

# DE LUCHTBOXER

Clubblad van de Luchtgekoelde VW Club Nederland



T2a - T2a - T1

The times they are a-changin'

Gestrand met zicht op de haven

Pioniers van de LVWCN – Wim Nieboer



2

2022



# Type 1 motorrevisie videoreeks



Ben je van plan om je luchtgekoelde VW-motor zelf te reviseren, dan zal deze nieuwe videoreeks een handige handleiding zijn. Ook als je van plan bent om de motor deels zelf te reviseren, of de revisie helemaal uit te besteden. Abonneer op het Paruzzi YouTube kanaal via [www.Paruzzi.com/youtube/nl](http://www.Paruzzi.com/youtube/nl) om deze reeks te volgen.

We hebben voor deze videoreeks de complete motorrevisie van drie Type 1 motoren nauwlettend gevolgd. Alle stappen van de revisie worden in detail besproken.

We zullen diverse gereedschappen bespreken, van professionele tot gereedschappen die een liefhebber kan kopen, of zelf maken. Abonneer via onderstaande link.



[www.paruzzi.com/youtube/nl](http://www.paruzzi.com/youtube/nl)

## COLOFON

**De Luchtboxer, 49e jaargang, nummer 2, 2022**

### Voorpagina

Foto: Volkswagen 1600L Ponton 1968 van Henk Rikers

ISSN-nummer: 1381-849X  
Oplage: ca. 1.200 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 bij de redactie: luchtboxer@lvwcn.nl  
Voor leden gratis (max. 3 keer 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 (wel stemrecht, geen blad en inschrijfgeld): € 10,00 per kalenderjaar.  
Indien je ervoor kiest om niet via automatische incasso te betalen, dan rekenen wij € 2,50 administratiekosten per kalenderjaar (met ingang van voorjaar 2021 kun je alleen nog lid worden als je akkoord gaat met automatische incasso).

## INHOUDSOPGAVE

|    |                                                                   |
|----|-------------------------------------------------------------------|
| 4  | Woord van het bestuur                                             |
| 4  | Van de redactie                                                   |
| 5  | Evenementenkalender                                               |
| 5  | Uitnodiging ALV LVWCN op 9 april                                  |
| 5  | Kampeerweekend LVWCN 20-22 mei 2022 Dalfsen                       |
| 5  | Siegmar Kemper 1933 – 2022                                        |
| 6  | Pioniers van de LVWCN – Wim Nieboer                               |
| 10 | T2a - T2a - T1                                                    |
| 14 | The times they are a-changin' (Bob Dylan 1964)                    |
| 16 | Zoeken en tasten in een berg blik met onderdelen (deel 4)         |
| 18 | Een idee maakt geschiedenis (de Volkswagenkro-<br>niek - deel 12) |
| 19 | FIVA Awards voor Roland d'Ieteren en Prof. Dr.<br>Carl Hahn       |
| 20 | Gestrand met zicht op de haven                                    |
| 20 | Weltmeister                                                       |
| 21 | Type III en IV trein                                              |
| 23 | Volkswagens met schade                                            |
| 23 | Groeten uit Harderwijk, Molen De Hoop                             |
| 24 | Stel je eens voor                                                 |
| 25 | Uit de oude doos                                                  |
| 25 | Persfoto                                                          |
| 26 | Ledenmutaties                                                     |
| 26 | Aangeboden / gevraagd                                             |



## LUCHTGEKOELDE VW CLUB NEDERLAND - CLUBINFORMATIE

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

**Postadres**  
LVWCN  
Wildenborchseweg 24  
7251 KJ Vorden

**Factuuradres**  
LVWCN Penningmeester  
Ketelhaarsweg 11  
7944 NK Meppel

### BESTUUR:

**Voorzitter**  
Loek Bosman voorzitter@lvwcn.nl 06-xxxxxxx

**Secretaris**  
Ernest Mutsaerts secretaris@lvwcn.nl 06-xxxxxxx

**Penningmeester**  
Ronald de Kuyper penningmeester@lvwcn.nl 06-xxxxxxx

**Public Relations**  
Pim de Lint pr@lvwcn.nl 06-xxxxxxx

**Magazijn**  
Wim Brooymans magazijn@lvwcn.nl

**Algemeen bestuurslid/Evenementencoördinator**  
Hendrikjan Wijers evenementen@lvwcn.nl 06-xxxxxxx

**Algemeen bestuurslid**  
Deborah van Toledo deborah@lvwcn.nl 06-xxxxxxx

**Ledenadministratie + klachten over bezorging Luchtboxer**  
Rudolf Huson, Daltonstraat 11, 1433 KM Kudelstaart  
administratie@lvwcn.nl 02-xxxxxxx  
(19:00- 21:00 ma t/m vr)

