee, Zierikzee  
[www.vangilstkevers.nl](http://www.vangilstkevers.nl)

### ANDERE OLDTIMER EVENEMENTEN

12/14 september Goodwood Revival, Chichester (UK)  
[www.goodwood.co.uk/revival/](http://www.goodwood.co.uk/revival/)  
 20 september Rotary Rally, start: Ames Zwijndrecht  
[www.rotaryrally.nl](http://www.rotaryrally.nl)  
 13 september Oldtimerdag, De Bilt  
[www.oldtimerdagdebilt.nl](http://www.oldtimerdagdebilt.nl)  
 28 september Vintage Waasland, Sint-Niklaas (B)  
[www.vintagewaasland.be](http://www.vintagewaasland.be)  
 3/4 oktober Brighton Breeze (UK)  
[www.brightonbreeze.co.uk](http://www.brightonbreeze.co.uk)

## RONDRIT GRONINGEN - ZATERDAG 20 SEPTEMBER

Eric Kooi en Bert en Hendrikje Blokker

*Op zaterdag 20 september wordt de 'Rondrit Groningen' verreden. De start is bij het 'Nationaal Bus Museum' in Hoozezand. Ontvangst is vanaf 12.00 uur met koffie en cake. Daarna is er gelegenheid de collectie van het museum te bekijken.*

Tussen 13.00 en 13.30 uur gaan we met de rit van start. We rijden door verschillende landschappen die Groningen rijk is. Onderweg zullen we nog een keer een pauze houden met een verfrissend drankje. Het eindpunt is Onderdendam, waar Eric zijn onderkomen heeft. Daar kunnen we nog genoeglijk napraten. En voor de liefhebbers is er een BBQ. Alleen voor de BBQ moeten we kosten in

rekening brengen, nl. € 12,50 p.p., incl. enkele drankjes (ter plekke te betalen, maar wel eerst opgeven). Het adres van het 'Nationaal Bus Museum' is Productieweg 13, 9601 MA Hoozezand. Dit is te vinden op het industrieterrein tussen Hoozezand en Foxhol. Zie ook [www.nationaalbusmuseum.nl](http://www.nationaalbusmuseum.nl)

Opgave voor de rit met en zonder BBQ **VOOR 12 september** bij:

Eric Kooi  
 of  
 Bert en Hendrikje Blokker

## TAXATIEDAG - ZATERDAG 4 OKTOBER

Pepijn Verbogt (namens het taxatieteam)

Ook dit jaar wordt er weer een tweede 'najaars' taxatiedag gehouden. En, net als vorig jaar, op de inmiddels vertrouwde locatie bij VW dealer De Waal in Tiel. Alleen clubleden kunnen zich aanmelden met een luchtgekoelde die op hun naam in het ledenbestand voorkomt.

Nut en noodzaak van een taxatie behoeven eigenlijk geen betoog. Het is immers altijd handig om bij eventuele schade te weten wat uw luchtgekoelde waard is middels het LVWCN taxatierapport (Fehac gecertificeerd).

Wanneer u zich aanmeldt, verzoek ik u om mij een kopie van deel I en deel II van het kentekenbewijs toe te sturen:  
 - per mail: [taxatie@lvwcn.nl](mailto:taxatie@lvwcn.nl)  
 - per post: P. Verbogt, Hoofdstraat 17, 9988 RS te Usquert A.u.b. ook het juiste woonadres doorgeven in het geval dit niet meer hetzelfde is als vermeld op het kentekenbewijs.

De taxatiekosten (€ 45,-) dient u over te maken op het volgende rekeningnummer: IBAN NL90INGB0003033821 t.n.v. LVWCN Evenementen te Meppel. U ontvangt tijdig bericht waar en hoe laat we u verwachten.

## DE HERFSTRIT - ZONDAG 26 OKTOBER

Peter Muller

*Op zondag 26 oktober staat de seizoensafsluiter van het jaar weer op het programma: de Herfstrit 2014.*

Op dit moment zijn we druk bezig met de voorbereidingen en het uitzetten van een mooie rit langs leuke plekjes, over mooie wegen om uiteindelijk op een leuk eindpunt uit te komen, zodat ook deze editie weer een succes wordt. We

hopen op een grote opkomst en goed herfstweer. Zoals gebruikelijk zal de route weer door het mooie oosten van ons land voeren, en we willen op circa 60 km uit gaan komen.

Houd vast ruimte vrij in uw agenda voor die dag! De startlocatie zal in de volgende Luchtboxer en op de internetsite bekend worden gemaakt.





## DE PRIJZEN VAN DE REIS NAAR IERLAND ZIJN BEKEND

Mart en Ineke Bijwaard

*In LB 4 van dit jaar konden we nog niet veel melden. Maar we hebben ondertussen niet stilgezeten. De reis neemt nu echt vaste vormen aan!*

Samen met European Oldtimer Tours (voorheen Troll-Travel) hebben we ons gebogen over de overnachtingsplaatsen in Ierland. Dat viel op sommige plaatsen toch niet helemaal mee. Vooral in Donegal, waar we 3 nachten verblijven, was het lastig om een camping te vinden die én tenten én camperplaatsen had en dan ook nog genoeg plaatsen. En om daar dan in de buurt een hotel te vinden waar ook genoeg plaats was voor een grote groep, was iets teveel gevraagd. Vandaar dat we in dit geval hebben besloten (het kon helaas niet anders) dat de campings en hotels in Donegal verder uit elkaar liggen. De campings blijven hetzelfde zoals het was namelijk 2 nachten (2 en 3 juni) in Rossbeg en op 4 juni in Ballyshannon. De hotelovernachtingen zijn wél veranderd: 2 juni in Gweedore en 3 en 4 juni in Donegal town. In de routes die we daar kunnen rijden, kom je elkaar waarschijnlijk wél tegen! Verder zijn alle overnachtingen voor de hotels en campings vastgelegd, zodat ons bedje gespreid is wanneer we daar aankomen (sorry voor de kampeerders: zij zullen hun eigen bedje moeten opmaken).

### Tourschema

Hieronder kun je nogmaals het tourschema nalezen, zoals het nu vast ligt. Ook de prijzen zijn bekend. Deze zijn per persoon. De hotelreis is (zoals eerder vermeld) met logies en ontbijt en **zónder** diner. We hebben hiervoor gekozen omdat je dan niet gehouden bent om op een bepaalde tijd in het hotel te zijn voor het diner en zodoende vrijer bent om je tijd in te vullen. Uiteraard kun je in de hotels eten, maar het is zeker een uitdaging om eens iets anders te proberen. In een pub kun je bijvoorbeeld heel goed en niet duur eten. De volledige reissom is opgenomen na het tourschema.

### ‘Ireland Adventure 2015’ van 29 mei t/m 20 juni

*Vrijdag 29 mei*

**Passage** IJmuiden – Newcastle met DFDS Seaways, vertrek 17.30 uur. Overnachting aan boord in 2-pers. binnenhut met stapelbed /douche/ toilet. **Dinerbuffet aan boord.**

*Zaterdag 30 mei*

Aankomst 9.00 uur in Newcastle.

Hotel: Logies en ontbijt in **Stranrear.**

Camping: Standplaats in **Stranrear.**

*Zondag 31 mei*

**Passage** Cairnryan - Larne met P&O North Sea Ferries.

Vertrek om 7.30 uur en aankomst om 9.15 uur.

Hotel: Logies en ontbijt in **Portrush.**

Camping: Standplaats in **Bushmills.**

*Maandag 1 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Portrush.**

Camping: Standplaats in **Bushmills.**

*Dinsdag 2 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Gweedore.**

Camping: Standplaats in **Rosbeg.**

*Woensdag 3 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Donegal.**

Camping: Standplaats in **Rosbeg.**

*Donderdag 4 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Donegal.**

Camping: Standplaats in **Ballyshannon.**

*Vrijdag 5 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Keel** (2 hotels)

Camping: Standplaats in **Keel.**

*Zaterdag 6 juni en Zondag 7 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Clifden.**

Camping: Standplaats in **Clifden.**

*Maandag 8 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Doolin.**

Camping: Standplaats in **Doolin.**

*Dinsdag 9 juni t/m Zaterdag 13 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Killarney.**

Camping: Standplaats in **Killarney.**

*Zondag 14 juni*

Hotel: Logies en ontbijt in **Clonmel.**

Camping: Standplaats in **Cahir.**

Maandag 15 juni en Dinsdag 16 juni

Hotel: Logies en ontbijt in **Arklow**.  
Camping: S tandplaats in **Rathdrum**.

Woensdag 17 juni

Hotel: Logies en ontbijt in **Newcastle** (Ierland).  
Camping: Standplaats in **Newcastle**.

Donderdag 18 juni

**Passage** Larne – Cairnryan met P&O Ferries.  
Vertrek **16.30 uur** en aankomst **18.15 uur**.  
Hotel: Logies en ontbijt in **Stranraer**.  
Camping: Standplaats in **Stranraer**.

Vrijdag 19 juni

**Passage** Newcastle – IJmuiden met DFSD Seaways **17.30 uur**. Overnachting aan boord in 2 pers. binnenhut met stapelbed/ douche/toilet. **Dinerbuffet aan boord**.

Zaterdag 20 juni

Aankomst om **9.00 uur** in IJmuiden.



