

DE LUCHTBOXER

Clubblad van de Luchtgekoelde VW Club Nederland



De p(in)eut
Liefde in drievoud!
Weerzien met Valmorel
Een Rubinrode redactie-Kever



7
2019

AMES CLASSIC CARS

Een unieke collectie historische auto's van Ames Autobedrijf



Ames
Classic Cars

Alle classic cars zijn te bewonderen op onze website
www.ames.nl/classiccars

Volg ons op social media



Ames heeft vestigingen in Dordrecht, Zwijndrecht (servicevestiging/occasions),
Ridderkerk, Sliedrecht, Oud-Beijerland en 's-Gravendeel (servicevestiging)

www.ames.nl

Ver weg,



www.hotrod.nl

en toch zo dichtbij

Bezoek onze vernieuwde internet shop



**hot rod
DOESBURG**

Sinds 1978



Tel. 0313-475556
Fax. 0313-471834



De betrouwbaarste partner in Aircooled & service
Leigraafseweg 13, 6983 BR Doesburg, Industrierrein Beinum-West

Volks Repairs

Aircooled Professionals

**In onze webshop vindt u wel
bijna 10.000 artikelen voor
uw klassieke Volkswagen:**

WWW.VOLKSREPAIRS.NL

**Onze verzendkosten zijn verlaagd!
Verzending nu vanaf € 4,50**

**Openingstijden: ma. - vr. 08.30 - 12.30 & 13.00 - 17.30
uur, za. 09.00 - 13.00 uur, Koopavond wo. 19.00 -
21.00 uur**

**Industrieweg 110, 2651 BD Berkel en Rodenrijs
Telefoon: +31(0)10 - 5223577
E-mail: info@volksrepairs.nl
Internet: www.volksrepairs.nl**



COLOFON

De Luchtboxer, 46e jaargang, nummer 7, 2019

Voorpagina

Foto: de Kever (1964), Morris Minor Traveller (1958) en Otten caravan van Nanne en Anita van Doorn.

ISSN-nummer: I 381-849X
Oplage: ca. 1.250 exemplaren
Druk: Damen Grafia, Haarlem

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, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
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 penningmeester.

Contributie

Leden € 35,00 per kalenderjaar, inschrijfgeld € 7,50.
Gezinsleden (geen blad, wel stemrecht): € 10,00 per kalenderjaar, geen inschrijfgeld.
Indien u ervoor kiest om niet via automatische incasso te betalen, dan rekenen wij € 2,50 administratiekosten per kalenderjaar.

INHOUDSOPGAVE

2	Woord van het bestuur
2	Van de redactie
3	Evenementenkalender
3	27 oktober: Herfststrit
3	2 november: Open dag Magazijn & technische dag
3	Voorjaarsweekend 2020 in Noord-Brabant
4	Een Rubinrode redactie-Kever
6	Alles stuk
7	English style!
8	Weerzien met Valmorel
11	Zestig jaar Kevervirus in 5 generaties (deel I)
12	Liefde in drieluik!
16	Fabrieksfoto's Wolfsburg
17	De p(in)eut
19	Stel je eens voor
21	VolksRepairs stopt!
22	Volkswagens met schade
23	Uit de oude doos
23	Persfoto
24	Ledenmutaties
24	Luchtkeuring, het geheim van VW?
24	Aangeboden / gevraagd
25	Huwelijksfoto

LUCHTGEKOELDE VW CLUB NEDERLAND - CLUBINFORMATIE

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

Postadres

LVWCN
Wildenborchseweg 24
7251 KJ Vorden

Factuuradres

LVWCN Penningmeester
Ketelhaarsweg 11
7944 NK Meppel

BESTUUR:

Voorzitter

Loek Bosman voorzitter@lvwcen.nl

Secretaris

Ernest Mutsaerts secretaris@lvwcen.nl

Penningmeester

Ronald de Kuyper penningmeester@lvwcen.nl

Public Relations

Pim de Lint pr@lvwcen.nl

Magazijn

Wim Brooymans magazijn@lvwcen.nl

Algemeen bestuurslid/Evenementencoördinator

Hendrikjan Wijers evenementen@lvwcen.nl

Algemeen bestuurslid

Deborah van Toledo deborah@lvwcen.nl

Ledenadministratie + klachten over bezorging Luchtboxer

Rudolf Huson, Daltonstraat 11, 1433 KM Kudelstaart
administratie@lvwcen.nl

Redactie clubblad

Maurits Schouten, Pim van Loon, Harry Pannekoek en Janneke Kievit
luchtboxer@lvwcen.nl
De Luchtboxer, Christinastraat 34, 4485 AS Kats

Magazijnteam

Wim, Bob, Arjan, Ivo, Arjan, Erwin, Andreas en Richard.

Clubshop

Willem Sustronk, clubshop@lvwcen.nl

Team Techniek

Henk Grootaarts, tc@lvwcen.nl

Webmaster

Pim van Loon, webmaster@lvwcen.nl

Fehac

Tiddo Bresters, fehac@lvwcen.nl

Taxaties

Bram Keijzers, taxatie@lvwcen.nl

Documentatie

Ton Ketelaars, documentatie@lvwcen.nl

Regioleiders

Brabant	Martien Jonkers, brabant@lvwcen.nl
Noord	Eric Kooi, noord@lvwcen.nl
Noord-West	Marc de Groot, noord-west@lvwcen.nl
Midden	Gert de Haas, midden@lvwcen.nl
Oost	Jan Pannekoek, Harry Pannekoek, oost@lvwcen.nl

Betaalrekeningen

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

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

www.lvwcen.nl

WOORD VAN HET BESTUUR

Loek Bosman

Sinds enkele maanden ben ik nu voorzitter van de LVWCN. Bij het overnemen van de voorzittershamer van Cor Rutte heb ik gezegd, dat ik het een voorrecht vind om deze bloeiende club te mogen leiden. De club is al jaren constant in het ledenaantal, er worden geweldige evenementen georganiseerd en met de Taxatiedagen, Clubshop, Magazijn en Luchtboxer bieden we onze leden een waardevol pakket aan diensten aan. Er is een flinke kern aan actieve leden en bovenal, er heerst een gemoedelijke en plezierige sfeer. Leden komen uit uiteenlopende beroepsgroepen, variëren van jong tot oud en beleven hun hobby op heel verschillende manieren: je hebt sleutelaars, poetsers en rijders. Bovendien is er veel bereidheid om elkaar te helpen. En wat hen bindt, is de liefde voor de luchtgekoelden en de gezelligheid.

Mijn liefde voor de Kever dateert uit mijn kindertijd. Mijn vader had geen auto, wat ik als autofanaat natuurlijk heel jammer vond. Maar een oom, die vertegenwoordiger was in poppenkleertjes, had een Volkswagen, een Ovaal van omstreeks 1955 en ik mocht wel eens een dagje mee op tournee langs alle speelgoedwinkels. Wat een feest was dat!

Toen ik zelf ging autorijden, was de Kever even uit beeld en heb ik jarenlang Eend gereden. Toch bleef de Kever aan me trekken en ik begon te denken over een Kever náást mijn dagelijkse auto. In 2000 zag ik een mooie witte Kever uit 1964 staan en, na hevig twijfelen met vragen als: 'Wat moet je er eigenlijk mee? - Is het niet een eeuwig gevecht tegen de roest?', heb ik hem gekocht en ik heb er geen moment spijt van gehad. Ik geniet elke keer weer van het geluid, de geur, het rijden.

Naast het bezig zijn met de Kever verdiep ik me graag in de boeiende geschiedenis van de Kever. Dat gaat over ontwikkelingen in de techniek in de dertiger jaren, het ontwikkelen van de prototypes, het op gang komen van de fabriek onder leiding van Majoor Hirst, het Wirtschaftswunder in de jaren '50 en '60 en de opkomst als cultauto in de VS.

Kort nadat ik mijn Kever had gekocht, werd ik lid van de LVWCN. De eerste jaren voelde ik me vooral abonnee van 'De Luchtboxer'. Het duurde wel even voor ik de aansluiting vond. Tot ik in 2006 in het bestuur ben gestapt als penningmeester. In die rol heb ik de club en veel clubleden leren kennen en ben ik me er thuis gaan voelen.

Als voorzitter hoop ik dat ik aan de rijke clubgeschiedenis nog een aantal voorspoedige jaren kan toevoegen. Wat goed loopt, moet je vooral continueren en ervoor zorgen dat dat in stand gehouden kan worden. Daarnaast wil ik kijken op welke punten het nog beter kan. Daarom hoop ik in de komende maanden veel leden te spreken en te horen op welke punten we de club en onze activiteiten nog verder kunnen verbeteren.

De zomerperiode is niet de drukste tijd voor een bestuur. Het lopende jaar is al georganiseerd en dat gaf mij de gelegenheid om mij rustig in te leven in de nieuwe rol. In de komende maanden wordt dat anders, want dan gaan we ons als bestuur bezig houden met het programma voor 2020. Ik heb er veel zin in!

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

Meld dit dan a.u.b. aan:
LVWCN-Ledenadministratie
Rudolf Huson
Daltonstraat 11
1433 KM Kudelstaart
administratie@lvwcn.nl

VAN DE REDACTIE

Janneke Kievit

Aalsmeer, 18 september 2019

Beste lezers,

Vanuit een open metalen schuit uit 1910, al varend op de Westeinder Plassen, met mijn lief aan het stuurwiel, zit ik met pen en papier op schoot deze tekst voor te bereiden. Het was een druk weekje in en rond Aalsmeer. De zogeheten 'Pramenweek' ligt net achter ons, met als grand finale 'de Pramenrace': een evenement waarbij 160 pramen, versierd en wel, een bepaald parcours afleggen om te bepalen welke bemanning het behendigst is met alle obstakels en wie dus als eerste finisht, of als mooiste. Het zegt u niets, je moet erbij zijn geweest.

Echter, ik vind het een mooie parallel met hetgeen wij met z'n allen zo waarderen: onze ouwetjes in goede vorm houden en waar mogelijk showen aan elkaar, het bijeengekomen publiek, de overige verkeersdeelnemers, enfin: vult u verder zelf maar in.

Nu het weer ons nog steeds verwent met prachtige dagen, valt er nog veel te genieten van onze hobby: het Najaarsweekend is, met dat ik dit schrijf, nog toekomstig. Maar op het moment dat u dit leest alweer voorbij. De weersvoorzichten zijn subliem, dus wederom staat niets een prachtig weekend in de weg. En wat zijn er, mede dankzij deze mooie zomer, weer veel mooie tochten verreden: of dat nu een dagrit was of meerdaagse evenementen: voor iedereen viel er veel te beleven op oldtimer gebied. U heeft er uitgebreid over kunnen lezen in uw favoriete magazine. Immers: in elke Luchtboxer wordt van alles hierover met u gedeeld door enthousiaste lezers, die elk op eigen wijze willen vertellen waarom het nu zo leuk is om een VW uit vervlogen tijden te bezitten. Beschouwt u deze woorden dan ook als aanmoediging om hier vooral mee door te blijven gaan!! De redactie ontvangt graag uw teksten en natuurlijk bijbehorende foto's.