**Redactie clubblad**  
Maurits Schouten, Pim van Loon en Harry Pannekoek  
luchtboxer@lvwcn.nl 06-xxxxxxx  
De Luchtboxer, Christinastraat 34, 4485 AS Kats

### Magazijnteam

Wim, Bob, Arjan, Ivo, Arjan, Erwin, Andreas, Dennis en Richard.  
Tel. 06-xxxxxxx (19:00-22:00 uur)

### Clubshop

Willem Sustronk, tel. 0161-xxxxxxx, clubshop@lvwcn.nl

### Team Techniek

Henk Grootaarts, tel. 033-xxxxxxx (19:00-21:00 ma/vr), tc@lvwcn.nl

### Webmaster

Pim van Loon, webmaster@lvwcn.nl

### Fehac

Tiddo Bresters, tel. 06-xxxxxxx, fehac@lvwcn.nl

### Taxaties

Bram Keijzers, taxatie@lvwcn.nl

### Documentatie

Ton Ketelaars, documentatie@lvwcn.nl

### Regioleiders

|            |                                                |
|------------|------------------------------------------------|
| Brabant    | Martien Jonkers, brabant@lvwcn.nl              |
| Noord      | Vacature, noord@lvwcn.nl                       |
| Noord-West | Marc de Groot, 06-xxxxxxx, noord-west@lvwcn.nl |
| Midden     | Gert de Haas, midden@lvwcn.nl                  |
| Oost       | Jan Pannekoek, 05-xxxxxxx                      |
|            | Harry Pannekoek, 06-xxxxxxx, oost@lvwcn.nl     |

### Betaalrekeningen

|                                 |                    |                                         |
|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------------|
| Luchtgekoelde VW Club Nederland | NL39INGB0002915429 | Meppel                                  |
| LVWCN Evenementen               | NL90INGB0003033821 | Meppel                                  |
| LVWCN Magazijn                  | NL54INGB0001407876 | Meppel                                  |
| LVWCN Contributies              | NL82INGB0006992438 | Meppel                                  |
| LVWCN Clubshop                  | NL15INGB0000937546 | Meppel                                  |
| 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

Pim de Lint

Helaas geen LVWCN-activiteit die dit jaar door kon gaan. Eigenlijk had ik net terug zullen zijn uit Zweden, maar helaas was het Cold Balls evenement dit jaar voor de tweede keer afgelast. Zelf kijk ik uit naar de Snertit op 12 maart en heb goede hoop dat dit ons eerste evenement zal zijn dit jaar.

Deze week hebben we ook weer een bestuursvergadering. Gezien de laatste corona versoepelingen mogen we de bestuursvergadering gelukkig weer op locatie houden. Via MS Teams gaat het ook, maar je mist toch het persoonlijke contact. We zijn druk bezig om de nieuwe administratie in te richten. Vooral Ada steekt daar op dit moment veel tijd in. Gelukkig hebben we Ronald om ons hierin te begeleiden.

Met ingang van dit nummer zijn er twee adverteerders bijgekomen. E&R Classics en De Wolfsburcht. Twee mooie adressen met ieder zijn eigen specialiteit.

Zelf ben ik samen met Ingrid ook bezig om alles te regelen voor het Voorjaarsweekend. Dit jaar is het kampeerweekend in Dalfsen. Het verzoek is om je nu op te geven via het inschrijfformulier op de LVWCN site. We hopen op mooi weer zodat de ritten op zaterdag en zondag voor iedereen een succes worden.