### Reissom per persoon bij hotelarrangement

De netto reissom op basis van verblijf in hotels: € **2.145,-**

Wat is inbegrepen:

- Verblijf in een gedeelde 2-persoonskamer met bad/douche/toilet in Schotland en Ierland volgens tourprogramma.
- Verblijf in een gedeelde 2-persoonsbinnenhut stapelbed met douche/toilet aan boord DFSD Seaways.
- Een voertuig met standaardafmetingen aan boord DFSD Seaways en P&O. De standaardafmetingen zijn: lengte 5.00 m en hoogte 1.85 m. Bij overschrijding gelden toeslagen.
- De verzorging is op basis van logies en ontbijt. Met uitzondering van de overtochten met DFSD Seaways; hier is **alleen** het diner inbegrepen.
- Navigatormap met uitgetekende routekaarten.
- Stichting Garantiefonds Reisgelden.

### Toeslagen per persoon

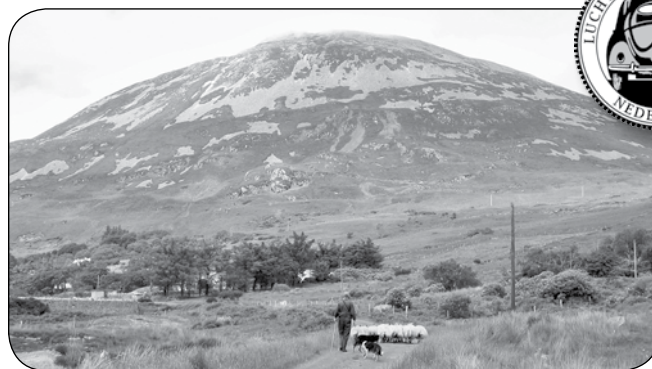
- toeslag 1-persoonskamer met bad/douche/toilet: op aanvraag
- toeslag 1-persoonsbinnenhut met douche/toilet: op aanvraag
- toeslag 2-persoonsbuitenhut met stapelbed douche/toilet: € 15,00

### Eenmalige toeslagen

- voertuig max. 6.00 m lang en/of max. 2.45 m hoog: € 72,50
- voertuig max. 7.00 m lang en/of hoger dan 2.45 m: € 160,00
- aanhanger per meter: € 100,00
- verplichte bijdrage Stichting Calamiteitenfonds Reizen: € 2,50

### Reissom per persoon van campingarrangement

De netto reissom op basis van verblijf op campings: € **960,-**



Wat is inbegrepen:

- Verblijf op een campingplaats in Schotland en Ierland volgens programma. Stroomverbruik is exclusief.
- Verblijf in een gedeelde 2-persoonsbinnenhut stapelbed met douche/toilet aan boord van DFSD Seaways.
- Een voertuig met standaardafmetingen aan boord van DFSD Seaways en P&O. De standaardafmetingen zijn: lengte max. 5.00 m en hoogte 1.85 m. Bij overschrijding gelden toeslagen.
- De verzorging is op basis van logies. Met uitzondering van de passage aan boord van DFSD Seaways: hier is **het diner inbegrepen**.
- Navigatormap met uitgetekende kaarten.
- Stichting Garantiefonds Reisgelden.

### Toeslagen per persoon

- toeslag 2-persoonsbuitenhut met stapelbed douche/toilet: € 15,00

### Eenmalige toeslagen

- voertuig max. 6.00 m lang en/of max. 2.45 m hoog: € 72,50
- voertuig max. 7.00 m lang en/of hoger dan 2.45 m: € 160,00
- aanhanger per meter: € 100,00
- verplichte bijdrage Stichting Calamiteitenfonds Reizen: € 2,50

### Wat niet is inbegrepen

Uitgaven van persoonlijke aard, waaronder entreegelden voor museum, garderobe, minibar, pay-tv, roomservice, tafeldranken, vaste telefoon, barservice; koffie- en theestops; brug-, parkeer-, veer-, en tunnelgelden, indien niet genoemd; bijdrage Stichting Calamiteitenfonds Reizen ad € 2,50 per aanmelding; lunches; diners; ontbijten (camping); reis-en/of annuleringsverzekering; schaderegeling aan auto's en of uitvallen door bijv. technische gebreken, alsmede dientengevolge niet genoten verblijfsaccommodatie; schaderegeling aan persoonlijke bezittingen.

### Nadere info

Een heel verhaal, maar we hopen dat alles duidelijk is. Mocht dat niet zo zijn en hebt u nog vragen, dan kunt u ons altijd bellen voor nadere informatie (graag ná 14 september i.v.m. vakantie in het buitenland) [mmajbijwaard@snl.net](mailto:mmajbijwaard@snl.net)

### Inschrijving

De inschrijving begint eind oktober 2014 (en loopt tot eind februari 2015). In de volgende Luchtboxer zal meer informatie komen over de inschrijving. Ook zal daarbij het inschrijfformulier meekomen.

Wij gaan intussen verder met het uitwerken van het routeboek, waarin veel tips komen over mooie routes en bezienswaardigheden. Maar, zoals eerder gezegd, is het ook een reis om zelf in te vullen. Dus ga gerust alvast lekker struinen op internet wat voor leuk u wilt gaan zien!

# **ADVERTENTIE**



## IK GA OP REIS EN IK NEEM MEE... (DEEL 2)

Ben Geutskens

*Ik zei het u al eerder: Met de huidige generatie personenauto's zijn we verwend met onderhoudsintervallen van 30.000 km of meer. In de '70-er jaren was dat wel anders. Daarom, wanneer we nu met onze luchtgekoelde VW op reis gaan, is een degelijke controle vóór en preventief onderhoud van groot belang. In deze Luchtboxer gaan we verder met het beschrijven van nog enkele motorstoringen, gevolgd door mogelijke problemen met de carburateur, de brandstofpomp, algemene elektrische storingen en ontstekingsstoringen. We besluiten met een opsomming van startmotor- en koppelingsproblemen.*

### Motorstoringen (2e en laatste deel)

- Controleer regelmatig op olie lekkage en kijk waar eventuele lekkages vandaan komen. Leg een stuk karton onder de motor en kijk na een paar dagen waar de wagen lekt. Veel voorkomende lekkages zijn bij het motorzeefafdekplaatje, de voet van de brandstofpomp, de klepdeksels, de oliekoeler, de vliegwielfeerring, de oliekeerring van prise-as en de klepstoterpijpjes. Droge motoren zijn er niet veel en een beetje lekkage is niet erg. Bij te veel lekkage is er werk aan de winkel.
- Kijk bij storing van de motor éérst naar de ontsteking en pas naar de carburateur als je zeker weet dat de ontsteking in orde is. Deze 'Gouden Regel' geldt voor alle typen motoren.

### Storingen aan de Carburateur

- Ga bij storingen aan de carburateur nergens aan draaien; er is geen enkele reden om aan te nemen dat er plotseling instellingen zijn veranderd.
- Tap bij storing van de benzine af door het aftapplugje; vaak komt er dan vuil of water mee, waardoor het probleem meestal al is opgelost.
- Blaas bij slecht stationair draaien de stationaire sproeier door; steek deze nooit met een metaal draad door!
- Wanneer de motor na het stoppen naar benzine ruikt, kan dit op een lekke vlotternaald duiden. De benzinepomp heeft wat druk op het systeem gezet, waardoor de benzine langs de lekkende vlotternaald de carburateur in loopt, waardoor het niveau te hoog wordt en weglekt langs asjes en stangetjes. Wanneer de druk is afgenomen, houdt het lekken op.
- Het controleren van de carburateur: De as van de gasklep is de achillespees. Als daar speling op zit of als er benzine lekt, monteer dan een gereviseerde (of andere) Solex carburateur. Mijid imitatie carburateurs!

Bij de APK wordt het koolmonoxide (CO) gehalte dikwijls te laag afgesteld. VW hanteerde tot in de '70-er jaren 4% CO +/- 0,5%. De motor presteert meestal het beste bij 3-3,5%.

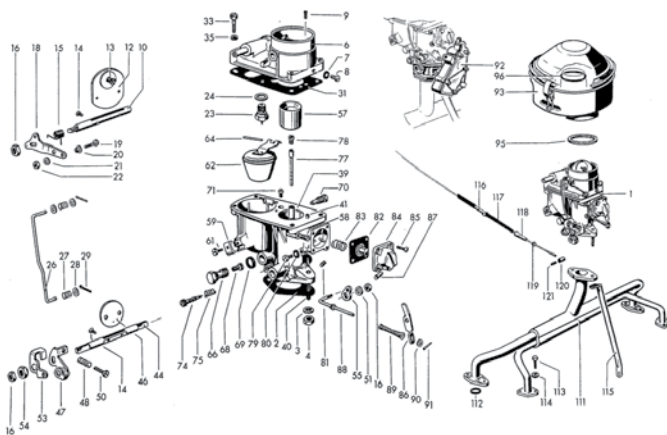
- Monteer in de benzineleiding een doorzichtig (niet alleen doorschijnend) filter van goede kwaliteit, dat liefst demonteerbaar is. Zo kunnen we oog houden op vuil en water, dat dan geen kans krijgt de sproeiers te verstopen.
- Veel (maar niet alle) carburateurs hebben een gekrompen messing benzinetoevoerpijpje. Bij warm worden, kan dit pijpje mede door de benzinedruk uit het huis van de carburateur worden geperst, waardoor de benzinepomp brandstof in de motorruimte pompt, wat tot brand kan leiden. Er is een geval bekend van een prachtige Brilkever die hierdoor geheel uitbrandde. Controleer tijdig of het pijpje goed vast zit en zet het eventueel vast met het juiste type Loctite of breng voor de zekerheid een klemminrichting aan, die voorkomt dat het pijpje zich uit het huis kan bewegen.

### Storingen aan de Brandstofpomp

- Begin- en eindpunt van de plunierslag zijn, in combinatie met de vlotternaald, bepalend voor een juiste brandstoftoevoer. Die wordt afgesteld door de keuze van de juiste pakingsdikte onder de flens van het pomphuis. Let hier op als je het membraan van de brandstofpomp hebt vervangen.