Rest mij u allen (mede namens de overige redactieleden) een mooie herfst toe te wensen en wie weet treffen wij elkaar tijdens de gelijknamige rit eind oktober. Wij zijn er in ieder geval graag bij!

Hartelijke groet, Janneke.

SLUITINGSdatum KOPIJ VOOR
LUCHTBOKER NR 8 - 2019:

1 november 2019

(verschijningsdatum ca. 29 november 2019)

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.



EVENEMENTENKALENDER

2019

27 okt. Herfstrit, zie pag. 3
2 nov. Magazijn open, Terheijden, zie pag. 3

2020

4/5 jan Aircooled Winterfest, Rosmalen
www.aircooledwinterfest.nl
15/17 mei Voorjaarsweekend, Soerendonk, zie pag. 3
13 juni Tocht der Lage Landen, meer info in LB8
17/23 sep. Najaarsweekend in Pajottenland, meer info in LB8

27 OKTOBER: HERFSTRIT

Peter Muller

Zondag 27 oktober is het weer zo ver, de Herfstrit 2019 is dan een feit. Het vertrekpunt dit jaar is op mini-camping 't Lebbink in Vorden. We hebben Ab en Annie Velhorst bereid gevonden om voor die dag de camping vrij te maken voor onze luchtgekoelden. Ruimte genoeg dus! Ik hoop op een mooie opkomst.

Tussen 10:00 en 11:00 uur hopen we de deelnemers te

begroeten. De planning is dat we, na een bakje koffie of thee en gezellig bijpraten, vanaf 11:30 uur gaan rijden. Een mooie route door een deel van de prachtige Achterhoek is ondertussen een feit, inclusief een kleine puzzel met leuke prijsjes. Hopelijk zien we elkaar op de 27e.

Het adres van de mini-camping: Mini-camping 't Lebbink, Lindese Enkweg 1, 7251 NH Vorden (www.tlebbink.nl)

2 NOVEMBER: OPEN DAG MAGAZIJN & TECHNISCHE DAG

Magazijnteam

Zaterdag 2 november 2019 is er weer de traditionele technische dag en is ook het Magazijn open. Vanaf 10.00 uur bent u welkom en staat de koffie klaar. Voor de lunch hebben we weer goed gevulde erwtensoep, roggebrood met spek en diverse belegde broodjes.

Het technisch programma is nog niet helemaal bekend, maar zal zeker voor iedereen interessant zijn. Er valt weer volop te snuffelen en wij proberen er voor iedereen een gezellige dag van te maken. Ook is onze documentalist aanwezig, en kunt u technische vragen stellen.

Opgeven of inschrijven is niet nodig en er zijn geen kosten aan verbonden. We sluiten de dag af om ± 16.00 uur. Het adres is: xxxxxxxxxxxx.

Routebeschrijving

xx

VOORJAARSWEEKEND 2020 IN NOORD-BRABANT

Jeroen, Lisa, Guy, Toni, Marlou, Remy, Elise, Freddie, Elize en Bram
In het weekend van **15-16-17 mei 2020** nodigen wij alle clubleden uit voor een kampeerweekend in het mooie Soerendonk (Regio de Kempen, in Zuidoost-Brabant). Aan het programma werken we op dit moment nog, maar u kunt er vanuit gaan dat er voor jong en oud iets te beleven is. Later dit jaar zal de daadwerkelijke aanmelding starten.

We zullen verblijven op camping Slot Cranendonck in Soerendonk (www.slotcranendonck.nl). Een mooie camping, met zwembad, goede faciliteiten en gelegen in de mooie Brabantse natuur.

Er zijn enkele stacaravans te huur. Meer informatie daarover kunt u rechtstreeks bij de camping opvragen. Ook zijn er in de buurt een paar leuke B&B's te vinden, zodat ook de niet-kampeerders mee kunnen genieten van het weekend. Informatie over de B&B's is op te vragen via Toni: toniras@gmail.com.

Kortom, alle reden om deze data alvast te reserveren. Tot dan. Houdoe!



EEN RUBINRODE REDACTIE-KEVER

Harry Pannekoek

In oktober 1980 kocht ik mijn Ovaal Kever bij een autobedrijf in Apeldoorn, na een tip van mijn kameraad. Na een leuke proefrit merkte mijn broer Jan op, dat er wel degelijk laswerk aan zou zitten. Maar dat was voor hem geen probleem, dus werd de koop gesloten. En bovendien kon de Ovaal gelijk gestald worden bij Jan en Truus in (toen nog) Twello. Toch zou de feitelijke restauratie nog vele jaren duren...

In september 1984 gingen we samen (Jan, Truus, Ankie en ik) naar de Najaarsbijeenkomst in Westerbork, waar wij ter plekke lid zijn geworden van de LVWCN. Jan met zijn '58-er Kever (de XX-30-77) en ik met m'n '57-er Ovaal (de XD-49-66). Enkele dagen later kreeg Jan te horen dat hij in Westerbork was ingeschreven als het 500e lid! De toenmalige voorzitter, Atte Roskam, heeft Jan en Truus destijds vanwege dit heugelijke feit ook met een bezoekje vereerd en onder andere een jaar lang gratis lidmaatschap van de LVWCN aangeboden.

We gaan de redactie doen

Door met name andere soorten werkzaamheden vlot het met de restauratie van de Ovaal nog niet echt. Is ook helemaal geen probleem, want haast heb ik er niet mee. Bovendien moeten er nog vele onderdelen gezocht en aangeschaft worden (internetloos tijdperk!). Als in februari 1988 de toenmalige redactie van 'De Luchtboxer' (Sybe en Greetje Smid) na 10 jaar aangeeft te stoppen als redactie, besluiten Ankie en ik om deze taak op ons te nemen. Betekent wel, dat we dus nog meer naar bijeenkomsten zullen moeten gaan. Maar ja, de Ovaal is nog steeds niet klaar en om zonder luchtgekoelde naar evenementen te gaan, is ook al zo wat.

Uit een schuur getrokken

In diezelfde periode begon ook de herinnering aan m'n eerste Kever uit 1963 de kop op te steken. Deze witte 1200 met vouwdak was in 1973 in bezit. En zo werd het plan geboren om er nóg een Kever uit de periode 1962 - 1964 bij te kopen, zolang de Ovaal nog niet klaar was. Uiteindelijk werd het een leuke Rubinrode Kever uit juli



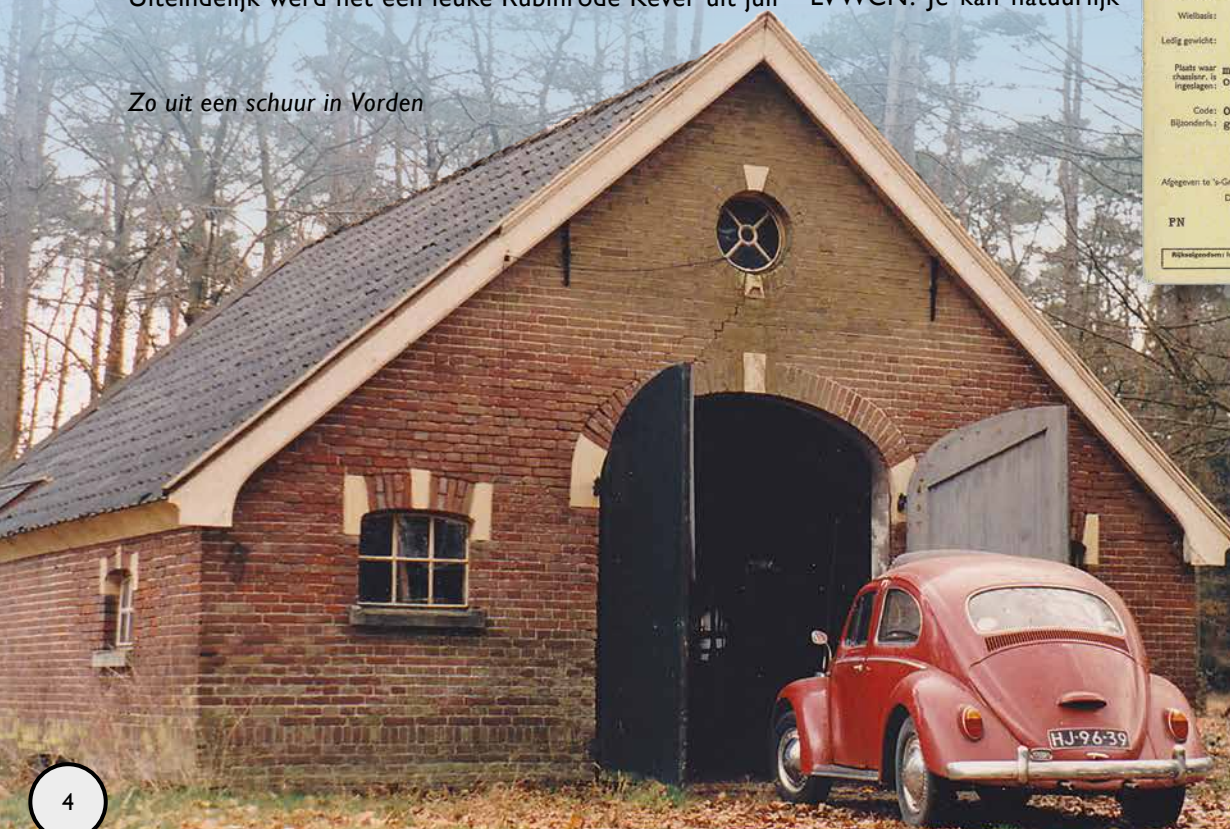
1964 (met nog de kleine ruiten) die, ook weer via een tip, uit een schuur in Vorden werd getrokken. Tja, die rode stond daar al enkele jaren in die schuur, dat werd dus niet meteen naar huis rijden. En ook nu merkte Jan op dat er wel wat laswerk aan zat, maar dat kon er tussendoor nog wel bij. Nou, ik blij met zijn opmerking! De '64-er met het kenteken HJ-96-39 gekocht en gelijk meegenomen op de aanhanger achter m'n Volvo Amazon. En echt.. dat zijn wel van die heerlijke momenten waar we beiden enorm van kunnen genieten.

Nog een '64-er Kever

De Rubinrode Kever komt dan naast de Ovaal te staan in de ruime garage van Jan en we beginnen er gelijk aan. Natuurlijk, zoals altijd, zit er meer laswerk aan dan in eerste instantie zichtbaar was. Vlak na aanschaf van de '64-er kon ik er nóg een kopen uit 1964, maar deze was van ná augustus 1964, dus al met de grotere ruiten. In 1988 was dit wel een leuke witte Kever, maar voor ons minder interessant in die tijd, plus dat er geen papieren meer bij waren. Besloten werd om die witte '64-er er bij te kopen en dan te gebruiken voor onderdelen voor de rode. Zo gezegd, zo gedaan. En in een tijdsbestek van ruim 2 maanden stond er weer een harde Rubinrode Kever voor dagelijks gebruik en uiteraard voor bijeenkomsten van de LVWCN! Je kan natuurlijk

Het kenteken:	HJ 96 39	(A)
is opgegeven voor de vierwielige personenauto		
Merke:	Volkswagen	(F)
Chassisnr.:	6458840	(C)
Type:	117	
Kortwerk:	—	2 deurs
Wielbasis:	240 cm	rood
Ledig gewicht:	740 kg	B 4 —
Plaats waar chassisnr. is ingeslagen:	midden op centrale framebuis onder achterbank	
Code:	00VOLK-012	8840
Bijzonderh.:	geen	
Afgegeven te 's-Gravenhage, de	13 juli 1964	(B)
De Directeur van de Rijdsdienst voor het Wegverkeer,		
FN		
Rijbewijsgebruik: het is niet toegestaan om de afgegeven rijbewijskaart te gebruiken voor andere voertuigen dan de afgegeven voertuigen.		