Ik ben zelf bezig om alle onderdelen te verzamelen voor een 2.0 liter type 4 blok. Dit blok komt in onze T2B te liggen ter vervanging van de huidige 1600 motor. Best lastig om alle beplating en andere typische Type 4 onderdelen te vinden, maar inmiddels hebben we het meeste. De motor zal gebouwd worden door H.R. Engineering in Doesburg.

Dus graag tot ziens bij de Snertit, de ALV of het Voorjaars kampeer weekend!

## VAN DE REDACTIE

Harry Pannekoek

Een redelijk aantal van ons zal vóór zijn of haar luchtgekoelde gemotoriseerde tijdperk begonnen zijn met een bromfiets. Dat gaf een flink gevoel van vrijheid toen. Nadat er een Sparta kwam toen ik zestien werd, vond ik het al vrij snel nodig om deze te verruilen voor een sportievere en wat duurdere Zündapp! Want ja, als je eerste meisje tegen je zegt dat je een gave brommer hebt, was het deze investering meer dan waard! Mijn broer zorgde ervoor dat de Zündapp ook sneller werd (en die van hemzelf natuurlijk ook). En geld uitgeven aan de kapper deden we ook niet, we besteedden het liever aan benzine, want je kan je geld maar één keer uitgeven. En dat'ie sneller was begon ook steeds vaker de aandacht van de politie te krijgen. Uiteindelijk waren we blij dat er in 1973 een heuse VW Kever uit 1963 in ons bezit kwam, want met de politie waren we inmiddels wel helemaal klaar.

Hoewel wij er destijds in het weekend best netjes gekleed bij liepen, besteedden we nog steeds weinig geld aan een kapper. Dat had weer tot gevolg dat we ook met deze 10 jaar oude VW Kever de aandacht van de politie hadden. Wéér werden we aangehouden en de politiemannen kropen als jonge atleten, gewapend met een zaklamp, onder onze Kever. Ze vonden gelukkig geen hele gekke dingen en we konden doorrijden naar de discotheek.

Tegenwoordig zie je niet zoveel blauw meer op de straat en zijn 10 jaar oude auto's vaak nog in een zeer goede staat. Ook de lange krulharen zijn nagenoeg verdwenen maar nog wel terug te zien op oude zwart-wit foto's. Want foto's maken doe ik ook al heel lang. Dat kwam simpelweg door mijn baan in het grafische vak. Oude foto's zijn altijd leuk om terug te zien en zeker met je toenmalige voertuigen.

Heeft u nou ook nog van die oude foto's met uw (eerste) luchtgekoelde Volkswagen? Vast dat er wel iets leuks over te vertellen valt! Stuur het gerust naar de redactie. Een mooi voorbeeld is het verhaal van Gert de Haas op pagina 14 / 15. Maar het mag uiteraard ook een verhaal zijn van uw pas aangeschafte VW. We kunnen inmiddels wel weer wat kopij gebruiken want 'de plank' raakt leeg. Hoewel wij onze best doen voor elke Luchtboxer, hopen we ook van u als leden het nodige materiaal binnen te krijgen. Het is namelijk niet alleen een clubblad vóór de leden, maar zeker ook dóór de leden!

Ik wens u, mede namens Pim en Maurits, weer veel lees- en kijkplezier met deze Luchtboxer!



SLUITINGSdatum KOPIJ VOOR  
LUCHTBOKSER NR 3 - 2022:

**25 maart 2021**

(verschijningsdatum ca. 22 april 2022)

Kopij bij voorkeur in Word of \*.TXT  
per email: [luchtboxer@lvwc.nl](mailto:luchtboxer@lvwc.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

### LVWCN-EVENEMENTEN

|           |                                                     |
|-----------|-----------------------------------------------------|
| 12 maart  | Snertrit, zie LB 1                                  |
| 9 april   | ALV en open dag Magazijn, Terheijden, zie pag. 3    |
| 14 mei    | Taxatiedag, Wilp, zie LB 3                          |
| 20/22 mei | Voorjaarsweekend, Dalfsen, zie pag. 3               |
| 25 juni   | Merck toch hoe Sterck (Type III / IV rit), zie LB 1 |
| 3 juli    | Enschede - Van Heekplein, meer info volgt           |
| 7/10 juli | Simmer yn Fryslân (Fries kampeerevent), LB 8        |
| 9 juli    | Rûntsje Fryske marren (Frieslandrit), zie LB 8      |
| 4 sept.   | Kleine raampjes dag, Laren, meer info volgt         |
| 30 okt.   | Herfstrit, meer info volgt                          |