### Elektrische storingen, algemeen

- Elektromotoren en dynamo's hebben wikkelingen van koperdraad, die van elkaar geïsoleerd zijn door een laagje vernis. Door temperatuurschommelingen kunnen de wikkelingen wat langs elkaar schuiven, waardoor deze contact met elkaar maken en een deel van deze wikkelingen het niet meer doet. Dat kan bij een startmotor leiden tot het 'dood' zijn, bij een dynamo tot het niet meer leveren van stroom en bij een bobine tot het niet meer werken van de ontsteking. Afkoelen helpt vaak. Kloppen, stampen en tikken soms, maar de problemen worden meestal erger. Vervanging of opnieuw wikkelen is dan geboden. Denk er om dat bij het laten reviseren van een dynamo of startmotor, men niet altijd automatisch nieuw gewikkelde ankers en veldspoelen monteert. Op de testbank kan een oude dynamo of startmotor in afgekoelde toestand prima werken, en tijdens de rit, als de hele zaak is opgewarmd, je mooi in de steek laten!
- (dit punt geldt alléén voor de Kever) Onthoud goed wat het olielampje en wat het dynamolampje is. Brandt het olielampje, dan moet de motor meteen gestopt worden. Brandt het dynamolampje, dan is er nog héél even tijd om de auto netjes aan de kant te zetten. Als de dynamo niet meer laadt en de accu is vol, kan er nog ongeveer 40 tot 50 km gereden worden. Bedenk hierbij dat bij de Keverblokken dynamo en ventilator op dezelfde as zitten. De dynamo hoeft voor zo'n rit niet te laden, maar moet wel draaien, omdat de ventilator en de dynamo op dezelfde as zitten en anders de motor niet gekoeld wordt en deze zeker volledig vernield zal worden. Bij een gebroken V-snaar mag je in dit geval dus **niet** doorrijden. De Type 411 van Henk Grootaarts presteerde het om 150 km met een gebroken V-snaar door te rijden. Bij de motoren in de



type-III, type-IV en de Bussen met een 'platte motor' (1700, 1800 en 2000 cc) zit de ventilator namelijk rechtstreeks op de krukas en valt de ventilatie bij een gebroken V-snaar dus niet uit. Dan mis je dus alleen de stroomleverantie van de dynamo en niet de koeling.

- Controleer of de koolborstels van de dynamo nog voldoende lengte hebben.

### Ontstekingsstoringen

- De lak van een nieuw gespoten (zwarte) bobine kan aan de rand een kruipstroom geven, waardoor deze niet meer goed werkt. Verwijder eventuele verf van de rand.
- Controleer regelmatig de ontsteking en kijk of de contactpunten zijn ingebrand. De contactpuntafstand moet 0,4 mm zijn. Beoordeel de verdelerkap en de rotor. Check de mechanische en/of de vacuüm ontstekingsvervroeging. Zet de ontsteking op tijd (meestal 7,5 graad vóórontsteking). Motorschade kan optreden als de ontsteking te vroeg of te laat staat. Controleer dit bijvoorbeeld door 50 km/uur en in de vierde versnelling te rijden, geeft vol gas. Hoor je motor 'pingelen', dat staat de ontsteking te vroeg.
- Doe bij het plaatsen van nieuwe contactpuntjes een klein likje vet op het bakelieten hefboompje dat door de nokken van de verdeler-as wordt bediend om de puntjes te openen. Dit voorkomt snelle slijtage, waardoor de contactafstand te klein wordt en de ontsteking wordt ontregeld.
- Zorg voor de voorgeschreven afstand tussen de contactpuntjes. Hoewel de afstand in wezen niet zo belangrijk is, bepaalt deze wel de contacthoek en daarmee weer de tijd die beschikbaar is om de bobine op te laden. In tegenstelling tot een vliegwielmagneetontsteking (zoals veel bij bromfietsen wordt toegepast), wordt bij een accu-ontsteking bij hoge toerentallen de vonk minder, omdat bij dezelfde contacthoek er minder tijd beschikbaar is voor het opladen van de bobine.
- Contactpuntjes zijn voorzien van een beschermende metaallaag, die de levensduur verlengt. Vijl of schuur nooit aan de contactpuntjes.
- De goede werking van de bobine kan getest worden door de kabel die van de bobine naar het midden van de verdelerkap loopt, los te nemen en deze bij (op de startmotor) draaiende motor op circa 1 cm van de massa te houden. Er moet dan een blauwe vonk overspringen.
- Bij een te nauwe passing van het beweegbare contactpuntje rond het asje, kan dit gaan klemmen, waardoor er geen vonk meer is. Wees hierop bedacht.

- Neem een (extra) reservebougie mee voor als je wilt testen of er wel een vonk is. Je hoeft dan geen bougie uit de motor te draaien, maar alleen één van de bougiekabels los te nemen.
- Het komt voor dat er in het verdelerhuis, bij de contactpuntjes, draadjes zijn gemonteerd die te lang zijn en daardoor (vanwege de bewegende delen) kunnen doorslijten en sluiting veroorzaken. Controleer dit indien nodig.
- Om het vonken en inbranden van de contactpuntjes te beperken en om een krachtige vonk te krijgen, is er over de contactpuntjes een condensator geschakeld. Deze condensator wil nog wel eens kapot gaan; hij slaat dan door maar geeft meestal geen sluiting. Controleer de condensator door er een nieuwe parallel aan te schakelen. Loopt de motor dan weer goed, dan wordt de oude verwijderd en de nieuwe gemonteerd.
- De verdelerkap wil nog wel eens 'doorslaan', d.w.z. dat de hoge spanning een koolstofspoor aan de binnenkant heeft achtergelaten. Dit kruipspoor wordt dan steeds weer gebruikt en de vonk wordt minder krachtig. Voorkom dit door het gebruik van een vocht verdrijvende spray en vervang bij doorslagsporen de verdelerkap samen met het rotortje. Denk er om dat rotor en kap bij elkaar horen, want er zijn verschillende maten.

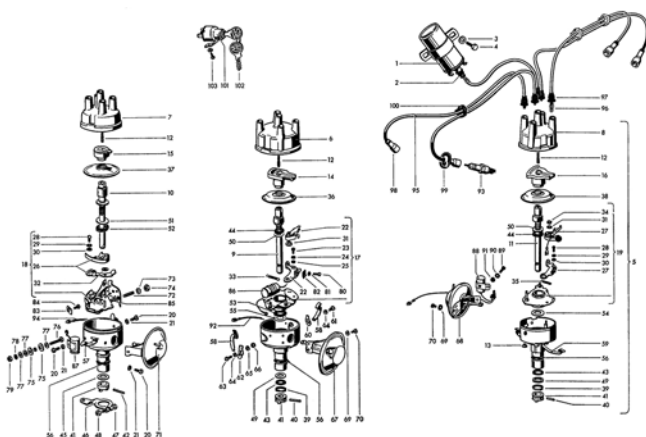
### Storingen aan de startmotor

- Controleer of de startmotor nog vlot rondloopt. Als dat niet zo is, en de accu in orde is, demonteer dan de startmotor (circa 15 minuten werk). Dikwijls is het bronzen toplagertje (indien gemonteerd) in het versnellingsbakhuis uitgesleten; controleer dit visueel. Met enige handigheid is dit busje zelf te vervangen. Controleer zo nodig de vier koolborstels op lengte en kijk of deze goed gangbaar zijn. Het rijden in de bergen kan een voordeel zijn wanneer de startmotor het toch beeft...
- Controleer hoe het startrelais reageert als je de contactsleutel omdraait. Zit er enige aarzeling in, meet dan met een digitale voltmeter (te koop in de bouwmarkt voor circa 15 Euro) de spanning op de contactaansluiting op het relais (dunne draad). Is de spanningsval te groot (bijvoorbeeld 12 volt onbelast en 8 volt belast), dan kan door de montage van een universeel 4-polig relais de stuurstroom (+) direct van de accuvoeding op de startmotor worden betrokken.
- Controleer of de motor vlot start of pas nadat je de sleutel loslaat. In het laatste geval kan het wel eens zijn dat het spanningsverlies op de bobine te groot is. Meet op de voeding van de bobine de spanning (aansluiting nr. 15). Een oplossing kan de montage van een universeel 4-polig relais zijn, dat de stuurstroom elders, bijvoorbeeld van de voeding op de startmotor, betreft.

### Problemen met de koppeling

- De klassieke koppelingstest is om vanuit stilstand in de 3e versnelling proberen weg te rijden met flink gas geven en met de andere voet vol op de rem (of de handrem aantrekken). Slaat de motor af, dan is de koppelingsplaat oké! Luister met ingetrapte koppeling naar bijgeluiden. Als het druklager of koelring te horen is, dan is er werk aan de winkel.

Wordt vervolgd.





## TWENTERIT 2014 - LUSTRUMRIT

Erik de Jong en Rudi Maas. Foto's: Alfred Westenbroek

Zondag 29 juni 2014, Twenterit. Wij wilden hier graag aan meedoen met vier personen en twee VW Kevers. Twee weken voor de rit kreeg de VW Kever van Rudi kuren. Deze hield in onder het rijden. De hele week veel uitgeprobeerd om de Kever weer goed te laten rijden. Na een bezoek aan Alfred Westenbroek deed de Kever het weer goed. Dus met goede moed gingen wij met twee Kevers naar Auto Meijerink in De Lutte, de verzamelplaats van de Twenterit.