Zo uit een schuur in Vorden





Ovaal en '64-er gebroederlijk naast elkaar



Het laswerk en strak maken is klaar



Afbouwen in volle gang



De XX-30-77 van Jan net opgehaald (1983)

niet in twee maanden een Kever t p restaureren, en dat hoefde ook niet. Maar hij zag er echt mooi uit, reed prima en verkeerde ook in een goede technische staat.

Met veel plezier bereden!

Onze eerste bijeenkomst met de Rubinrode Kever als redactieteam is ook gelijk een jubileumbijeenkomst, namelijk 15 jaar Luchtgekoelde VW Club Nederland! Deze werd gehouden op 14 en 15 mei 1988 in Soesterberg (Militair Luchtvaartmuseum) en bij het Dierenpark Amersfoort. We hebben met de '64-er heel veel plezier gehad en Ankie heeft er zelfs nog een tijd dagelijks naar haar werk in gereden. En toen ook de Ovaal in 1993

eindelijk klaar was, mocht Rubin nog blijven. Maar, na 13 jaar besloten we om de '64-er te verkopen. Het is dan inmiddels 2001. De HJ-96-39 blijft nog een tijdje in de club, maar is helaas ergens in 2014 geëxporteerd. En daarmee is er dus ook een stukje clubhistorie verdwenen. Als een soort eerbetoon hangt er daarom nu in mijn woonkamer een dashboard, precies zo nagemaakt als die van de HJ-96-39!



Ovaal en '64-er samen op de oprit (1993)

ALLES STUK

Alex Visser

Het verhaal begint op zaterdag 20 juli. Het is een regenachtige zaterdag. Morgen, zondag dus, is er de Keverdag in Goes. Omdat het vanuit Hilversum toch een heel stukje rijden is naar Goes en wij in het bezit waren van een 'weekendje-weg-bon', hadden we besloten om al op zaterdag af te reizen. Maar het regende pijpenstelen. Dat had onverwachte gevolgen...

Start in mineur

Rijden in de regen vinden we niet leuk. Op basis van 'Buienradar' kozen we daarom een moment uit, waarop het leek dat de regen wat minder zou worden en dat het na het passeren van Utrecht droog zou worden. Alles dus in de Kever geladen, maar op het moment dat ik de ruitenwissers inschakelde, bleven ze stokstijf op de voorruit staan! Een vluchtige blik op groep 10 leerde me, dat de zekering gewoon intact was. Tsja, wat nu? We namen het zekere maar voor het onzekere en laadden al onze spullen in de Suzuki Swift. Zo vertrokken we die dag alsnog naar Goes.



Zoektocht naar het waarom

Zondag hebben wij vol bewondering gekeken naar alle Kevers die op de Grote Markt stonden opgesteld. Het was de Brilkever van Lex van Garderen die 's middags met de publieksprijs weer richting Amersfoort vertrok. Maandag ben ik maar eens onder de kofferbak gekropen om te kijken wat er nu eigenlijk aan onze Kever mis was. Al snel kwam ik erachter dat de ruitenwissermotor geschakeld was op groep 11 van het zekeringskastje, samen met het remlicht. Twee doosjes zekeringen verder bleek er sluiting te zitten in de zwarte draad van het remcircuit. Maar dan heb je de ruitenwisserschakelaar en de ruitenwissermotor natuurlijk al gedemonteerd...

Raak!

Uiteindelijk, als je het schema bestudeert, dan blijkt er een knooppunt te zijn van waaruit er een plusdraad naar de claxon loopt. De originele claxon was, zo bleek, in het verleden losgekoppeld door één van de vorige eigenaars. Waarbij de bedrading is blijven zitten. Oorzaak van de sluiting bleek uiteindelijk dat de plusdraad niet was voorzien van een stukje tape. Hij maakte sluiting aan de bovenkant van de schokbreker, die ik een maand geleden had vervangen.

Onverwacht opnieuw een raadsel

Ruim een dag nadat ik de oorzaak had gevonden en de zaak weer in de oorspronkelijk situatie wilde terugbrengen, kreeg ik de Kever niet meer gestart.



Bij het omdraaien van het contactslot reageerde er helemaal niets meer. Geen rood en geel contactlichtje, niets meer, nada. Ik herinnerde mij, dat ik bij het uitschakelen de laatste keer, eerst de kilschakelaar en toen pas het contactsleuteltje heb omgedraaid. Ik weet niet of het essentieel is, maar het was gebeurd. De motor sloeg na enkele seconden vanzelf uit. Omdat ik geen andere reden kon ontdekken, uiteindelijk maar besloten om naar het Kevercentrum te gaan.

Daar gevraagd of de spanningsregelaar defect zou kunnen zijn. De medewerker sprak dit tegen en wees me op een draad die onder de achterbak doorloopt, vanaf de spanningsregelaar naar het contactslot. Bij controle thuis bleek deze draad wel verdacht. Er zaten twee lassen in met kroonsteentjes en een wat andere vage las. Bovendien was de draad gedeeltelijk vervangen door een andere kleur draad met ook een dunnere kern. De draad vervangen door een dikkere. Maar de startmotor bleef akelig stil. Na wat getob met doormeten, want dat is altijd lastig als je alleen bent, bleek bij het zekeringsblok het aansluitlipje (waar het kabelschoentje op zit) van de plusdraad (die van de accu komt), te zijn afgebroken. Dat verholpen. En, YES! Er kwam weer leven in de Kever: de beide controlelampjes deden het weer, de koplampen hadden weer licht in de ogen en zelfs de ruitenwissers gingen weer vrolijk heen en weer. Dan denk je de zaak toch weer onder controle te hebben, ja toch? Maar niet dus!! Alles, behalve starten.

Eigen schuld

Uiteindelijk ben ik maar eens gaan lezen in 'Het Boxertje'. Daar las ik de complete analyse over wat te doen als de startmotor niet wil draaien. Samen met een schilder die vlakbij mijn garagebox aan het werk was, heb ik de Kever aangeduwd en naar mijn sleutelclub gereden. Toen de auto op de brug stond, kon ik constateren dat bij het aanspitsen van de draad die onder de achterbank doorloopt, het kabelschoentje van de startmotor was losgeschoten.

Nou ja, eind goed, al goed. Uiteindelijk kan ik zeggen dat door mijn eigen gerommel, ik zelf de veroorzaker van alle ellende ben geweest. Jammer dat we niet naar Goes konden komen met de Kever. Maar ik had er niet aan moeten denken, dat ik onderweg erachter had moeten komen dat mijn ruitenwissers het niet deden. En, ook zonder de Kever hebben we zeker wel genoten van de Keverdag in Goes, maar we misten onze trouwe makker natuurlijk wel!

ENGLISH STYLE!

Leo Eras

Mijn reis deze zomer door 'Good old England' zorgde bij het verlaten van de ferrie in Hull voor de nodige aanpassingen. Ik bedoel hiermee met name het links rijden. Het bord 'Keep Left' deed ons 'Continental's' er nog even fijntjes aan herinneren. Maar waar komt dat verschil eigenlijk vandaan?

Als je naar de vroege auto's vanaf het begin van de 20e eeuw tot aan het einde van de '20-er jaren kijkt, valt het op dat deze voertuigen waren uitgerust met rechtse sturen. Het waren eigenlijk niets anders of niets meer dan gemotoriseerde koetsen, boerenkarren of rijtuigen, waar voorheen een paard voor stond. De koetsier hiervan zat altijd rechts op de bok. De rede hiervoor was, dat hij de zweep in zijn rechterhand hield, want de meeste mensen zijn immers rechtshandig. Daarom zat hij rechts om te voorkomen dat hij met de zweep passagiers of de lading zou raken. Als in die tijd op de toen nog smalle wegen twee wagens elkaar moesten passeren, was het zaak dat de wielen elkaar niet zouden raken. Om hier goed naar te kunnen kijken, koos men de linkerkant van de weg. Even stoppen om een praatje te maken met elkaar ging ook veel makkelijker. Tegenwoordig zit een koetsier nog altijd rechts op de bok, het maakt niet uit in welk land of aan welke kant van de weg wordt gereden.

De vasthoudendheid aan gewoonten en tradities, wat Engelsen zo kenmerkt, is één van de redenen waarom men er nog steeds aan de 'verkeerde kant' rijdt. Ook in landen, die stammen uit het koloniale verleden van Engeland, wordt nog steeds links gereden. De andere landen stapten voor het grootste deel al ver voor de Tweede Wereldoorlog over op rechts rijden. Eén van de laatste landen was Zweden, dat zich in september 1967 aanpaste aan de rest van het continent, IJsland een jaar later. Vandaar ook dat we wel eens auto's aantreffen uit Zweden met het stuur rechts.



3 september 1967, Stockholm, wisselen van rijbaan

Op het vaste land van Europa werd in 1924 door middel van een internationale 'code voor de automobilist' afgesproken dat men zoveel mogelijk rechts zou rijden. Dit nam niet weg, dat er nog wel auto's werden toegelaten met een stuur aan de rechterkant. Dit waren meestal import voertuigen of voertuigen met een speciale reden voor het rechtse stuur. Bussen en vrachtwagens in Alpenlanden, die veel in de bergen moesten rijden (b.v. Zwitserse postbussen), hadden daardoor een beter zicht langs de afgrond. In Nederland waren lange tijd de bestelbussen van de PTT uitgerust met rechts stuur, om makkelijker in- en uitstappen bij brievenbussen mogelijk te maken.

Onderzoek heeft uitgewezen, dat links of rechts rijden niet veiliger, beter of logischer zou zijn. Het aanpassen ging mij gelukkig goed af, rotondes zijn in het begin het lastigst, de Kever is weer zonder kleerscheuren terug.



In de oranje gekleurde landen rijdt men links



WEERZIEN MET VALMOREL

Janneke Kievit

Ergens in het najaar van 2018 kwam ons ter oren dat er een oldtimer reis georganiseerd zou worden door Leo en Yvonne Eras, in samenwerking met Frits Enschede, woonachtig in Valmorel en Kever cabrio liefhebber pür sang. Omdat we in mei 2018 ook Valmorel bezocht hadden tijdens 'de Testrit' (uitgezet door Tiddo Bresters) werden we erg blij en zo mogelijk nog enthousiaster over deze kans om dit mooie gebied wederom te kunnen bezoeken en dit keer de hotelzijde van het verblijf 'te ondergaan', want het werd al snel duidelijk dat we zouden verblijven in Hotel 'Du Bourg'. Deze naam zal voor een aantal van de lezers van dit blad leuke herinneringen oproepen.