### ANDERE EVENEMENTEN

|            |                                                                                            |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 24/26 juni | Hessisch Oldendorf (D)<br><a href="http://www.uraltkaefer.de">www.uraltkaefer.de</a>       |
| 20/21 aug. | Vintage VW Meeting Murten (CH)<br><a href="http://www.vw-vintage.ch">www.vw-vintage.ch</a> |
| 26/28 aug. | Chateau-d'Oex (CH)<br><a href="http://www.coccinelle.ch">www.coccinelle.ch</a>             |

## UITNODIGING ALGEMENE LEDENVERGADERING LVWCN OP 9 APRIL

Op zaterdag 9 april 2022 wordt onze algemene ledenvergadering gehouden, een half jaar nadat die plaatsvond in Goor. Toen, in 2021, was de ALV uitgesteld wegens de coronamaatregelen.

De vergadering vindt plaats in ons Magazijn in Terheijden, XXXXXXXX. Het Magazijn is geopend vanaf 10.00 uur. Om 12 uur zijn er broodjes, soep (?) en koffie uiteraard, waarna de vergadering begint om 13.30 uur. Om 16.00 uur sluit het Magazijn. Tijdens de ALV zal het bestuur verantwoording afleggen over het gevoerde beleid. Daarna zal aan de aanwezige leden worden gevraagd het bestuur décharge te verlenen over 2021.

Volgens het rooster van aftreden loop alleen de termijn van Wim Brooijmans af. Hij heeft zich herkiesbaar gesteld voor een volgende termijn. Voorts zal, zoals reeds eerder aangekondigd, Ronald de Kuyper als penningmeester aftreden. Het bestuur stelt voor Pim de Lint te benoemen tot penningmeester. Pim zal dit combineren met zijn verantwoordelijkheid voor PR.

Voor de opengevallen plaats in het bestuur heeft Ada Wubs zich verkiesbaar gesteld. Zij zal in samenwerking met Pim

de financiële administratie doen en wordt plaatsvervangend penningmeester in samenwerking met Pim de Lint. Ada heeft ruime ervaring met boekhouden, woont in Groningen, en is met haar man Geert al 32 jaar lid van onze club.

**P.S.** Kandidaten voor het bestuur kunnen zich tot vlak vóór de vergadering melden.

### De agenda luidt als volgt:

1. Opening
2. Mededelingen en ingekomen stukken
3. Notulen van de ALV in oktober 2021 (zie LB8 2021)
4. Terugblik op 2021 en vooruitblik 2022
5. Financieel verslag 2021 en begroting 2022
6. Verslag kascommissie
7. Benoeming kascommissie
8. Bestuur: herverkiezing Wim en aftreden penningmeester
9. FEHAC (door Tiddo Bresters)
10. Rondvraag
11. Sluiting

Nadere details zullen volgen in de nieuwsbrief.

## KAMPEERWEEKEND LVWCN 20-22 MEI 2022 DALFSEN

Pim en Ingrid de Lint

*Dit jaar organiseren wij (Pim & Ingrid) het kampeerweekend en we hebben er nu al veel zin in. De routes liggen klaar, de camping is gereserveerd en hopelijk hebben we het weer mee. Je hoeft je alleen nog op te geven via [www.lvwc.nl/inschrijven/](http://www.lvwc.nl/inschrijven/).*

**Adres:** Camping Starnbosch, Sterrebosweg 4, 7722 KG Dalfsen.

**Huur:** Heb je geen kampeerspullen, maar wil je er ook bij zijn, dan kun je zelf een leuk huisje, bungalow, caravan of tent huren. Neem daarvoor contact op met de campingbeheerder (Robbin), tel. 0529-43157.