Dit jaar was het een lustrum. De Twenterit werd namelijk voor de vijfde keer verreden. Liefst 26 luchtgekoelde Volkswagens met ongeveer 60 mensen uit heel Nederland hadden zich verzameld op de parkeerplaats. De mindere weersvoorspelling en de wedstrijd van Nederland die avond weerhield hen niet om toch te komen. Na een kopje koffie/thee met cake kregen wij de route. De showroom was door de organisatie mooi ingericht, met de VW Kever van Marcel, de Heinkel van Alfred, een Volvo Amazon en een Fiat 600. Na een korte uitleg konden we op weg. Alfred Westenbroek en Marcel Japink hadden een mooie route uitgezet door het prachtige Twente.

### Met één Kever verder

Met veel plezier vertrokken wij vanaf de parkeerplaats richting Losser. Het duurde niet lang of de Kever van Rudi kreeg wéér kuren. Wij sneden een stukje af om de auto zo snel mogelijk thuis te krijgen. Dat lukte maar net.

Vervolgens (in de stromende regen) de Kever in de garage gedrukt. Vanaf hier zijn we met één Kever verder gereden, wat heel gezellig was. We pikten de route weer op bij de rotonde in Losser, richting Hoge Boekel. Via mooie weggetjes reden we langs Enschede naar Lonneker, langs vliegveld Twente richting Deurningen, dan richting Saasveld voor een eerste stop bij Café-Restaurant 'Het Molenven'. Hier hebben we een heerlijk kopje koffie/thee gedronken met een Twentse krentenwegge.

### Slaatje van Johma

De route ging verder richting Weerselo langs Vasse door het natuurgebied Springendal voor de volgende stop, een parkeerplaats aan de Bouwmansweg. Een heerlijk slaatje door Johma aangeboden en iets te drinken stond al voor ons klaar. Nadat de eerste regendruppels waren gevallen, zijn wij verder gegaan met de prachtige route door Denekamp richting Beuningen en tenslotte weer in de Lutte. Het eindpunt van de route was bij Pannenkoekhoes 'De Stroper'.

Alfred en Marcel en natuurlijk verdere familie Westenbroek en Japink, die ook betrokken was bij de organisatie, bedankt voor de mooie Twenterit en óp naar het volgende lustrum.

P.S.: de VW Kever van Rudi doet het weer naar behoren! Het probleem lijkt opgelost.





## AIRCOOLED.NL: ORIGINEEL IS TOCH WEL HET FIJNSTE WERKEN!

Maurits Schouten

*In Deventer rijd je niet zomaar aan het pand van Aircooled.nl (eigenaar Martijn Houthuijs) voorbij. Met aan de buitenwand een zijkant van een originele blauwe Kever gemonteerd en schuin daarboven het welbekende Paruzzi logo in groot formaat, brengt deze restaurateur een duidelijke boodschap over: this is the place to be voor eigenaren van klassieke Volkswagens uit de regio! Een interview.*

Hoewel Martijn (39) volgens zijn ouders al op 3-jarige leeftijd helemaal wild was van Kevers, heeft hij vroeger nooit de intentie gehad om die voorliefde nog eens in een bedrijfsmatige setting voort te zetten. Maar het liep onverwacht en ongedacht anders. Als gevolg van een ingrijpend ongeval met als nasleep een lange revalidatieperiode, was het niet meer mogelijk om zijn oorspronkelijke broodwinning full time voort te zetten. Er moesten ingrijpende keuzes gemaakt worden. Het werd Aircooled.nl. "Voor mij toch nog de meest 'leuke' keuze", aldus Martijn. "Ik vind het geweldig dat ik uiteindelijk van mijn liefhebberij nog m'n beroep heb kunnen maken. Want ja, sleutelen aan en strak maken van Kevers deed ik als hobby al vanaf m'n 15e! Inmiddels draai ik professioneel al weer 7 jaar als allround zelfstandige. Twee stagiaires, waarvan één full time, werken hard mee. En wanneer het erg druk is, vraag ik enkele specialistische ZZP'ers die ik al jaren ken."

### Niet flitsend genoeg

Martijn: "Sommige dingen uit je jeugd vergeet je nooit. Zo kocht ik op m'n 15e een Kever. In de schuur van m'n ouders had ik hem helemaal uit elkaar gehaald en alles op mijn manier kaal gekrabbd, oranje loodmenie (dat mocht toentertijd nog) er over heen, en vervolgens al die onderdelen dik in de tectyl gezet. Ik was me er niet van bewust dat m'n vader dat gesleutel maar zó-zó vond. Zonder dat ik het wist, had hij m'n Kever in de krant te koop gezet. Er kwam geen hond af op al die losse onderdelen. Totdat m'n vader in de gaten kreeg dat ik er 'toch best leuk mee bezig was'. Hij bood me aan het spuitwerk te betalen, zolang het maar de originele kleur zou worden: Sumatragroen. Als jonge jongen vond ik dat absoluut geen flitsende kleur. Tóch ging ik op z'n aanbod in. En ja, dan weet je het al: zo'n Kever wordt dan toch gewoon niet 'je ding'. Om te beginnen was het al niet mijn kleur. En ook de originele accessoires waren niet mijn finishing touch. Op m'n 18e daarom de Kever maar verkocht, maar wél voor een toentertijd hele mooie prijs van 7.000,- gulden!"

### Airride systeem

"Die hang naar iets 'flitsends' kreeg een vervolg bij de start van m'n bedrijf, nu 7 jaar geleden. Toen voerden we best veel verlagingsklussen uit, al dan niet met een airride systeem. Je weet wel, dat is zo'n techniek waarmee je je



auto omhoog en omlaag kan brengen. Die airride systemen waren toen best een hype. Dat bleef niet onopgemerkt. Veel andere bedrijven legden zich er vervolgens ook op toe. 't Was nogal arbeidsintensief. En dan kom je als beginnend bedrijf al snel in de spagaat. Jonge jongens die zoiets willen hebben, beschikken meestal niet over genoeg geld om zoiets goed te kunnen laten uitvoeren. Een hap-snap-aanpak werkt niet en kán ook niet. Je rijdt tenslotte op zo'n systeem en alles moet aan alle wettelijke eisen voldoen. Na een poosje zijn we er daarom mee gestopt. Ook tegenwoordig verlagen we nog wel, maar dan alleen mechanisch."

### Plezier in je werk

Martijn: "We werken zowel voor klanten die écht voor origineel gaan, als ook voor klanten die wat anders willen. Door de jaren heen heb ik wel gemerkt, dat het met origineel toch gewoon het fijnste werken is. Een auto is gewoon in die oorspronkelijke vorm en uitvoering ontworpen en gebouwd. En daarom hoort 'ie eigenlijk ook zo te zijn en te blijven. Zeker de laatste jaren vind ik het jammer dat klanten ons steeds minder ruimte geven om hun klassieker nou eens goed op te knappen en degelijk te onderhouden. Vroeger mocht je de auto van een klant écht móoi maken! Mooie bandjes er op, remmetjes pico bello, alles goed afstellen en zo. Maar nu is steeds vaker de eerste vraag: 'En, wat kost dat dan?' Mensen zijn veel meer zelf aan het zoeken, hebben via forums veel meer contacten dan voorheen en komen meer dan eens met tweedehands kachelpotjes aan en vragen ons om die dan te monteren. En of we ook gebruikte bandjes hebben? Natuurlijk hebben we die. Maar wat als er iets breekt aan zo'n 40 jaar oud kachelpotje? Hoe los je dat financieel fatsoenlijk op? Voordat je het weet, snijd je jezelf in de vingers!

Het resultaat van je werk hangt tegenwoordig steeds vaker af van hetgeen je met de klant hebt kunnen afspreken. Dat







zijn soms lastige keuzes. Regelmatig strijden die wensen met onze professionele werkinsteek en dus ook met het plezier waarmee we ons werk willen blijven doen. Da's gewoon jammer! Maar (wijzend op de drie originele Bussen in de werkplaats), regelmatig aan zulke mooie Bussen te mogen werken, maakt weer veel goed!"

### Toekomst

"Als gevolg van wat ik hierboven al zei, zijn we als Aircooled.nl nu bezig onze focus wat te verleggen naar het bouwen en onderhouden van Porsche replica's. Origineel

kosten die zo'n anderhalve ton. En een replica kost maar € 25.000,-. Alles met compleet nieuwe techniek en zo. Daar is best vraag naar. We hebben het hele traject inmiddels opgestart en al een compleet nieuwe mal laten maken. Oók voor de voorruit. Daarnaast broed ik op plannen om ons bedrijfspand voor klanten aantrekkelijker te maken. Hetzij met een mooie glaspui, maar het liefst met een karakteristieke, aantrekkelijk ogende mooie, compacte showroom. Want kijk, wanneer je het over ambities en kwaliteit hebt: wanneer ik wat wil verbeteren, doe ik het wel gelijk góed!"





## OPA'S SPAARKEVER IN SPANJE

Harry Pannekoek

*Op hetzelfde moment dat mijn TomTom aangeeft dat ik mijn bestemming heb bereikt, zet Ad z'n Kever buiten. En nog maar net binnen in de woning, wordt er gelijk door Julia een vlaai op tafel gezet voor bij de koffie. Al met al een hartelijk ontvangst dus! Ad en Julia Musters uit Huizen hebben hun 1200 SpaarKever al vanaf augustus 1987. Twee jaar later (1989) werden zij lid van de LVWCN. Een interview.*

Hoe Ad precies van onze club hoorde, weet hij zo niet meer. Maar de LVWCN sprak hem direct aan vanwege onder andere de doelstelling: het behoud van originele luchtgekoelde Volkswagens. De club bevalt Ad en Julia prima. Zelfs zózeer dat Ad in mei 1994 het regioleiderschap op zich neemt van regio Noord-West. Op veel bijeenkomsten zijn ze dan ook aanwezig met hun 1200 Kever. Ad: "De Kever is van onze Opa geweest die hem in februari 1969 nieuw heeft gekocht. Opa kocht de Kever bij VW Dealer Pol in Bussum voor 4.998 gulden. De aankoopbon is er ooit geweest, maar die heb ik er helaas niet bij gekregen."