Fleurig en gevarieerd deelnemersveld

Na op de pré-uni de overige deelnemers te hebben ontmoet, groeide ons enthousiasme zo mogelijk nog meer want: het deelnemende wagenpark zag er gevarieerd uit, al werd het gedomineerd door Kever cabrio's, waarvan er 12 in verschillende kleuren en geboortejaren mee zouden rijden, verder was er een MG, een Ovaal, een Golf cabrio, een Peugeot 204 cabrio en onze VW 2TB bus uit 1975, om de variatie er in te houden.

Naarmate de maanden tot vertrek verstreken, werd het contact tussen de deelnemers steeds frequenter bijgehouden op de app-groep, die speciaal voor deze gelegenheid geopend was: 'Vivement Valmorel'. Die gaf heel goed weer waar iedereen zich mee bezighield en zou vóór, tijdens en ná de reis zijn nut bewijzen.

Start van de vakantie

Op vrijdag 23 augustus was de samenkomst van alle deelnemers gepland in Colmar. De nacht voor dit treffen had een groot deel van de équipes de nacht gezamenlijk doorgebracht in Amnéville, Frankrijk. Voor Jan en mij was de eerste overnachting gepland in Bittburg. Wanneer we in de gelegenheid zijn, bezoeken we graag deze stad en doen we haar/zijn naam eer aan op een, zo mogelijk, zonnig terras in de nabijheid van een bepaalde brouwerij. Volgende dag verder over de Duitse Autobahn, niet veel natuurschoon, maar je schiet wel lekker op. In de namiddag arriveerden we in Colmar op qua hotel bekend terrein (zelfde stop als in mei 2018). Ook het avondeten was opnieuw een waar genoegen in hetzelfde etablissement als toen.



Op tijd naar bed want van reizen word je moe

De volgende dag stond de rit gepland naar de uiteindelijke bestemming: Hotel 'Du Bourg' in Valmorel. Deels over de tolweg Frankrijk, vignetweg Zwitserland, autoweg Frankrijk, arriveerden we eind van de middag (zeg maar gerust begin van de avond!) in Valmorel. Ingecheckt in het hotel, leuke kamer aan de straatzijde, dus mooi zicht op de oldtimers. Deze eerste en alle overige avonden zouden we dineren bij verschillende restaurants in Valmorel. Van te voren de menu keuze al kenbaar gemaakt, dus was daar dagelijks de reminder op de app groep: 'weet wat je eet'. Nou, en gegeten hebben we. Elke avond zou er wederom een drie gangen menu volgen en ik moet zeggen: het was heel goed verzorgd!

Eerste avond in Valmorel ook meteen hartelijk verwelkomd door Frits Enschede, die het programma voor de volgende dag ging uitleggen: eerst een ontmoeting met nog veel meer oldtimer liefhebbers en hun voitures





en dan achter elkaar aan door het centrum van Valmorel rijden (normaal afgesloten voor autoverkeer), klinkt een aantal van u heel bekend in de oren, waarschijnlijk. Daarna de automobielen ter bezichtiging opgesteld langs de hoofdstraat van het dorp en in de middag een presentatie van alle beauty's in een hoger gelegen dorpje, alwaar een jury een keurende blik zou werpen op ons erfgoed en wij intussen door de plaatselijke middenstand verwend werden met veel lekkers. Hieraan voorafgaand ook al genoten van een drie gangen lunch, aangeboden door het feestcomité. Het kon allemaal niet op. We voelden ons echt in de watten gelegd en een beetje belangrijk ook wel. Het hele gebeuren werd 'opgeleukt' door een accordeonist, die eerst nog een brede welwillende glimlach op onze gezichten wist te toveren. Maar, nadat het trekkastgejengel langer dan een uur onafgebroken op 40 centimeter van onze tafels had geklonken, was er niemand meer die het nog leuk vond. Helaas kon dat het enthousiasme van de muzikant niet temperen, wat dan eigenlijk wel weer hilarisch was, dus dan toch weer lachen, etc. Gelukkig komt aan alles een eind en konden we richting het dorpscentrum gaan. Daar werden we weer blij van een glaasje sangria en troffen we een uurtje later wederom dezelfde muzikant aan.



Later, terug in Valmorel, was de prijsuitreiking voor de mooiste oldtimer. Niemand van ons sub-groepje van zes ging er van uit dat er iets te winnen viel, en hierdoor was de verrassing des te groter dat de cabrio van Mart en Ineke Bijwaard er met de nummer 1 prijs van de publieksjury vandoor ging. Later die dag, tijdens het diner, bleek dat iedereen een leuke herinnering aan deze dag in ontvangst mocht nemen.

Maandag 26 augustus

Tour naar de Col d'Iseran, voorafgegaan door een klim naar de Col Madeleine, inclusief een helder uitzicht op hetgeen we in mei 2018 niet hadden kunnen zien door de hardnekkig mist die er toen hing. Wat een prachtige view op stuwdam / stuwmeer. Voor de liefhebbers (en dat waren wij) stond er die dag dus een rit gepland van 280 km. Maar die kon naar eigen inzicht, of het inzicht van de





oldtimers die hier en daar problemen kregen, ingekort worden. Warm gelopen remmen, daar zit niemand op te wachten, en bleek gelukkig ook maar bij één deelnemer het geval. Was wel heel spijtig, want deze deelnemer had vóór vertrek (zoals getipt in de nieuwsbrief over de reis) wel degelijk zijn remmen laten controleren, en daar vertrouw je dan ook min of meer op. Nu zat er niets anders op dan de remvloeistof af te laten koelen en daarna rustig aan terug te keren naar Valmorel.

Dinsdag 27 augustus

Een rit naar de kleine Sint-Bernhardpas, een klein stukje Italië in (want daar kun je het allerlekkerst lunchen, aldus Frits) en weer terug via Montgirod, Valezan, Longefoy en Notre Dame du Pré, wederom

werd het uiterste gevraagd van de stuur-/schakel-/remkunsten van zowel bestuurders als voertuigen, maar ja, daar doe je het allemaal voor! Zonder uitdaging geen overwinning! Adembenemende vergezichten, diepe dalen, hoge toppen. En dat alles steeds onder perfecte weersomstandigheden, veel zon, hoge temperaturen, heldere lucht. We hadden echt alles mee. Af en toe had het scherm van de routeplanner meer weg van een diep bord gevuld met spaghetti (haarspeldbochten) en waren we ook weer blij om zonder problemen terug te keren naar ons tijdelijke home.

Voor nu: zie de prachtige foto's (met dank aan Mart, Ineke en Marja) en in de volgende Luchtbboxer het vervolg van dit avontuur.



ZESTIG JAAR KEVERVIRUS IN 5 GENERATIES (DEEL I)

Wim van Dommelen (wimvandommelen@live.nl)

In de laatste Luchtboxer van 2018 heb ik mij (opnieuw) voorgesteld als lid van de LVWCN. Opnieuw, omdat ik zestien jaar uit beeld was na mijn voorlaatste Kever van 1991-2002. Dit artikel is de invulling van de belofte om een wat uitgebreider artikel te schrijven. Wat heet: schrijven is schrappen, zeker bij een onderwerp als dit! Ik probeer de chronologische draad op te pakken van Kevers binnen 5 generaties van mijn familie en het verhaal achter mijn huidige, derde Kever.

1957 – 1963 De Kevers van mijn opa

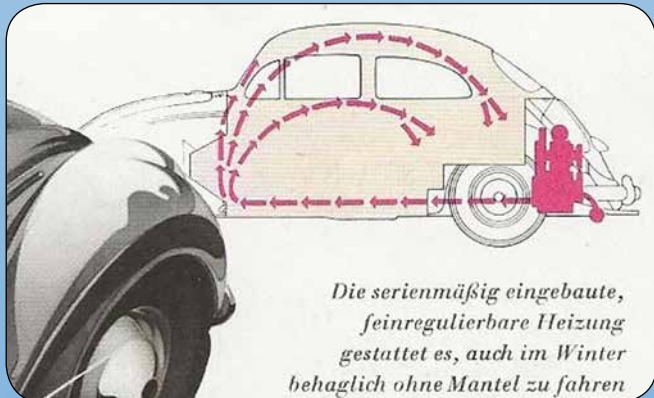
Als peuter was mijn grootste autowens een rode VW Kever, zo is mij althans verteld. Die liefde zat er dus al vroeg in, ik kan mij dat niet herinneren. Wel herinner ik mij de Kever van opa Van Dommelen. Eind '50-er jaren woont hij in een bungalow naast de boerderij. Hieronder zie je mij als 2-jarige peuter met zus Jenny en het Ovaaltje van opa op de achtergrond.



De ervaring als kind in de kattenbak achter de achterbank staat me nog helder voor ogen. Je zat zo'n beetje bovenop de motor, het geluid van zo'n boxer wordt in je geheugen gegrift. Bij het optrekken tel ik mee en geef aan wanneer 'hij' (een Kever is altijd een 'hij') na vier keer 'ademhalen' op z'n top zat.

Opel en Volkswagen wisselden stuivertje

Met mijn oom Cor en mijn moeder heb ik geprobeerd het verhaal rond opa's Kevers te reconstrueren. Het schijnen er enkele geweest te zijn in de jaren 1955-1963. Vóór het Kevertijdperk werd er een watergekoelde Opel Olympia gereden. Ellende in de winter, met iedere keer warm water bijvullen, in combinatie met slecht starten. Telkens moest de auto worden aangetrokken door het paard. Wellicht heeft de luchtkoeling van de Kever bijgedragen in de aanschaf ervan. Oom Cor en echtgenote Tiny,



Rond 1960 uit een Duitstalige (!) brochure van Pon: volgens VW ook 's winters zonder jas te rijden

zoon Paul, opa, oma en hun huisvriendin Bep gaan regelmatig op vakantie richting Frankrijk met de Kever en daarachter de Travelsleeper. Cor met opa voorin, de drie dames op de achterbank en kleine Paul in de kattenbak. Dat moet rond 1962, 1963 zijn geweest, zelf was ik die kattenbak inmiddels ontgroeid. Helaas zijn hier geen foto's meer van te vinden. Naar verluidt betekenden het (laten we zeggen) beperkter stuurvermogen en de verwarmingscapaciteiten van de Kever voor mijn opa toch weer de overstap naar Opel. Een Opel Kapitän P2, in mijn toenmalige jongensogen een indrukwekkende verschijning.

1974 Aanloop naar m'n eerste Kever

Een sprong in de tijd: 1974. De verkeringsperiode met mijn vrouw Tineke start nog in het autoloze brommertijdperk. Op de eerstvolgende afspraak met Tineke (na de eerste klik op de zaterdagavond daarvoor) ergens in februari 1974 rijden we elkaar nog finaal mis. Wel afgesproken op een straathoek, maar niet wetend wat voor bromfiets wij reden. Nu rij ik inmiddels een Tomos 4-bak: dat was 'm net niet, na een eerste brommer Puch Skytrack (al zonder 'potje' en met 2 voetversnellingen). Tineke op een witte Vespa Ciao. Beiden met helm, zo ziet iedereen er zo'n beetje uit in die dagen.