### Programma:

#### Vrijdag:

Aankomst van alle deelnemers op de camping. Hier mag je doorrijden tussen het restaurant en de receptie door

## SIEGMAR KEMPER 1933 – 2022

Tiddo Bresters

Siegmars was een trouw en enthousiast deelnemer aan clubevenementen. Vooral bij internationale toertochten, zowel van de LVWCN als van de VW Cabrioclub, was hij meestal van de partij. Toen hij al 85 was, volbracht hij in zijn babyblauwe 1303 Cabrio de hele Testrit 2018, rond de 4000 km door België, Frankrijk en Duitsland. Het rijden leek wel een soort verjongingskuur voor hem! Altijd straalde hij tevredenheid uit. Hij overleed jl. 27 januari, thuis in Heemstede, dankbaar voor het leven

en dan neem je het 1ste weggetje linksaf. Deze even volgen tot je luchtgekoeld links in het vizier hebt op het Bosveld. Bij dit Bosveld en bij de ingang is het sanitair en bij de receptie is een winkeltje, waar je ook broodjes kunt bestellen. Naast het restaurant is ook een snackbar.

#### Zaterdag:

10.00 uur verzamelen voor een welkomstwoordje.  
10.30 uur starten we de rit richting Ommen en via de Sallandse Heuvelrug komen we weer bij de camping terug. Een lange mooie rit, inclusief lunchpakketje.  
18.00 uur gezamenlijke BBQ voor de kampeerders met vlees, vis of vega en natuurlijk ook salades, sausjes en stokbrood.

#### Zondag:

11.00 uur starten we met de zondagrit. Die is minder lang dan de zaterdagrit, maar zeker ook zo mooi.



met zijn vrouw Ursula en met zijn geliefde VW Kever Cabrio's. Met zijn rijzige gestalte kon je hem moeilijk over het hoofd zien. Des te meer zullen we hem missen.



## PIONIERS VAN DE LVWCN – WIM NIEBOER

Loek Bosman

*In de aanloop naar ons jubileum heb ik me als voorzitter van de LVWCN voorgenomen om terug te kijken naar de geschiedenis van de club door een aantal pioniers van onze club te interviewen over hun tijd bij de LVWCN. Het kan natuurlijk niet anders dan dat zo'n serie begint met een interview met onze oprichter, eerste voorzitter en erelid Wim Nieboer.*

### **Wim Nieboer: 'Ik ben vrijgezel, maar ik heb 1200 kinderen'**

Ik ontmoet Wim in zijn appartement in Uithuizen boven in de provincie Groningen. Wim ontvangt me gastvrij, biedt me koffie aan, maar begint onmiddellijk zo enthousiast te vertellen dat de koffie er bijna bij inschiet. Dat was precies waar ik voor gekomen was: verhalen horen uit de geschiedenis van de club. Daarnaast kijk ik mijn ogen uit. Overal staan modellen van luchtgekoelde Volkswagens en tijdgenoten van andere merken. Maar daarnaast ook veel andere voorwerpen waaruit blijkt dat Wim niet alleen geïnteresseerd is in auto's, maar dat zijn belangstelling erg breed is. Door gezondheidsproblemen is Wim al lange tijd aan huis gebonden, maar hij is nog zeer actief met het onderhouden van contacten met zijn uitgebreide internationale netwerk, met modelbouw en verschillende verenigingen, zoals de Biggles club (International Biggles Association) en de vereniging 'De Nummerplaat' (het verzamelen van oude nummerplaten).



### **Hoe gaat het nu met je, Wim?**

“Naar omstandigheden gaat het goed. Het is natuurlijk erg jammer dat zelf autorijden er wegens gezondheidsredenen niet meer inzit, maar verder amuseer ik me goed. Wat je op mijn leeftijd wel parten speelt is, dat steeds meer vrienden en relaties uit de begintijd van de club er niet meer zijn en dat voelt soms ook eenzaam.”