### Zelf ophalen uit Spanje

Onze Opa? "Ja ónze Opa. Mijn moeder en Julia haar moeder zijn zussen, vandaar." Opa heeft dus eerst zelf een tijd in de Kever gereden. Maar op welke wijze zijn jullie in het bezit gekomen van Opa's Kever? "Opa en Oma gingen vaak naar Spanje, want daar hadden ze een vakantiewoning. In 1970 nam hij de Kever mee naar Spanje om hem daar te gebruiken als boodschappenauto. Maar als wij vroeger daar ook kwamen tijdens vakanties of zo, mochten wij ook de Kever gebruiken. Eerst was dat in Denia en later Benidorm. De Kever bleef overigens permanent in Spanje", aldus Ad. "Op een gegeven moment beginnen de jaren te tellen en wilde Opa automatisch gaan rijden. Toen zei hij tegen mij: 'Wil je de Kever hebben? Prima, maar dan moet je hem zelf uit Spanje ophalen'."



### De linnenkast van Oma

Ad en Julia hebben dan inmiddels al verkering. Julia: "We hebben toen in de zomer van 1987 voor de vakantie een enkele reis met een bus richting Spanje genomen. Na een leuke vakantie zijn we met de Kever terug naar Nederland gereden." Ad: "Dat ging allemaal een beetje langzaam omdat de Kever een goede afstelbeurt nodig had. Met ongeveer 90 kilometer per uur zijn we vanuit Benidorm naar onze toenmalige woonplaats Soest gereden. Daar hebben we een aantal dagen over gedaan. Later heb ik mijn eerste grote klus aan de Kever gedaan door de versnellingsbak te reviseren. Na een goede motorafstelling reed de Kever weer zoals hij hoort te rijden." Echter, ze zijn iets minder fanatiek als Opa. Want Julia weet zich nog goed te herinneren dat, als de Kever nat was, Opa uit de linnenkast van Oma een heel groot badlaken haalde om de Kever in de garage er helemaal mee af te drogen!

### Flinke vonkenzee

Omdat Opa dacht dat (in Spanje) een Mercedes-garage zijn auto veel beter kon onderhouden dan een VW-garage, liet hij daar het onderhoud doen. Maar de niet originele remvoering zorgde er wel eens voor, dat bij het remmen de wielen soms gewoon blokkeerden. Dus gebruikt Ad nu zoveel mogelijk originele VW onderdelen. Als Ad en Julia in 1991 gaan trouwen, mag de Kever natuurlijk hun







Een wat soberder interieur bij de Spaarkever; de benzinemeter is later ingebouwd



Het knipperlichthuisje is in de kleur van de Kever i.p.v. chroom



Ad en Julia hebben een eigen bedrijf (Universal Science, LED verlichting technologie en Thermische producten)



Nog de kleine achterlichten en geen bumperrozetten op de VW 1200

trouwauto zijn. En dat is in hun trouwalbum goed te zien. Op veel foto's pronkt de glimmende witte Kever.

Maar, hoorde ik nou dat er een keer eens een wiel van de Kever is afgelopen? "Ja, ik heb de velgen een keer in twee kleuren laten poedercoaten. Het was erg mooi geworden en we reden eens op de A1 bij Bussum toen plotseling, na een bonk, er een flinke vonkenzee achter de Kever ontstond en het linkerachterwiel ons voorbij kwam. Andere auto's konden het wiel gelukkig ontwijken, zodat het wiel midden op de A1 terecht kwam! Het wiel gauw naar de kant gehaald en de ANWB maar gebeld. Tja, de 'zittingen' op de velg voor de wielmoeren hadden natuurlijk lakvrij gemaakt moeten worden, hè. Naderhand weet iedereen je dat ook te vertellen..."

#### 'Bij retoucheren'

Ook de originele motor zit nog steeds in de Kever. Maar hoeveel de 1200 nu gelopen heeft, is helaas niet bekend. Ad: "In Spanje is er een keer een nieuwe snelheidsmeter ingekomen omdat de oude stuk ging. Maar ik denk wel dat de Kever nu ongeveer een ton gelopen heeft." Het reguliere onderhoud, waar geen speciale gereedschappen voor nodig zijn, doet Ad allemaal zelf. Daarnaast werkt hij iedere keer alle zichtbare roestplekjes weg. De auto even 'bij retoucheren', zoals hij dat zelf zo mooi zegt. Wel heeft Hans van der Heiden in het verleden eens een wat grotere roestschade onder bij de achterraut keurig bewerkt en daarna de lak bijgespoten. Hoewel de 1200 er momenteel nog best goed uitziet, zit Ad er over te denken om de

Kever eens flink onder handen te laten nemen door een professioneel bedrijf, zodat deze er weer helemaal uit komt te zien zoals hij destijds nieuw gekocht is door Opa.

Een soort beleidsbeslissing, die nog goed overwogen moet worden. Wel loopt er inmiddels bij een bedrijf een offerte voor nieuwe binnenbekleding. Vooral de voorstoelen zijn aan een flinke opknapbeurt toe. Ad en Julia willen dan ook de gehele binnenkant opnieuw laten bekleden. Dat zal 'Opa's SpaarKever' zeker ten goede gaan komen!





## EEN BEETJE MEER DAN 0,5 % MAG BEST

Marc en Maries Bruna

*Een half promille LVWCN-deelname, en toch een fantastisch evenement? Ja, Le Mans Classic 2014 was méér dan geslaagd!*

Sinds 2002 wordt iedere twee jaar op het fameuze 'Circuit de la Sarthe' een historisch racefeestje gehouden, enkele weken na de reguliere 24-uurs race van Le Mans. Het stond al geruime tijd op mijn wensenlijst, maar een flyeractie in Hessisch-Oldendorf gaf de doorslag. De Franse 'Original Flat4 Drivers Club' (OFDC) nodigde ook niet-clubleden uit om gebruik te maken van een aantrekkelijk OFDC-arrangement op het circuit zelf, met een speciaal voor de club gereserveerd stukje kampeerterrein en een universele toegangspas voor drie dagen, ook geldig voor een tribune en in alle paddocks.

### Zeker voor herhaling vatbaar!!

We hebben er kennelijk niet genoeg reclame voor gemaakt, want uiteindelijk bestond de LVWCN-delegatie uit slechts vier voormalige Tijdreis Kevers: de Beijings-Bril van Ton en Linda van Dorselaer, de standaard- en luxe-Ovalen van Toni Ras en Jeroen Wassing, plus onze Overgangsbril. Toni en Jeroen arriveerden als eersten en hadden alle voorverkenning al gedaan voor de pas op vrijdag arriverende Brillen. 'Ik ben er net, maar ga zeker over twee jaar weer', was Toni's eerste telefonische melding. That's the spirit!

Onze gastclub, de OFDC, had z'n zaakjes goed voor elkaar: de meeste kamperende bezoekers van andere clubs en ook modernere auto's / trailers stonden op een zeer groot, maar toch krap en druk kampeerterrein, terwijl wij een relatief vrij



perceeltje hadden. OFDC-bezoekers met TI Busjes konden desgewenst op het aparte displayterrein kamperen. Daar waren ook klassieke caravans maar geen tenten toegestaan.

### Prijzig

Le Mans Classic kent veel facetten, waarbij het racen met auto's die ooit mochten deelnemen aan de 24-uursrace natuurlijk het meest spectaculair is. Maar ook was er entertainment, een veiling (hebben wij om budgettaire redenen niet bezocht), diverse grote clubparades en ook statische displays van heel bijzondere auto's. Daarnaast zo'n 150 verkopers van 'automobilia' in de ruimste -soms té ruime- zin des woords. Ook daar niet veel koopjes.

### Geen kleine jongens, die oudjes!

Aan het 24 uur durende raceprogramma gingen uitgebreide trainingssessies vooraf, ook in de nacht van vrijdag op zaterdag. Weinig rust op de camping dus, maar dat was gelukkig voor niemand een verrassing. Er streden 450 auto's mee die waren ingedeeld in 6 leeftijdsklassen tussen 1923 en 1979, ieder rijdend in een eigen 'Plateau' (startveld). En denk nu niet dat de echte oudjes sloom zijn: de winnaar van het oudste Plateau I (1923-1939) - een Talbot 105 G052 uit 1931 - haalde een topsnelheid van 190 km/h en een rondgemiddelde over 13,6 km van bijna 140 km/h en bleef daarmee diverse 'nieuwere' auto's - zoals meerdere BMW 328's uit 1937/'38/'39 - voor! Dus ga maar na wat de naoorlogse auto's presteerden!!







Ieder startveld reed bij toerbeurt met de andere leeftijdsklassen (van oud naar nieuw) drie heats van 43 minuten, waarbij de auto's tot 1965 zelfs nog met de destijds gebruikelijke 'Le Mans start' vertrokken (maar wel de eerste ronde nog achter een pace-car). Mooi spektakel! In het eindklassement telden alle drie de races mee, zodat Plateau 4 (1962-1965) gewonnen werd door Hans Hugenoltz in zijn Ford GT40 waarmee hij in de drie heats als respectievelijk tweede, eerste en vierde was gefinisht.