1971: HET affiche op je slaapkamer (Puch reclame)

Zeker met dikke verkering is een auto wel zo handig. Ik heb in die dagen dan ook mijn rijbewijs gehaald en wel bij Chris Ordeman in Vorchten. Een boer in ruste, die het Guinness book of records nog heeft gehaald als oudste rij-instructeur van Nederland. Hij was op z'n 82ste nog actief. Les één in een Opel Record 1900 start met een soort ondervraging, afgesloten met zijn conclusie: 'Oké, trekker gereden, dus ik hoef verder niets uit te leggen, rij maar naar de IJsseldijk, kun je de hellingproef doen'. De zoektocht naar een auto kon worden gestart. Dat is nog een heel dingetje voor een 18-jarige, kan ik je vertellen.

(Wordt vervolgd)

LIEFDE IN DRIEVOUD!

Maurits Schouten

Nanne en Anita van Doorn uit Alphen aan den Rijn wonen 'boven'. Vanuit hun woonkamer op de eerste verdieping hebben zij een prachtig uitzicht. Zij delen de woonkamer met 5 elegante katten. Wie, zoals ik, een kijkje mocht nemen in hun garage op de begane grond, trof daar op dat moment geen klassieke Volkswagen aan, maar een (even) karaktervolle Morris. De Kever staat 5 minuutjes verderop in een ruime garagebox. Periodiek wisselen ze van onderdak. Aan tafel is er aan gesprekstof geen gebrek. Zeker zodra ook hun fraaie Otten caravan ter sprake komt! Een energiek en innemend stel, die Nanne en Anita! Een interview.

Tijd tekort

Wat Nanne en Anita betreft, zouden weekenden wel een dag of wat langer mogen duren, sowieso gedurende het 'oldtimer-hoogseizoen'. Het meeste oldtimergebeuren trekt immers vooral vanaf eind april tot medio juli voorbij, met vervolgens nog een paar weken in september en oktober. Eigenlijk een veel te korte periode. Zeker, wanneer je dan óók nog eens de keuze hebt uit maar liefst twee karakteristieke stukjes rollend erfgoed, in combinatie met een al even nostalgisch aandoend 'sleuruhutje'. We hebben het dan over een mooie panama beige Kever uit 1964 en een chique ogende groene Morris Minor Traveller uit 1958 met nog de originele houten constructie aan de achterzijde. Allebei hebben ze



een trekhaak, waarachter de een paar dorpen verderop gestalde Otten caravan uit 1966 aangehaakt kan worden.

Praktisch probleem

"Eigenlijk heeft onze Otten caravan een groot probleem", aldus Nanne. "Want kijk, de Otten caravan mag dan maar een klein wagentje zijn en nog geen 400 kilo wegen, dan nog is 'ie eigenlijk een te zware last voor de trekkende motoriek van zowel Kever als Morris. Beide herbergen slechts zo'n 34 pk in respectievelijk het achter- en vooronder. En dat is, om een beetje op de (grote) weg mee te kunnen komen, feitelijk veel te weinig. Je brengt daarmee niet alleen jezelf, maar ook je medeweggebruikers onnodig in gevaar." Anita: "Onze oplossing is even simpel als ongezeilig. Wanneer we een paar dagen gaan kamperen, trekken we de Otten met onze moderne auto en rijdt Anita er in de Kever of de Morris achteraan. Als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan! Met de Morris hebben we één keer rond Eindhoven een bijna-vastgelopen versnellingsbak gehad. Zoiets moet je natuurlijk niet nog een keer willen riskeren!"

Niet alles goud wat er blinkt

Daar kan vooral Nanne over meepraten. Want de 400 harde Euro's die er in 2010 werden neergeteld voor een onmiskenbaar originele, ongerestaureerde Otten caravan, vertaalden zich uiteindelijk in ruim 400 uur zweten en zwoegen om van de nieuwe aanwinst weer een 'hard' rollend verblijfsobject te maken. Anita: "Je weet hoe dat gaat. Jaarlijks kennen we hier de 'Alphense Oldtimerdag'. Als liefhebbers van klassiekers gaan we



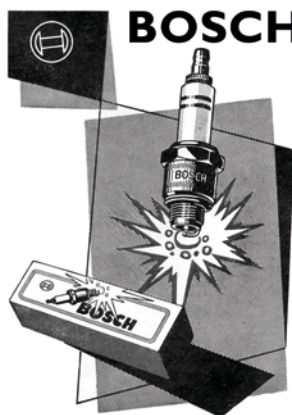


daar ook elk jaar heen. En voor je het weet beginnen je gedachten te spelen met het idee, dat zo'n oud caravantje toch wel héél mooi bij zowel onze Kever als onze Morris zou passen. En vóór je er erg in hebt, zit je zomaar ineens op Markplaats te snuffelen! Zo kwam onze Otten caravan 'voorbij'. Van een vrouw alleen, die er elk jaar mee naar Zuid-Frankrijk reed, hem daar opzette, er in sliep, en voor de rest buiten leefde. Het interieur boeide haar helemaal niets. Voor al die originele leuke dingetjes had ze al helemaal geen oog. Omdat de deur tijdens het rijden opengesloten was en de ruit doordoor sneuvelde, had ze onze Otten ingeruild voor een moderner exemplaar. Nou, dachten we, nieuwe deur er in en klaar-is-Kees."

Houtklemmen, lijm en plamuur

Nanne: "Caravan dus voor de deur gezet, strippen verwijderd, deur eruit, maar des te meer ik er af haalde, hoe meer ik er achter kwam dat onze nieuwe aanwinst veel slechter was dan we dachten. Een tegenvaller dus. De hoeken achterin waren beide compleet ingeregend. Gelukkig ben ik redelijk positief ingesteld. En hout is op zichzelf goed te bewerken. Met een goede zaag, hamer, lijm en houtklemmen kom je al snel een heel eindje. Daar hoef je niet echt een professional voor te zijn. Daarom eerst een plek gezocht om overdekt te kunnen werken. Een kennis van me heeft een grote loods. Aan hem gevraagd of ik daar gebruik van mocht maken, een paar weekjes maar..."





BOSCH CAR SERVICE PEEMEN

- Reparatie
- Onderhoud
- APK-keuring
- Restauratie
- Spuiten

Eindsepad 12
4911 AR Den Hout
Tel.: 0162-422858
Fax: 0162-436559
info@garagepeemen.nl



We hebben meer dan 50 klassiekers op voorraad

WWW.GARAGEPEEMEN.NL



Laarstraat 33 | 7471 DA Goor | T. 0547 26 15 15
E. info@jaapbergmankeuers.nl | www.jaapbergmankeuers.nl
f jaapbergmankeuers.nl



VOLKSWAGEN

ONDERDELEN EN ACCESSOIRES



DOLF VAN EIJK
AUTOMATERIALEN B.V.
1e Middellandstraat 73a Rotterdam
Telefoon 010-4773455



verzekeringen
administraties
bancaire diensten

verzekeringen – pensioenen – administratie
hypotheek – RegioBank

Al 65 jaar het vertrouwde adres

Dorpstraat 13
5293 AL Gemonde
073 – 5 516 516

Burg. Woltersstraat 1
5241 EH Rosmalen
073 – 5 212 163

Nieuwstraat 33 a
5691 AA Son
0499 – 472 618





Twee weekjes werden máanden!

Nanne: "Vervolgens de Otten helemaal kaal gemaakt. Aan de onderzijde, op de hoeken, bij het stopcontact en bij het slot liep ik tegen grote vermolmde stukken aan. Ook sommige delen van de tussenvloer waren kuis verrot. Die kon je er zo tussenuit plukken. Uiteindelijk heb ik niet alleen de deur, maar ook heel veel andere houten delen, ook aan de binnenzijde, moeten vervangen. Bij de hoeken is dat natuurlijk best lastig. Zeker wanneer je merkt dat ook veel van het dragende hout z'n beste tijd heeft gehad. Met heel veel geduld en doorzettingsvermogen is het allemaal natuurlijk geen heksen, maar het is en blijft wel een megaklus. Alles is eraf geweest. De ramen eruit, alle rubbers vervangen. Er zitten, zoals gezegd, zeker weten minimaal 400 uur hard werken in. Anita heeft alle kussens zelf opnieuw bekleed en de Otten vervolgens ingericht met veel originele oude spulletjes uit grootmoeders tijd. Maar, nu hebben we wel weer een in oppie-toppie staat verkerende klassieke Otten caravan, waar we de nodige jaren mee vooruit kunnen!"

Lekker toeren

Anita: "Ik zei het al: we gebruiken onze Kever en Morris tot nu toe eigenlijk nog veel te weinig. Laatst, op 2 juni jl. hadden we wel een aantal gezellige ontmoetingen met andere bezoekers bij Heron Auto in Purmerend, ter gelegenheid van 'Kevers & Koffie'. Ondanks dat het een erg warme zondag was, viel er volop te genieten daar. Zowel Nanne als ik hebben eigenlijk een best lange historie met Volkswagen. Onze huidige Kever hebben we in 1994 van mijn broer overgenomen. Tot 1998 was ik

een 'daily driver'. De Kever was m'n eerste auto. Weet je, ik herinner het me nog als de dag van gisteren (mijn broer en ik waren toen nog best jong) dat mijn vader onze toenmalige Kever inruilde voor een gifgroene Opel (van dat vroegere PTT-groen, weet je wel!). Mijn broer en ik waren toen écht heel erg boos! Hoe onze vader nou zóiets kon doen! De Kever verkopen en dát er voor terugkopen!! Vanaf die tijd heb ik als jong grietje altijd gezegd: 'Als ik later groot ben, wordt mijn éérste auto een Kever!' Nou, en kijk nu eens, het is nog uitgekomen ook!"