### **Hoe kwam je erbij om een Keverclub op te richten?**

“Als jongetje kwam ik in de jaren '50 al helpen in de VW garage Century te Groningen, één van de allereerste Volkswagendealers in Nederland in 1947. Vanaf 1963 ben ik daar in dienst getreden en heb daar verschillende functies gehad. Vanaf de eindjaren '60 tot de eindjaren '70 deed ik eerst de autoverhuur én de leasing. Vanaf circa 1970 alleen de (toen internationale autoverhuur (SU = Selbstfahrer Union)) InterRent, toentertijd een VW-dochter, waarbij ik uiteraard veel contacten all over the world kreeg! De liefde voor de Kever zat er dus al vroeg in en uiteraard reed ik toen zelf ook in een oude Kever. In de '70-er jaren werd het steeds moeilijker om aan onderdelen voor de oude types te komen. In de zoektocht naar onderdelen bij dealers waar ik door mijn werk veel kwam, ontmoette ik ook steeds meer mensen die ook in een oude Kever reden. Zo ontstond het idee om structureel elkaar te helpen en, teneinde dit mogelijk te maken, een club op te richten. Dat is na een jaar van voorbereidingen gelukt en op 11 april 1973 werd de Nederlandse VW-Brillenvereniging opgericht.”





“De jaren ‘60 en ‘70 waren een heel andere tijd dan nu. Iedereen was gericht op de toekomst en er was geen interesse in alles dat oud was, dus ook oude auto’s moesten weg. Men ging voor het nieuwe na de ellende van de crisisjaren, de oorlog en de wederopbouw. Of het nu om oude gebouwen in de stad ging of om oude auto’s. Niks nostalgie. Ook Pon wilde, toen in 1973 de Passat kwam, zo min mogelijk met de Kever geassocieerd worden. Met de Passat (1973) en Golf (1974) had het vloeistofgekoelde tijdperk z’n intrede gedaan bij VW en de luchtgekoelde Kever was passé. Dat betekende dat het veel moeilijker was dan nu om faciliteiten te krijgen voor een vereniging van oude auto’s. Er waren nog geen gespecialiseerde bedrijven, dus ook minder adverteerders en sponsors.”

“Vanaf 1977 kwam het keerpunt. Volkswagen was toen 30 jaar in Nederland en er was 10 jaar showsamenwerking tussen de Noordelijke dealers. Men ging zich meer voor de historie interesseren. De Kever werd een icoon en elke dealer wilde een klassieke Kever in de showroom. Die begintijd had ook z’n voordelen. Het was gemakkelijker om contacten te leggen in Wolfsburg en met anderen die iets betekenden in de wereld van Volkswagen, zoals de familie Lottermann (eigenaar van een grote VW-verzameling en organisator van het Kevertreffen in Bad Camberg). Velen hadden de begintijd van de Kever nog meegemaakt of hebben de grote namen, zoals Ferdinand Porsche en Dr. Heinrich Nordhoff nog persoonlijk gekend. Contacten leggen in die na-oorlogse jaren had soms ook iets ingewikkelds: door hun rol in de oorlog wilden mensen soms wel of juist beslist niet met elkaar samenwerken. Daar moest je dan je weg in vinden. Dat gold voor de Kever ook: voor de één was en bleef het een Hitler bak en voor de ander een fijne betrouwbare auto.”

#### **Vertel nog eens wat meer over de beginjaren van de club?**

“Ik liep dus met plannen rond om een club op te richten voor Brilkevers en kwam in contact met Marc Bruna die hetzelfde plan had. We hebben toen de krachten gebundeld en in 1973 volgde de ‘officiële’ oprichting van de Nederlandse VW-Brillenvereniging. De club is opgericht op 11 april 1973. Dat is de datum die overal genoemd staat. Oorspronkelijk wilde ik op 16 april 1973 van start, maar 16 april 1945 was de Bevrijdingsdag van



de stad Groningen en dat kon natuurlijk niet. Dus heb ik het maar wat vervroegd tot 11 april, want 11 is natuurlijk het ‘gekkengetal’. Achteraf had ik beter voor de datum 8 april 1973 kunnen kiezen omdat ik vanaf 8 april 1963 (dus 10 jaar voor het oprichten van de Brillenclub) officieel aan het werk kwam bij VW dealer Century, enkele tientallen meters lopen van mijn geboortehuis. Dus het werk was ook nog lekker dichtbij.”