*Hans Hugenoltz in zijn Ford GT40 (nr 12)*

Uiteindelijk klonk ook voor een tweede Nederlander het Wilhelmus: de Wassenaarse vastgoedmagnaat David Hart kan niet alleen mooie auto's betalen, maar kan er duidelijk ook snel in rijden. Hij won Plateau 5 (1966 – 1971) met een prachtige donkergroene Lola T70 Mk IIIB.



*David Hart in zijn Lola T70 Mk IIIB*

Daarnaast werden auto's met wat bescheidener techniek, zoals de 1100 cc Lotus XI of Pre-A Porsche 356's op basis van de 'performance index', een handicap-formule, gekroond tot winnaar in hun klasse. Na een enorme regenbui op zondagochtend (dat zie je ook terug in de rondetijden van die sessies) viel een Lotus XI op 155R15 Avon-banden na juryberaad toch nog in de prijzen, ondanks aankomst zonder de onderweg verfrommelde neus en met een iets korter chassis dan bij de start... Maar een tweede plaats 'overall' achter een Jaguar C-Type is dan ook niet onverdienstelijk!



### Nu in het echt véél mooier!

Al dat moois kon ook worden bewonderd in de paddocks waar je uitgebreid naar de prachtige techniek kon kijken, terwijl monteurs probeerden de auto weer voor het volgende optreden klaar te maken. Sommige van die auto's kende je echt alleen van oude plaatjes of schaalmodellen, en daar stonden ze dan in het echt... En die plaatjes waren nooit in staat geweest om het GELUID weer te geven!

### Kevers in de minderheid

De 160 bezoeken clubs hadden goed uitgekapt: de maar liefst 8.000 meegebrachte auto's vormden een attractie van jewelste! Waar zie je al die bijzondere Marcossen en Rileys, Facel-Vega's en Salmsons bij elkaar? Porsche, Ferrari en Alfa-Romeo waren daarbij gewoon 'gewoon', ondanks (of juist door?) de grote aantallen. Opvallend was het hoge (TI) busgehalte onder de ca. 80 OFDC-deelnemers. Ook diverse 'original flat four' Porsche 356's waren komen opdagen, evenals een geweldig kruimelige Hebmüller (vooral in deze staat laten, a.u.b.!). De Kevers waren in de minderheid, zodat de LVWCN-delegatie in al zijn bescheidenheid toch opviel. Gevraagd werd zelfs, of we in 2016 meer Nederlanders kunnen optrommelen. Er geldt een leeftijdsgrens (1967, met enkele uitzonderingen, zoals de KG 34), maar de andere toelatingsvoorwaarden hoeven voor LVWCN-auto's toch geen probleem te zijn: 'no rats, no lowered







cars, only original wheels'. Misschien ook een tip voor Hessisch-Oldendorf 2017?

### Meerdere leermomenten

Op internet zijn inmiddels oneindig veel foto's en video's van het evenement te vinden. Dat kan ik hier nooit zo mooi illustreren. Wel is er een aantal duidelijke 'lessons learned'. Belangrijkste les (geleerd van de jongere generatie): ga vooral één of twee dagen eerder. Je kunt dan tijdens de opbouw ongestoord rondkijken. Door op zondag na de races nog een nacht te blijven, zagen we het hele circus weer vertrekken met mega-trailers, kleine aanhangertjes of gewoon op eigen kracht. 's Maandags op de thuisreis werden wij regelmatig ingehaald door Britse toeschouwers met MGB's en Triumph TR3/4/5's, maar ook door racedeelnemers -zelfs een enkele uit Plateau I- die zelfstandig op weg waren naar de ferry of de Kanaaltunnel. Ze hielden zich overigens keurig aan de Franse snelheidslimiet (wel jammer...).

Nog een les: de catering is erg duur en kwalitatief zeer matig. Zondagmiddag ging vrijwel alles dicht/weg, dus dat werd weer een prijzige sausage & chips bij de Engelse dubbeldekker. Ergo: op z'n Hollands voldoende eigen eten en drinken meebrengen. Ook voor de organisatie heb ik enkele tips. Graag iets eerder dan last-minute de al in november betaalde toegangsbewijzen thuissturen en duidelijker

aangeven waar de clubcamping is op het immense terrein. Alleen dankzij live telefonische aanwijzingen van Toni hebben wij die gevonden. Het tijdstip van de OFDC-social, tijdens de eerste races op zaterdagavond, veroorzaakte een loyaliteitsconflict (door mij beslecht in het voordeel van de dappere coureurs). Kennelijk was zondagavond geen optie, want toen waren het voornamelijk de buitenlandse bezoekers die achterbleven. Maar laat ik vooropstellen: onze grote waardering voor OFDC-gastheer Remi en zijn team is zeer op zijn plaats!

### Sereen tafereeltje

Een sereen tafereeltje toont het Nederlandse contingent op de camping, vroeg op de maandagochtend. Ton en Linda gingen nog verder de binnenlanden van Frankrijk in. Toni en Jeroen reden rechtstreek naar Nederland. En wij, als verse pensionado's, besloten om, net als op de heenreis, weer in het mooie Chambre d'hôtes tussen Rouen en Amiens te gaan overnachten en in het naburige stadje lekker uit eten te gaan. Dit kortstondige Zwitserleven-gevoel werd de volgende dag wel een beetje afgestraft. Want de rest van de thuisreis hebben we uitsluitend in de regen gereden. Gelukkig heeft de Bril een merkwaardig snelle ruitenwisser (die oude 6 Volt Elektoer-intervalschakelaar uit de jaren '70 moet er maar weer eens in).

Al met al een prachtig evenement! Wie gaat er mee in 2016?





## CLUBSHOP NIEUWS

Willem Sustronk

Deze keer speciale aandacht voor de technische boekenserie van het Boxertje. In de Clubshop hebben wij alle delen van deze prachtige serie technische boeken te koop. Ze zijn in het Nederlands geschreven en rijk geïllustreerd. Anders dan de meeste technische handboeken, vertrekt het Boxertje TECH vanuit de veronderstelling dat de lezer nog geen technische kennis heeft of praktische ervaring. De luchtgekoelde Volkswagen wordt uit de doeken gedaan zoals nooit tevoren, eenvoudig en gestructureerd. Geschikt voor alle luchtgekoelde VW's van 1949 tot en met 2003, voor de Kever, de Karmann Ghia, de luchtgekoelde Bus en de Type 3 en 4.

Inmiddels zijn er onder de naam Tech, de volgende zes delen uitgegeven:

**Tech 1:** met uitleg over de basistechnieken van de luchtgekoelde VW.

**Tech 2:** geeft uitleg over de diagnose, het afstellen en het onderhoud van: V-snaar, startmotor, de elektrische installatie, de ontsteking, kleppen en de compressie.

**Tech 3:** geeft uitleg over de diagnose, het afstellen en het onderhoud van: het luchtfilter, de benzinepomp en tank, carburateur en inlaatstuk.

**Tech 4:** geeft uitleg over de diagnose, het afstellen en het onderhoud van: de smering, de olie en luchtkoeling.

**Tech 5:** gaat in detail in op de luchtkoeling, de verwarming en de uitlaat.

**Tech 6:** behandelt de motorrevisie, de diagnose en de demontage.

Deze boeken kunt u nu als lid bij ons bestellen voor € 28,- per stuk. Verzending vindt dan gratis plaats (maximaal 1 boek per deel). U kunt uw bestelling mailen naar: [clubshop@lvwcn.nl](mailto:clubshop@lvwcn.nl) met vermelding van uw naam, adres en lidmaatschapsnummer.



## AIRCOOLED WINTERFEST, AUTOTRON ROSMALEN

Willem Sustronk, coördinator LVWCN-stand Aircooled Winterfest 2015

Het is nog ver weg, maar het eerste weekend van januari 2015 wordt het Autotron Rosmalen opnieuw het toneel van een grootschalig evenement voor liefhebbers en eigenaren van luchtgekoelde VW Kevers, Bussen, aangevuld met Porsche en Karmann Ghia. Op zaterdag 3 en zondag 4 januari organiseert 402 Automotive (in samenwerking met het Autotron) het nagelnieuwe 'Aircooled WinterFest'. Het wordt een evenement met stands van accessoirebedrijven, autohandelaren, maar ook kofferbakverkoop, particuliere auto's en natuurlijk mogen ook de clubstands niet ontbreken. De show wordt compleet met een Meguiar's Show & Shine Battle in één van de hallen met een 2-lane jurystraat en natuurlijk enkele gezellige muzikale optredens.

Onlangs ben ik bij Ronald van den Broek, Marketing & Sales, directeur van 402Automotive te Hoeven (N-B) op bezoek geweest. Mij is gebleken dat Ronald zeer bedreven is in het opzetten en organiseren van auto gerelateerde beurzen. Neem maar eens een kijkje op hun site en verbaas u over de hoeveelheid beurzen en kwaliteit die zij brengen: [www.402Automotive.com](http://www.402Automotive.com).

Ronald geeft aan dat hij de LVWCN graag op het Winterfest heeft staan als één van de grotere clubs. Hij is dan ook bereid om alle medewerking aan ons te verlenen, zoals wij dat ook in het verleden bij het Winterfestijn gewend waren. Omdat Ronald de centrale entree weer als hoofdingang wil gaan gebruiken, gaan



wij naar een nieuwe plek. Waar dat precies zal zijn, is nu nog niet bekend. Wel kan ik u zeggen dat wij opnieuw ons best gaan doen om een hele mooie stand te bouwen.