Twee auto's, twee agenda's

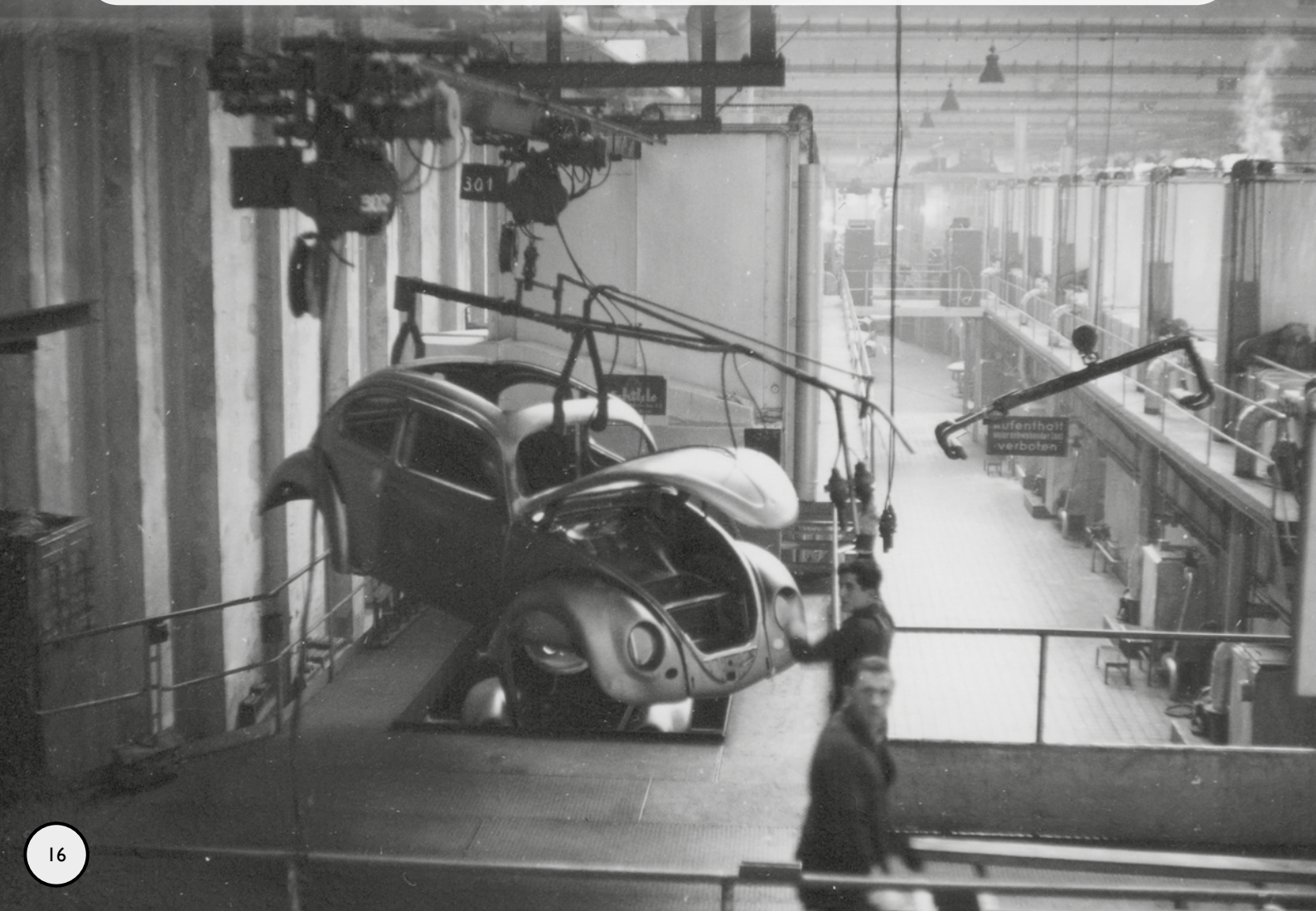
Anita: "Rond 2000 vertoonde onze Kever her en der slechte plekken. We hebben hem toen helemaal kaal gemaakt, laten lassen op de bekende punten en vervolgens laten spuiten. Toen Nanne hem weer aan het opbouwen was, viel z'n oog ook op de onderkant. Die was toch wel erg slecht. Opnieuw geen gering project dus! Zeker nadat we gezinsuitbreiding kregen, is de Kever meer dan 10 jaar vrijwel niet uit de stalling geweest. Tussendoor vielen we ook nog eens voor de Morris. Die is ook gewoon uniek en, net als de Kever, hartstikke aibaar! Een paar jaar geleden is ook de onderzijde van de Kever gerestaureerd en hierna door Nanne zelf weer helemaal opgebouwd. Nu onze kinderen bij gezinsactiviteiten steeds minder centraal komen te staan, zullen beide auto's en de caravan de komende jaren, zéker weten, meer tot hun recht komen en minder last hebben van, wat ik maar ons 'luxe-probleem' noem: gaan we komend weekend nou met de Kever of pakken we de Morris?"





FABRIEKSFOTO'S WOLFSBURG

Van Pieter Zijp kregen wij een aantal foto's die een oom van hem ooit heeft gemaakt tijdens een bezoek aan de Volkswagen fabriek in Wolfsburg. Aangezien er Ovalen werden gemaakt zal het ergens midden jaren 50 geweest zijn.



DE P(IN)EUT

Erik Reurekas

We staan er haast niet bij stil: bij een auto met een benzinemotor tank je benzine. Logisch toch, een konijn geef je een wortel, een koe gras en onze oude VW's laten we drinken aan de pomp. Toch zitten er wat scherpe kantjes aan de benzine die we nu tanken, zeker bij een oldtimer die soms wat langer in ruste verblijft.

Mijn Kever Cabriolet maakt elk jaar zijn kilometers wel. Niet overdreven veel, zeker niet, maar de techniek wordt regelmatig aangeslingerd. Naast de VW staat een Mercedes Pagode, die ook niet al teveel het daglicht ziet en achterin de stalling, in camouflagekleuren gehuld (zodat je 'm echt bijna niet ziet), staat een Nekaf (Willy's jeep) uit 1960. En die Nekaf staat langere perioden stil.



Vorige week wilde ik 'm starten. De twee accu's worden met een druppellader op spanning gehouden en het 24 volt systeem heeft weinig moeite om de startmotor flink rond te laten gieren, Adèle Bloemendaal was er in haar beste dagen niets bij. Toch weigerde de auto dienst en na alle gebruikelijke inspecties kwam de brandstof als hoofdverdachte uit de bus. Ik had vóór de winter de tank gevuld met verse RON 98 benzine, aangevuld met Forté gas treatment, dit laatste als anti-verouderingsmiddel. Bleek toch onvoldoende te zijn, aftappen van het systeem en nieuwe peut erin, starten en lopen.

Benzine kan bederven

En zo komen we tot de essentie van het verhaal, l'essence zou in dit verband overigens mooi van toepassing zijn. De brandstof van nu bevat namelijk minimaal 5% biologische brandstof, het zogenaamde bio-ethanol. Die toevoeging heeft als nadeel, dat het vocht bindt (hygroscopisch). Gevolg van water in benzine is bacterievorming. Vroeger werd dat proces door zwavel tegengegaan. Maar zwavel is nagenoeg volledig uit de benzine verdwenen. Gevolg is, dat de benzine eigenlijk bederft. In de praktijk wordt vaak over veroudering gesproken. En dat proces begint al snel. Uiteraard is dit afhankelijk van diverse omgevingsfactoren

en in die lekkere, warme stalling waarin wij ons bezit koesteren, gaat dit allemaal lekker vlot. Gevolg is, dat de auto steeds slechter gaat starten of helemaal niet meer. En de ellende is nog niet compleet, want het vocht in de benzine zorgt voor oxidatie in tank en carburateur en voor de vorming van hars (vergomming). En dat vinden carburateurs al helemaal niet fijn, het kan zelfs revisie noodzakelijk maken.

Ethanol-vrije benzine heeft de voorkeur!

Als er frequent met een auto wordt gereden, dan is het allemaal geen probleem. De doorstroming is dan ruim voldoende. Maar voor onze oude vrienden is het wel verstandig om, zeker bij de winterstalling, rekening met die eigenschappen van benzine te houden. Dus, wegzetten met een volle tank en minimaal een verouderingsvertragend middel toevoegen. Er zijn legio fabrikanten die hier iets voor leveren. Er zijn echter ook nog andere (betere) alternatieven. In Duitsland levert ARAL RONI02 benzine, die volledige ethanol-vrij is en in Nederland is Firezone leverancier van Competition 102. Dit product is ook 100% ethanol-vrij en daarom uitermate geschikt voor oldtimers die gestald worden. Niet goedkoop, ik betaalde bijna twee Euro per liter, maar dan heb je ook wat. Shell V-Power 97 is ook nog ethanol-vrij, maar ik kon nergens informatie vinden hoelang dat nog blijft. De overige merken benzine, ook de premium-varianten, bevatten dus ethanol. De toevoeging van 5% ethanol (E5) wordt overigens in Nederland uitgebreid naar 10% (E10) en dan nemen de problemen dus alleen nog maar toe.



Mijn oldtimers gaan voortaan de stalling in met Competition 102. Die benzine verouderd niet en dat is me de meerprijs wel waard. Beetje alcohol, best leuk op z'n tijd. Maar ook hier blijkt te gelden, 'alcohol maakt meer kapot dan je lief is'. Zo, na deze wetenswaardigheden met u gedeeld te hebben, is het toch echt de hoogste tijd voor een fijne Hertog Jan, ik wens u een goede alcoholvrije winterstalling toe!

Vragen of opmerkingen, e-mail me: e.reurekas@kpnmail.nl



Autoschade & Restauratie

Maarten van Geet

Amersfoortseweg 98, 3862NE Nijkerk
mvangeet@zonnet.nl
www.mvangeetbodyrestoration.nl



www.vwvakrestauratie.nl

kever, bus, VW1600, 411 / 412
(type 1, 2, 3 en 4)
Karmann Ghia
(type 14 en 34)
type 1 & 4 motoren

- laswerk
- deel- of volledige restauratie
- zandstralen en schopren
- motorrevisie
- onderhoud
- LPG-specialist
- schadeherstel
- APK / RDW-keuring
- verkoop gerestaureerde VW's

Ambachtsweg 15a | 6562 AZ | GROESBEEK | 06-27023646
info@vwvakrestauratie.nl | www.vwvakrestauratie.nl

KIEFT & KLOK

VINTAGE VOLKSWAGEN SPECIALIST

WWW.KIEFTENKLOK.NL INFO@KIEFTENKLOK.NL 0317-310444

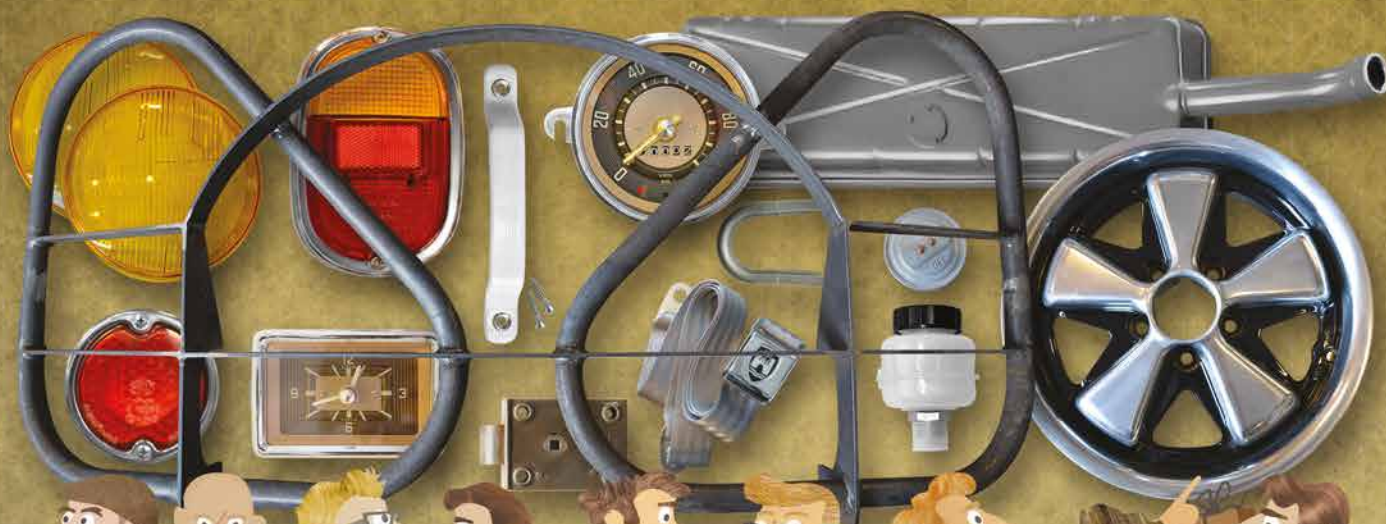
ALTIJD DIVERSE LUCHTGEKOELDE VWS OP VOORRAAD.
OOK VOOR ONDERDELEN, ONDERHOUD OF RESTAURATIES.