“In die begintijd was er nog geen sprake van een volledig bestuur: ik was zowel de secretaris, de penningmeester als de redacteur van het clubblad. Een voorzitter was er niet. Het aantal leden groeide gestaag en ook het aantal mensen die een rol speelden in de organisatie van de club. Dat leidde ertoe dat ik in 1981 de eerste officiële voorzitter van de club werd. Alle kenmerken van snel groeiende organisaties vond je ook bij ons terug. Dat bracht, naast veel plezier, ook ups en downs met zich mee, tot gevallen van oplichting en royerering aan toe. Bij de oprichting was de club alleen bedoeld voor Brillen, maar vanaf 1977 werden ook Ovaaltjes toegelaten. Daarna werd de doelgroep verder verbreed naar alle luchtgekoelden. In 1982 werd de naam veranderd in de ook door mij bedachte naam ‘Luchtgekoelde VW Club Nederland’. Een regelmatig terugkerend element in de club is de richtingenstrijd: 100% origineel of niet? Elke keer leidde dat weer tot de keuze voor 100% origineel. Maar wat mij betreft moeten we daar niet te krampachtig over zijn. Bijvoorbeeld als originele



De allereerste bijeenkomst van de Brillenclub bij Pon in Leusden op 17 april 1974

# 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, Industrieterrein Beinum-West

## 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

Amersfoortseweg 15a | 6562 AZ | GROESBEKE | 06-27023648  
info@vwvakrestauratie.nl | www.vwvakrestauratie.nl



# Geerts

adviesgroep

verzekeringen  
administraties  
bancaire diensten

verzekeringen – pensioenen – administratie  
hypotheeken – 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





onderdelen erg moeilijk te krijgen zijn. Dan moet je wel eens wat soepel zijn.”

### **En de Koninklijke Nederlandse VW-Brillenvereniging?**

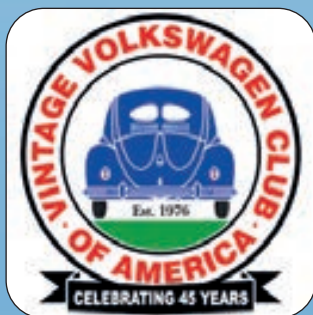
“De Brillenclub draaide al een aantal jaren en ik schoot (bijna) alles voor omdat er haast geen geld was. De club was toen namelijk nog geen rechtspersoon, dat kon destijds alleen als een club als deze Koninklijk was goedgekeurd. Daar zijn wij dus mee aan de slag gegaan. Dat ‘wij’ zijn met name wijlen de heren J.J.M. Lips, J.H. Munter en W. Panman, die destijds het juridische team van de club vormden. Alles was al in kannen en kruiken, de club zou de naam Koninklijke Nederlandsche VW-Brillenvereniging mogen gaan heten. Maar toen kwam de grote wetwijziging per 01-01-1977 in zicht en hoefde men niet meer Koninklijk goedgekeurd te zijn om een rechtspersoon te worden. We moesten ons natuurlijk wel registreren bij de Kamer van Koophandel en dat is toen ook gedaan. Daarmee was de club een rechtspersoon geworden.”

“De heer Lips is toen de ‘Actie Lips’ gestart om geld in te zamelen om de tot dan toe door mij privé betaalde kosten (circa Hfl. 5000,-) via de club aan mij terug te betalen. Iedereen droeg zijn steentje bij en zo is het gekomen dat de club niet Koninklijk was, maar wel een rechtspersoon zonder schulden. Ergens erg dom van mij om het Koninklijke op de valreep weer in te laten trekken (het had wat, dat mooie voorvoegsel), maar ja, gedane zaken nemen geen keer. We gaan nu als een eenvoudige niet-Koninklijke VW club door het leven, alweer een hele tijd.”

### **Hoe zat het nu met die andere (Volkswagen) clubs?**

“We waren niet de eerste historische Automobiellclub in Nederland. De oudste club was de P.A.C. (Pionier Automobielen Club), opgericht in 1956. Ik ben zelf ook begunstiger van de P.A.C. geweest, maar dat is een verhaal op zich om de mensen bij elkaar samen in één autobus te krijgen. Daarom ben ik ook ooit begunstiger van het NMB (Noordelijk Bus Museum) geworden, want toen de FEHAC opgericht werd, mochten er geen motorfietsen en autobussen bij.”