Voor het opbouwen ben ik afhankelijk van u als leden. Ik mag mij gelukkig prijzen elk jaar weer een groep enthousiaste leden bereid te vinden mee te komen helpen. Ook dit jaar doe ik weer een beroep op u. Heeft u vrijdag overdag tijd om ons te komen helpen, laat het mij dan weten. Ook zoek ik nog leden die op zaterdag en/of zondag in de informatiestand willen staan. Heeft u als lid een mooie luchtgekoelde VW? Schroom dan niet om ons dit te melden. Wij zijn elk jaar ook op zoek naar auto's voor op de stand. Mailen kan naar: [lvwcn.kwffstand@gmail.com](mailto:lvwcn.kwffstand@gmail.com).





**ADVERTENTIE**

## RUSTYCO®: MÉÉR DAN SCHUREN IN HET KWADRAAT!

Raymond van den Heuvel

Ongeveer 6 jaar geleden is het begonnen. Raymond: "Als liefhebber van klassieke auto's en motoren was de oprichter/huidige eigenaar Louis Ottens op vakantie in de USA en kwam daar enkele roestoplossers tegen. Maar geen enkele voldeed echt aan wat hij zocht. Hij heeft ze toen allemaal mee naar Nederland genomen. Hier hebben we met een chemicus de beste eigenschappen van ieder product afzonderlijk samengevoegd. Ruim twee jaar later is het resultaat van ons zwoegen op de markt gebracht. Het sloeg meteen aan. Nu, vier jaar verder, zijn er ook al andere branches aangeboord, zoals de industrie, scheepvaart, plezierjacht, fietsenbranche en natuurlijk het buitenland. We verkopen het product met succes in België, Frankrijk, Zwitserland, Duitsland en Finland. Producten van RUSTYCO® liggen bijvoorbeeld in de winkels van Brezan en bij de betere klassieke autodealers. En.., degene die zelf dealer wil worden, mag zich graag bij ons aanmelden!"

### Eenvoudig en veilig te gebruiken

In de basis is het eigenlijk simpel. RUSTYCO® is een product dat alle roest en oxidatie van metalen voor 100% verwijdert, met als resultaat weer origineel blank metaal. Omdat juist bij klassieke auto's het vervangen van onderdelen niet altijd wenselijk is, en ook gezien de ouderdom hier en daar wel wat roestplekken kunnen voorkomen, is RUSTYCO® eigenlijk een must voor iedere bezitter van een klassieker.

### Eigenschappen

RUSTYCO® roest oplosser is een unieke roestverdelger. Het verwijdert roest 100% poriëndiep in alle naden en kieren van staal, RVS, aluminium en de meeste ferro-metalen. Zonder te stralen of te schuren. Het is géén omvormer. Het product maakt het oppervlak microscopisch schoon. Het is de ideale ondergrond voor alle primers en verfsystemen. Het bewerkte onderdeel kan weer als nieuw metaal behandeld worden.

RUSTYCO® is verkrijgbaar in gelvorm of concentraat voor een dompelmethode. Het concentraat is verdunbaar met water. Al met 1 liter RUSTYCO® kan een 20 liter krachtig ontroestingsbad gemaakt worden, dat meerdere keren te gebruiken is totdat het donker/zwart van kleur is geworden. De gel is vooral handig voor grote onderdelen die niet ondergedompeld kunnen worden.

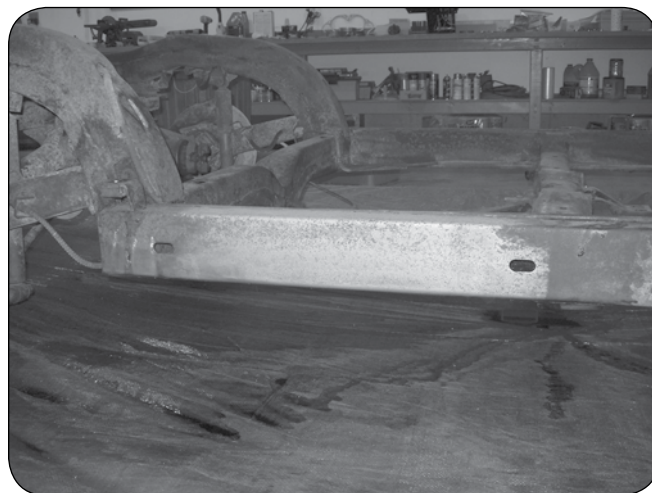
RUSTYCO® is ongevaarlijk voor de meeste materialen, zoals lak, kunststof, hout, rubber, vinyl, glas, RVS,



aluminium, koper, chroom, enz. Het middel tast dus niet de lak van de auto aan! Ook geen gevaarlijke dampen, niet giftig, niet brandbaar, biologisch afbreekbaar en dus milieuvriendelijk. Wel wordt aanbevolen om het product voor gebruik altijd eerst op een onopvallende plaats te testen. Kortom, een ideale methode voor het ontroesten van motoronderdelen, plaatwerk, bumpers, velgen, veren of de binnenkant van een benzinetank. Maar ook voor bijvoorbeeld een fiets, scharnieren, barbecue, boot, roest op sanitair, etc. De resultaten op de foto's op de site ([www.rustyco.com](http://www.rustyco.com)) zijn fabuleus. Duidelijk is te zien dat ook de poriën weer schoon zijn geworden. Prima roestvrij dus! Een aanrader voor kleine onderdelen die je niet wil stralen. Bekijk ook eens de demo video op de website!

### Gebruiksaanwijzing

Verwijder eerst loszittende roest, vuil, vet en olie. Maak een oplossing aan in water, bijv. in een kunststof emmer of container. Voeg per liter water minimaal 5 dopjes RUSTYCO® toe (lichte roest). Bij zwaardere roestvorming méér RUSTYCO® toevoegen. Onverdund gebruiken mag en kan ook. Voorwerp onderdompelen in het ontroestingsbad (minimaal 30 minuten). Circa 72 uur kan nodig zijn bij zéér zware roest. Voorwerp regelmatig uit de oplossing halen, losse roest eraf borstelen en afspoelen met water. Dit bevordert en versnelt het proces. Door de oplossing te verwarmen, wordt alle roest nog sneller verwijderd. Na dit proces kan het voorwerp tijdelijk roestwerend gemaakt worden. Daartoe het onderdeel nogmaals circa 5 minuten onderdompelen, laten drogen en niet meer in aanraking laten komen met vocht. Het voorwerp is nu klaar om verder behandeld te worden. Voorwerpen die niet ondergedompeld kunnen worden,





moeten ontroest worden met RUSTYCO®-GEL. Het is wel zaak om de gel niet te laten uitdrogen omdat de werking en het proces van ontroesten dan stopt.

#### **Eervolle vermelding en wereldwijd patent**

RUSTYCO® is eind december door dagblad De Telegraaf verkozen tot meest prestigieus eervol product van 2013! Niet onvermeld mag blijven dat er sinds enkele weken een wereldwijd patent is verworven op een nieuwe loot aan de RUSTYCO®-boom. Het gaat om een product dat er voor zorgt dat iedere kruipolie in samenwerking met RUSTYCO Booster® wél echt ontroest (en niet alleen smeert). Ideaal voor draaibare en moeilijk bereikbare onderdelen. Aan de marketing / verpakking wordt nog volop gesleuteld. Daar gaan we dus binnenkort meer van horen!



# ADVERTENTIE

## **TOEN WAS VW HEEL GEWOON**

Henk Meijer (vader en opa van Johan en Renske)

Op de grote foto papa Johan in de Kever HT-16-34 van zijn vader in 1970. De kleinere foto (uit 2014) is van Johan zijn

dochter Renske in zijn Kever 55-38-BV waarmee hij als Keverliefhebber geregeld meetings bezoekt.



## TERUG IN DE TIJD (DEEL 8)

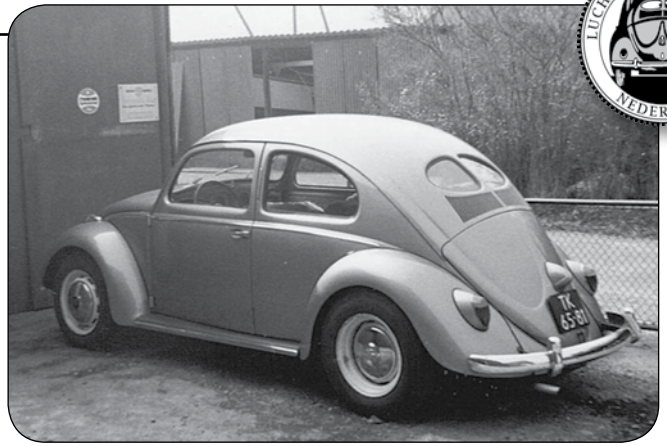
Henk Sloëttjes

*Het was begin jaren '70 dat ik startte met het fotograferen van oude auto's die je toen op straat tegenkwam. Daar waren natuurlijk ook Brillen en Ovalen bij. Ook in deze Luchtboxer weer een beschrijving.*

### De TK-65-81

In Oud-Loosdrecht ontmoette ik op 1 april 1974 deze goudkleurige(!) Brilkever. Hij dateerde oorspronkelijk uit 1949, maar dat was hem niet meer aan te zien. De eigenaar beweerde dat hij een Porsche motor gemonteerd had. Verder waren natuurlijk knipperlichten en moderne achterlichten aangebracht. Ook gladde bumpers en al die sierstrippen hoorden niet op een '49-er. De auto had brede achtervelgen en vier platte wieloppen. Enkele originele details waren er gelukkig nog wel: de (werkende) klapprochtingaanwijzers, de portieren zonder tochtruitjes en de motorkap met 'neusje' en L-krukje (dat helaas ondersteboven gemonteerd zat). Bij gesloten motorkap hoort het naar boven te wijzen! De Kever had een éénpijps uitlaat, maar wel anders dan Ferdinand Porsche het indertijd bedoelde: een gigantische knalpot piepte links onder de achterbumper vandaan.