1964, Stunning Euro 21 window



1965, Stunning combi in Pearlwhite



Wij zijn altijd op zoek naar nette originele kevers (1967 en ouder), vw busjes/campers T2 (1950-1979) en T3 Westfalia campers (1992 en ouder). Wilt u uw klassieke Volkswagen verkopen, contacteer ons dan via info@kieftenklok.nl of 06-41845859.

STEL JE EENS VOOR

Janneke Kievit

Deze rubriek is er voor nieuwe leden. Vind je het leuk om je zelf en je VW oldtimer aan de ruim 1.000 andere leden van de Luchtgekoelde VW Club Nederland voor te stellen?

Stuur dan een mooie, scherpe foto van je VW + een pas- of familiefoto + een stukje tekst naar voorstellen@lvwcn.nl



Hoi, ik ben Erik van der Meer uit Bolsward. Ik ben getrouwd met Wendy en samen hebben we een 5 jaar oude dochter, Nova. Van jongs af aan sleutel ik al graag aan auto's. Ik ben ooit begonnen met brommers. Negen jaar terug kocht ik een VW Variant uit 1970, deze heb ik helemaal gerestaureerd. Twee jaar geleden heb ik een VW Type 3 Fastback uit 1968 gekocht. Oorspronkelijk komt deze auto uit Servië.

In het dagelijks leven ben ik schadehersteller en monteur van stads- en streekvervoer. Ook speel ik in de band 'Bad Speed Boys', waar ik zanger en gitarist ben. Ik verveel me dus niet. In de vrije tijd die ik heb, probeer ik aan de Fastback te sleutelen zodat deze binnenkort de weg weer op kan.



Het is 25-10-2017 als ik (Jan-Joris Duisters) met een bonkend hart in Parijs op de Eiffeltoren afloop, samen met mijn vriendin Joëlle. Reden van mijn bonzend hart is, dat het vooropgezette plan om haar onder de Eiffeltoren ten huwelijk te vragen bijna ten uitvoer moest gaan komen. Gelukkig zei ze volmondig 'JA' en zijn we vanaf dat moment samen een datum gaan plannen om te gaan trouwen.

Die datum werd vrij snel geprikt: op 1 juni 2018. Op die manier hadden we nog ruim 1,5 jaar de tijd om alles te regelen, maar óók om te sparen. Eerst op zoek naar een locatie. Dat is kasteel 'Daelenbroeck' in Herkenbosch geworden. Vervolgens gingen we nadenken over een trouwauto. Voor mij kon dit maar één auto zijn, en dat was een Volkswagen Kever. Al sinds mijn 18e wilde ik graag een Volkswagen Kever bezitten vanwege het magische geluid van de Kevermotor en zijn schitterende uiterlijk.

Toen ik mijn rijbewijs gehaald heb, ben ik ook samen met mijn vader gaan kijken naar een knaloranje (met de roller geschilderd) Kever. Achteraf misschien maar goed dat ik die toen niet gekocht hebt. Toen ben ik uiteindelijk toch voor een veel jongere en moderne Seat Ibiza gegaan, maar de Kever bleef in mijn hoofd zitten. Aangezien ik alles regel als het om de vervoermiddelen gaat bij ons thuis, stelde ik voor of we niet beter een Kever konden kópen in plaats van er een te huren als trouwauto. Stomverbaasd was ik dan ook dat mijn vriendin volmondig 'JA, doe maar' zei.

Toen kon de zoektocht beginnen en na een tijdje werd ik getipt over een witte Volkswagen Kever die te koop stond in Klimmen (Zuid-Limburg). Omdat wij op dat moment op vakantie waren, kon ik niet direct naar de Kever gaan kijken, maar de eigenaar wilde hem graag voor mij reserveren. Op de dag dat wij naar huis reden, zou hij met de Kever naar een treffen in Brunssum gaan.



Hier zijn we dus direct naartoe gereden, maar hij had last minute besloten om vanwege het mindere weer de Kever thuis te laten. Toen wist ik al dat het mijn Kever moest worden. De volgende dag terug naar Klimmen om de Kever dan eindelijk in het echt te gaan zien. Na een proefrit en wat onderhandelingen hebben we de Kever uiteindelijk dezelfde dag nog mee naar huis genomen. Samen met een vriend (die in het bezit is van een Peugeot 203 uit 1956 en een Eend uit 1988) van mij, huurden we sinds kort een loods in de buurt, dus daar kon de Kever gestald worden. In de maanden voor de bruiloft heb ik de Kever een keer goed motorisch na laten kijken door VW Classics in Someren en heb ik zelf nog wat kleine aanpassingen gedaan.

Op 1 juni 2018 zijn we getrouwd en heeft de Kever trouwe dienst geleverd. Hierover meer op pagina 25 in deze Luchtboxer. Na ruim een jaar getrouwd te zijn, wordt de Kever met name gebruikt om op zondagen met mooi weer leuke ritjes te maken. Tevens zijn wij op 3-8-2019 de trotse ouders geworden van een dochter, Jolie. De keuze voor op het geboortekaartje was simpel. Daar moest zonder twijfel een roze Kever op ko-

VW BUS BROTHERS

KLEIN- EN GROOT
ONDERHOUD

APK
RDW KLAARMAKEN

LASWERK
REPARATIES

REVISIES
ONDERDELEN

OCCASIONS
AANKOOPKEURING

SCHADEHERSTEL
RESTAURATIES

Dé specialist van Midden Nederland voor al uw klein- en groot onderhoud van uw VW Bus T1, T2, T3 en alle andere luchtgekoelde volkswagens van bouwjaar 1950-1992.

Openingstijden:
maandag t/m vrijdag 09.00 - 17.00 uur
zaterdag 10.00 - 13.00 uur
Naast deze tijden helpen wij u graag op afspraak.

Amersfoortseweg 172A
3864 NJ Nijkerkerveen (GLD)
tel. 033 - 2530618
info@vwbusbrothers.com



www.vwbusbrothers.com

RESTAURATIES
REPARATIES
ONDERHOUD
ONDERDELEN
APK
VELGENSHOP.NL

www.oldtimerparts.nl

Oldtimer
Parts | vol

Voorstevens 3
4871DX Etten-Leur
+31(0)76 50 360 43
info@oldtimerparts.nl



Meneer Sam

bekleedt
auto's
en meer

Meneer Sam is al meer dan 15 jaar specialist in het aanpassen van interieurs en de bekleding van alle denkbare items aan de wensen van de klant. Auto's, motor- en scooterzadels, maar ook boten, campers en meubels: alles krijgt onder de handen van Meneer Sam het gewenste uiterlijk.

Kijk op MeneerSam.nl of bel 055 - 355 97 75 voor een afspraak!

[facebook.com/meneersam](https://www.facebook.com/meneersam)



Mulder Classic Parts

gespecialiseerd in luchtgekoelde volkswagens



Wij leveren een groot assortiment nieuwe onderdelen voor Kever, Bus, Karmann Ghia, 181, type 3 en 411/412, zoals:

- Plaatwerk (ook origineel VW en New Old Stock)
- Chassis (nieuw en volledig gerestaureerd)
- Wielophanging en remdelen
- Verlichting
- Bekleding en interieurdelen
- Bumpers
- Carrosserie afdichtingen
- Motoren en versnellingsbakken
- Accessoires

De beste kwaliteit voor scherpe prijzen!
Voor vrijblijvende informatie en offertes:

Tel.: 06 - 42 24 25 97
www.mcp-classic-vw.nl
info@mcp-classic-vw.nl

Harregatplein 5K, 3214 VP Zuidland
Bel even voordat u ons bezoekt!
Indien gewenst, sturen wij uw bestelling op.

Karmann Ghia Type 14



JUST MY TYPE

A story about falling inlove.



Slikslootstraat 2 en 3, 2921LH, Krimpen aan den IJssel
Telefoon: 0180-551211, Email: info@hbvankranen.nl

DOET ALTIJD NET IETS MEER

men. Deze afbeelding hebben we uiteindelijk ook in groot formaat als 'geboortebord' op het raam van onze woning geplakt.

Wat de toekomst ons verder nog zal brengen, dat weet ik niet, maar ik weet wel vrijwel zeker dat de Kever hier ook altijd een rol in zal blijven hebben. Ik hoop dan ook dat we er nog veel plezier aan mogen beleven en wie weet treffen we elkaar ooit ergens op een leuke meeting of rondrit.

Oh ja, ik zou het nog bijna vergeten, maar ik ben 30 jaar jong en Joëlle en ik wonen in Nederweert.



VOLKSREPAIRS STOPT!

Edward en Els Houweling

Met ingang van maandag 9 september 2019 is onze webshop gesloten, vanaf dat moment is alleen de winkel in Berkel en Rodenrijs nog open. Ook de winkel gaat binnenkort sluiten en daarom houden we een super leegverkoop! ALLES MOET WEG !! Maar dan ook écht alles, het pand moet leeg !! 50% korting op alle aanwezige nieuwe onderdelen! 70% korting op alle aanwezige gebruikte onderdelen! Neem dus een grote auto en/of aanhanger mee en sla je slag! Reserveren doen we niet, wie het eerst komt, wie het eerst maalt. OP = OP!

Met ingang van 1 januari 2020 zal VolksRepairs alle huidige bedrijfsactiviteiten te Berkel en Rodenrijs beëindigen. Na 21 jaar met heel veel plezier VolksRepairs te hebben gerund, nemen wij afscheid van ons mooie bedrijf om samen een nieuwe uitdaging aan te gaan. Het is een weloverwogen, maar lastige keuze geweest voor ons.

Sinds de oprichting op 15 september 1998 hebben wij ons met hart en ziel gestort op de ontwikkeling van VolksRepairs, de collega's, de prachtige projecten, interessante klanten en de ruimte voor ontwikkeling en nieuwe ideeën. In al die jaren is VolksRepairs uitgegroeid tot een veelzijdig bedrijf met gemotiveerde en enthousiaste mensen. Daar hebben wij hard aan gewerkt, van genoten en daar zijn wij ook best een beetje trots op. Duizenden klassieke Volkswagens zijn in al die jaren de revue gepasseerd in onze werkplaats en vele duizenden klanten hebben wij in onze winkel mogen verwelkomen. Het is dankzij jullie vertrouwen en klandizie dat VolksRepairs is uitgegroeid tot één van de toonaangevende Klassieke Volkswagen specialisten in Nederland.

Namens het hele VolksRepairs Team dan ook een officieel dankwoord aan alle klanten en relaties voor het in ons gestelde vertrouwen, de klandizie en de fijne contacten die we hebben gehad al die jaren.

Waarom dan vertrekken? Omdat het voor ons, Edward en Els, nu goed voelt een nieuwe uitdaging aan te gaan. Een heel ander spectrum en een andere sfeer vol met nieuwe uitdagingen. Voor ons een kans om een geheel nieuwe wereld te ontdekken met een flinke rugzak aan bagage en ervaring die we de afgelopen 21 jaar hebben mogen opdoen. Zoals gezegd: een lastige, maar weloverwogen keuze. Bijna alsof we afscheid nemen van vele goede vrienden.



Op dit moment zijn we hard aan het werk om alle lopende projecten keurig netjes af te ronden. Daarnaast zijn we op zoek naar en al deels in gesprek met diverse partijen in verband met eventuele overname van bedrijfsonderdelen en/of personeel. Zodra we hier meer informatie over hebben, zullen wij dit uiteraard naar jullie communiceren. Wij wensen jullie nog vele veilige kilometers toe en wellicht tot ziens op een van de vele gezellige VW evenementen!

VOLKSWAGENS MET SCHADE

Harry Pannekoek. Foto: : West-Brabants Archief - Ben Steffen

Een ongeval in 1971 op de Plantagebaan van Wouw naar de Wouwse Plantage. Wouw is een dorp vlakbij Roosendaal in Noord-Brabant. De oorspronkelijke betekenis van Wouw is afgeleid van 'van woude', een gerooide vlakte temidden van een bosrijke omgeving. Hoe het ongeval is gebeurd, wordt niet vermeld. Maar het is wel zeker dat een VW 1300 Kever

tegen een VW 411 (voorgond) is aangeknald. Mogelijk dat de bestuurder van de '69-er Kever geen voorrang heeft verleend aan zijn grote broertje, omdat het erop lijkt dat hij/zij het bord 'Verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg' heeft genegeerd. En of het nou regent of niet, er is altijd wel 'publiek' om toch vooral niets te hoeven missen!



Metalworks MIG/MAG lasapparaat

Adviesprijs : € 599,- incl. 21% BTW.

Onze actieprijs € 529,- incl. 21% BTW.

**Afhaalkorting € 30,- U betaalt dus
slechts € 499,- bij het zelf afhalen in
Veenendaal!**

Bekijk ook de lasworkshops!

***Persoonlijke webshop,
prima service en goed advies!***

Wiltonstraat 21 | 3905KW Veenendaal

0318-613 233

RUSTBUSTER

UIT DE OUDE DOOS

Harry Pannekoek

Van Pieter Zijp ontvingen we deze prachtige foto 'ergens in de Alpen'. Pieter weet niet meer precies waar of wanneer de foto is gemaakt. We gaan er van uit dat het ergens in Oostenrijk is, vlakbij de Großglockner, zo rond 1964. Velen van ons herkennen dit soort beelden wel. Wat opvalt is dat er, op een 'verborgen' Simca 1000 en twee touringcars na, enkel Duitse auto's op staan. En dan ook nog alleen Opel en Volkswagen. Twee keer Opel Rekord P1 en een Rekord P2. De Opel in het midden op

de foto heeft een Nederlands kenteken uit 1958. En er staan vier TI Spijlbussen en twee Kevers op deze parkeerplaats. De voorste TI (waar nog twee Spijlbussen achter staan) heeft een Zweeds kenteken. De vakantiegangers staan gemoedelijk bij elkaar, maar het oudere echtpaar vooraan lijkt het heel bijzonder te vinden dat ze in de zomer sneeuw zien! En de man links denkt waarschijnlijk: ik wil het niet alleen zien, maar ook voelen! Al met al een heel sfeervol plaatje!



PERSFOTO

Volkswagen 1300 Kever, modeljaar 1966



LEDENMUTATIES

Nieuwe leden

XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX

Lidmaatschap beëindigd

XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX

Adreswijzigingen

XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX

Wijziging autogegevens

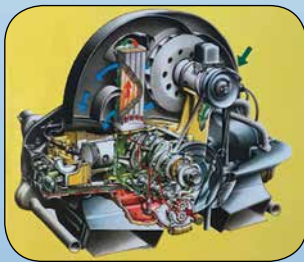
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX
XXXXXXXXXX

LUCHTKOELING, HET GEHEIM VAN VW?

Gert de Haas

Door de elkaar opvolgende hitterecords prijs je je gelukkig dat je een oude VW als hobby auto rijdt. De oude VW folders prijzen de wijze waarop de luchtkoeling onze VW's zo betrouwbaar maakt. Lucht bevriest niet en kookt niet.

Dat was natuurlijk zondermeer waar in een tijd waarin de watergekoelde motoren van de concurrentie nog niet de betrouwbaarheid hadden van die van tegenwoordig. Maar luchtgekoelde motoren worden warmer dan een watergekoelde motor. En degene die een olietemperatuurmeter heeft gemonteerd, weet dat de rijsnelheid ongeveer je olietemperatuur weergeeft. Onder zomerse omstandigheden is 120 graden geen uitzondering. Bij de vooroorlogse proefritten met de prototypen kwam de te hoge olietemperatuur al snel aan het licht. De oplossing lag in het opnemen van een oliekoeler in de koeltrommel van de boxermotor, die door de koelluchtstroming wordt gekoeld. Simpel, maar toch geniaal. Volgens mij het 2e geheim van de boxermotor!



Oliekoeler voor motoren van vóór 1970

De oliekoeler is van metaal. Vanwege het toenemend motorvermogen bij de nieuwe 1300 en 1600 motoren (ingående het modeljaar 1970) werd deze nu van aluminium gemaakt, met een separate uitgang voor de warme lucht. Hierdoor zakte de olietemperatuur met circa 10 tot 15 graden en kwam de levensduur van de motor niet in gevaar vanwege al die extra paardenkrachten. Aangezien Spijlbusjes in de '70-er jaren nog dagelijks hun

AANGEBODEN / GEVRAAGD

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de advertentie-redactie in Breda. t.a.v. Paulien Brooymans, xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx. Deze rubriek 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 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.

Wegens beëindiging hobby (leeftijd) aangeboden mijn Kever, type 1500, Kleur blauw, bouwjaar 1967, A.P.K. juli 2020, met schijfremmen. Motor, carrosserie, binnen en buiten in uitstekende conditie, Amerikaanse uitvoering (een plaatje). Een redelijk bod gevraagd. J.J. Mulder, xxxxxxxxxxxxx



VW type 3 model Ponton, kleur lichtblauw, bouwjaar 1972, 143832 km. Originele mooie en gave auto, foto's van restauratie aanwezig. Heeft in Rosmalen op Winterfestijn 2016 gestaan. Prijs € 18.000. Wim Oudshoorn, Zegveld, xxxxxxxxxxxxx



zware werk deden en andere VW's op de linkerbaan van de rijksweg hun Porsche genen waar moesten maken, kwam VW met een modificatieset om het plaatsen van een moderne oliekoeler op een 1300/1500/1600 motor van vóór 1970 mogelijk te maken: Onderdeelnummer 111.198.029 Dichtungssatz für Ölkühler (type 1 en 3 motoren).



Optisch vrijwel geen verschil

Vanwege al die fantastische buitenlandtrips van de LVWCN heb ik indertijd besloten om mijn '65-er Ghia motor hiermee aan te passen en alles blijft mooi origineel VW! De Dichtungssatz is nodig om een overgang van de oude 6 mm oliekanalen naar 8 mm mogelijk te maken. Daarnaast heb je nog nodig: een '70-er jaren koeltrommel, een aluminium oliekoeler, het plaatwerk voor de grotere aluminium oliekoeler, een andere motorophangingsbout en een bredere luchtfan op de dynamo. De montage van alle onderdelen gaat het handigst als de motor eruit is, dus dat vergt enige sleutelvaardigheid. De modificatie valt naderhand niet op in de motorruimte.

Ik rij hier nu al ruim 15 jaar mee rond. De olietemperatuur blijft op de snelweg en in de bergen nu altijd onder de 100 graden. En dat geeft een prettig gevoel!

HUWELIJKSFOTO

Je trouwdag stel je je altijd voor met mooi weer. Zo had ik (Jan-Joris Duisters) ook de 40 km van ons thuis naar de trouwlocatie in mijn hoofd als 10-tallen keren gemaakt en al die keren was het schitterend weer! Ook op de proefritjes die we er daadwerkelijk met de Kever naartoe maakten, scheen de zon altijd. Op 1 juni 2018 was het weer ons echter minder goed

gezind en het stortregende dan ook op het moment dat ik Joëlle thuis ging halen en tijdens de rit naar onze locatie. Toch hebben we samen genoten van de rit in onze eigen Kever. Gelukkig was het met foto's maken in de middag wel droog en hebben we enkele schitterende foto's met de Kever kunnen maken.



05383

Fuseeopenhouders Kever en Ghia

Als de fuseeopenhouders te ver zijn uitgesleten, kan ook een revisieset geen uitkomst meer bieden en zal je de fuseeopenhouders moeten vervangen.



05114

Inlaatspruitstuk 1200cc

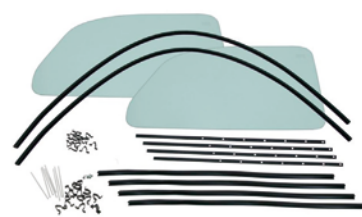
Voor de 1200 cc motoren waren deze niet nieuw leverbaar, je moest een gebruikt exemplaar zien te vinden, wat steeds moeilijker bleek te zijn. Nieuw en op voorraad bij Paruzzi.



06355

One-piece ruitensets

Door de stijgende vraag naar complete sets hebben we nu keuze uit drie tinten glas met ruitkanalen en snap-in ruitrubbers inbegrepen.



04332

Bovenste fuseekogel drukringen

Deze specifieke 5 mm dikke drukringen zijn alleen bedoeld voor de montage van de bovenste fuseekogel. Nieuw in het Paruzzi assortiment en worden **per paar** geleverd.



05614

Dashboordkastjes

Als je noodgedwongen afscheid moet nemen van het originele karton dan zijn deze nieuwe dashboordkastjes de beste vervanger.



22148

Luchtfilter aanzuigbuis

Deze buis, die de verbinding maakt tussen de bocht naar het luchtfilterhuis en de bocht naar de carburateur, is een koppeldeel dat vaak last heeft van verdroging.

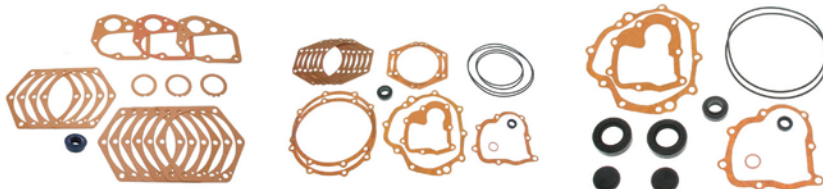


05414, 05415, 05416

A-kwaliteit versnellingsbak pakkingsets

Een versnellingsbak pakkingset hebben we al vele jaren in ons assortiment onder nummer [01415](#) maar deze is niet geschikt voor wagens t/m 1960 en erg beperkt qua samenstelling. Met deze drie nieuwe sets,

die niet alleen beter zijn samengesteld maar kwalitatief ook gelijk staan aan het origineel, heeft de Karmann Ghia rijder meer keuze bij het reviseren van zijn luchtgekoelde motor.



www.paruzzi.com/magazine/nl/18

Wielspeling afstellen

Met editie 18 van het Paruzzi magazine kunt u nu zelf de wielspeling van uw VW afstellen.