Niettemin verkeerde de Kever in een prachtige staat. Het kenteken TK-65-81, afgegeven op 25 januari 1956, was enige jaren geleden dan ook nog bij de RDW bekend. Na de laatste schoning is deze auto echter niet meer te vinden. Waar is deze Bril gebleven?

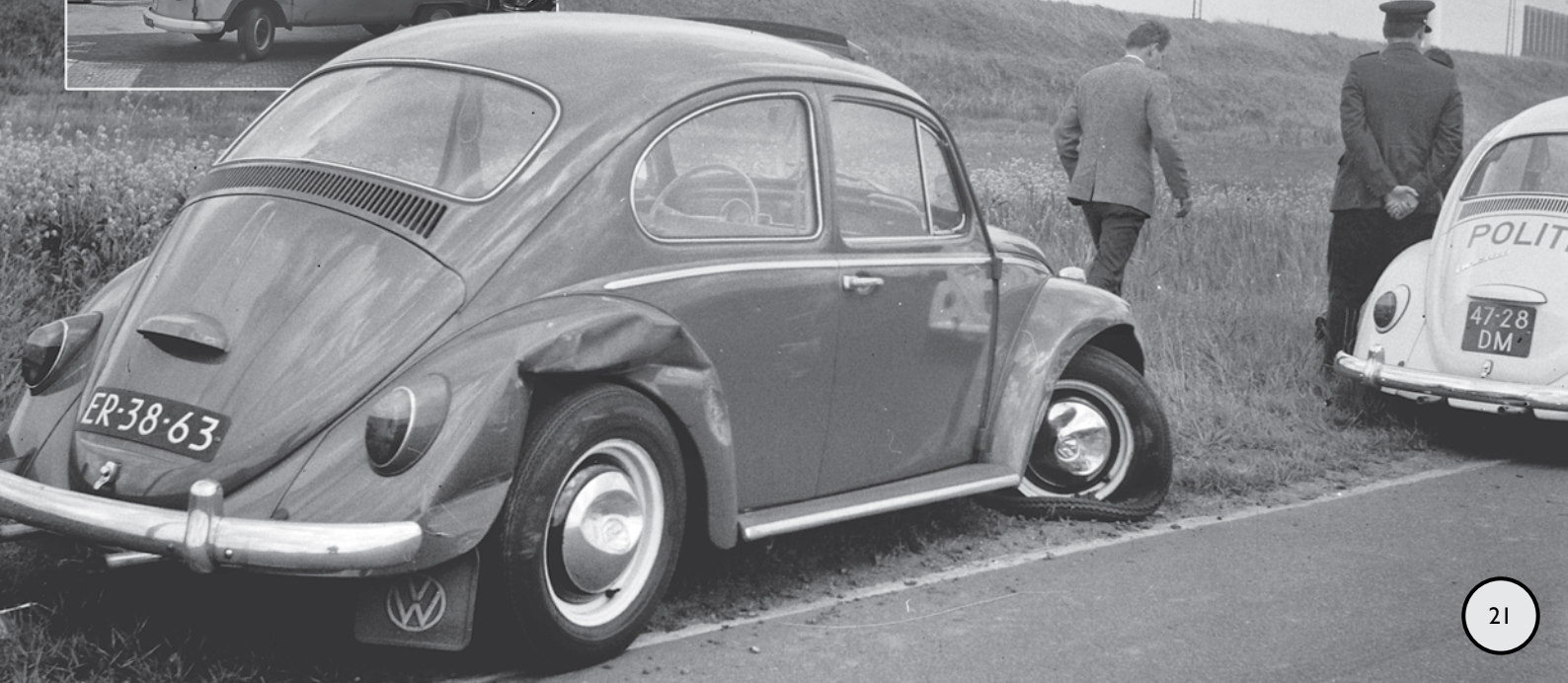


## VOLKSWAGENS MET SCHADE

Harry Pannekoek

Deze Volkswagen Kever is gebruikt door twee gewapende mannen bij een roofoverval op een bestelwagen (Spijlbus) van het Elektrotechnisch bedrijf Groenpol. Met de Kever reden ze de Spijlbus klem en bedreigden de chauffeur en zijn bijrijder. Vervolgens vluchtten ze met een buit van 200.000 gulden. De overval gebeurde op de Westhavenweg

op 21 juni 1968. De (vermoedelijk gestolen) 1200 Kever uit 1965 liep behoorlijke schade op. De Spijlbus van begin 1964 (UF-43-85) ziet er voor z'n leeftijd maar matig uit en heeft ook wat deuken en krassen opgelopen. Foto inzet: de Spijlbus bij het politiebureau voor het sporen-onderzoek.





**ADVERTENTIE**

## UIT DE OUDE DOOS

Harry Pannekoek

Een foto uit 1961 met zicht op de Westerstraat in de Jordaan in Amsterdam. De straat ontstond in 1862 na demping van de Anjelijsgracht in 1861. Op veel plekken waren toen gangen (zeer smalle stegen) tussen de 17e eeuwse panden. Deze gaven toegang tot de achter deze huizen gelegen bouwvallige krotwoningen waarin vaak grote (minder bedeelde) gezinnen woonden. Uiteraard onder erbarmelijke omstandigheden en met zeer weinig zonlicht. Honderd jaar geleden was er in deze straat al de Westerstraatmarkt, ook wel 'lapjesmarkt' genoemd. Tot op heden wordt die nog steeds op maandag gehouden. In de

jaren '60 zat, rechts naast de BP pomp (rechts op de foto), Automobielbedrijf/Smeerstation L. van Sunder. Van Sunder had ook het VW logo op zijn pand bevestigd. Dat verklaart ook het aantal luchtgekoelden dat hier geparkeerd staat. Wat direct de aandacht trekt, is natuurlijk de toen prachtige splinternieuwe VW Pick-Up van 1961, compleet met huid. Apart is wel dat deze Pick-Up uitgevoerd was met de zogenaamde Safari voorruit. De ruitenwissers liggen dan ook aangepast lager. En parkeren kan nog steeds in de Westerstraat, maar nu wel in ruil voor € 4,- per uur, als je al een plekje kan vinden!



## PERSFOTO

Volkswagen 1303 uit het modeljaar 1973





## LEDENMUTATIES

### Nieuwe leden

Mw. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Keuer, rood, 1973

Dhr. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Keuer 1200, chincilla grijs, 1969

Dhr. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Keuer 1302, groen, 1971

Dhr. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Keuer 1302 LS cabriolet, wit, 1971

Dhr. xxxxxxxx xxx xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Keuer, marathon blauw, 1972

### Opzeggingen

Geen

### Adreswijzigingen

Geen

### Wijziging autogegevens

Dhr. xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Nieuw: XX-00-XX Keuer, Java grün, 1964

## AANGEBODEN / GEVRAAGD

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de advertentie-redactie in Breda. t.a.v. Paulien Brooymans, Achillesstraat 70A, 4818 BN Breda. Deze rubriek is uitsluitend bedoeld voor de aankoop/verkoop van privé luchtgekoelde volkswagens, onderdelen, boeken, accessoires van luchtgekoelde VV'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 rekening NL39INGB0002915429 t.n.v. LVWCN te Meppel. 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.

**VW Karmann Ghia**, met kenteken xx-xx-xx, type 143031, bouwjaar 18-12-1969. De auto is op 16 mei 2013 bij de RDW in Almelo gekeurd voor herafgifte kenteken xx-xx-xx en is A.P.K. gekeurd (geldig tot 17-mei 2015). Chass.nr. 140xxxxx Kleur Groen. Als iemand belangstelling heeft, graag contact opnemen met xxxx xxxxxxxx tel. 06-xxxxxxx. Dan kan ik uitlegen in welke staat de auto is en welke prijs ik wil ontvangen.

### LVWCN CLUBSHOP

Tel. (0161) 22 02 37 of mail naar clubshop@lvwcn.nl



### LVWCN ONDERDELEN MAGAZIJN

Tel.: 06-23024771 (19.00-22.00 uur)

of mail naar magazijn@lvwcn.nl

Langs komen kan ook (in principe elke maandagavond)

Belt u wel even met ons voor u langs komt!

# ADVERTENTIE





## HUWELIJSFOTO

Het is al weer even geleden: op 29 augustus 1991 gaven Ad Musters en Julia van Beusekom elkaar het ja-woord. Geen betere trouwauto dan onze Kever, die al zijn hele 'leven' in familiebezit is. Voor die dag was een zwager ingezet als chauffeur in pak met hoed en witte handschoenen (niet op deze foto te zien). En dan samen op de achterbank. Met zo'n

royale jurk was dat wel een uitdaging in deze spaarkever uit 1969. Eerst de Kever goed gepoetst en alle smeer van de deursloten en portieren verwijderd. Want hoewel alles gesmeerd moest lopen, mocht dit natuurlijk niet als afdruk op de mooie witte jurk achterblijven! We zijn getrouwd in Soest. Op de achtergrond is Kasteel Groeneveld in Baarn te zien.

## STAATSIEFOTO

Mart Bijwaard: De Cabrio rolde op 18 december 1964 de fabriek uit en is op 22 december 1964 verscheept naar New Orleans (U.S.A.). Tot 1999 is er in California mee rond gereden. Toen hebben wij hem aangeschaft en volledig gerestaureerd. Op 19 maart 2002 is het kenteken verkregen. Ineke en ik hebben

er inmiddels diverse mooie (club)reizen mee gemaakt!

|          |                      |
|----------|----------------------|
| Model    | : VW Kever Cabriolet |
| Bouwjaar | : 1964               |
| Kenteken | : AL-11-34           |
| Kleur    | : Beryll grün        |





**ADVERTENTIE**