“Daarna kwamen (veel) later de merkenclubs, als de H.A.V. (Historische Automobiell Vereniging), de A-Ford, de Fiat Topolino en de Volvo club, om maar enkele clubs te noemen. We waren wel de eerste historische Volkswagenclub (in Nederland en ter wereld). Ik heb ook nog naast de wieg gestaan van de Kever Club Nederland, die in 1984 ontstond uit onvrede over de keuze van onze club om alleen originele auto's toe te laten. Onze club heeft in vele andere landen als voorbeeld gediend tot het oprichten van vergelijkbare clubs. Daarbij werd ons vaak om advies gevraagd. Zo ben ik ook betrokken geweest bij de Vintage Volkswagen Club of America die ons logo, met onze instemming, heeft gebruikt. Ook zijn we betrokken geweest bij de oprichting van de VW 412 Club en de Algemene Buggy Club Nederland, die in 1974 is opgericht. Deze club had carrosseriedelen voor ons en wij hadden soms weer technische delen voor de Buggy club.”



“Naast de merkenclubs kwam er ook behoefte aan een overkoepelend orgaan die de belangen van de verschillende clubs behartigt. Dat heeft ertoe geleid dat ik als oprichter van de VW club, samen met andere clubs in 1974 op het circuit te Zandvoort een ‘interclub bijeenkomst’ heb georganiseerd, waaruit uiteindelijk in 1976 de FEHAC (Federatie Historische Automobiell- en Motorfietsclubs) en ook de HARC (Historische Auto Ren Club) zijn voortgevloeid. Toen de FEHAC er eenmaal was, rees de vraag wie de internationale federatie (FIVA) in Nederland vertegenwoordigde. Tot dan toe was dat de P.A.C., maar het was logischer dat de FEHAC dat deed. Het heeft erg veel strijd gekost om alle neuzen één kant op te laten wijzen toen de FEHAC kwam. Je kan je er wel iets bij voorstellen, neem ik aan. Ik ben dan ook vaak naar ‘praatavonden’ van de P.A.C. geweest. De verstandhouding was verder super en de praatavonden erg gezellig, maar toch, wat is samenwerking om een doel te bereiken toch moeilijk. Vreselijk. Maar we zijn er uitgekomen. De FEHAC werd de vertegenwoordiger van de FIVA.”

### **Ik herinner me nog de ‘Stichting tot Behoud van de Kever voor het Nederlandse Landschap’. Was dat nou ook iets van de LVWCN?**

“Nee, daar hadden we niets mee te maken. Het was een publiciteitsstunt van Ed Servaas, de PR man van Pon om de Mexico Kever te verkopen, die in 1982 weer (als Europese ontwikkelingssteun voor Mexico) op de Nederlandse markt werd gebracht. Het illustreert wel hoe Pon anders begon om te gaan met het luchtgekoelde erfgoed.”

### **Dan heb ik nog een vraag. Naast jou en Wim Brooijmans, hebben we nog een derde erelid: Dr. Bernd Wiersch. Wie is dat eigenlijk en waarom is hij erelid geworden?**

“Bernd is een geweldige man. Afgestudeerd als Wirtschafthistoriker is hij bij VW gekomen. In de loop van de tijd heeft hij het VW museum in de Dieselstraße van de grond getild. We hebben indertijd veel contact gehad. Hij heeft nog bijtijds kans gezien om veel historisch materiaal, tot complete auto's toe, van de ondergang te redden. Het museum was eerst nog heel primitief, maar later is het veel mooier en professioneler geworden. Samenwerking met andere musea in Duitsland lag altijd al moeilijk bij Volkswagen, maar het is hem ook gelukt om auto's onderling uit te wisselen met andere musea, etc. en hij heeft ook verschillende boeken over de historie van Volkswagen geschreven. Was hij er niet geweest, dan had VW nu nagenoeg geen historie meer in Duitsland gehad.”

### **Welke eigenschappen moet je hebben om zoiets als de Brillenvereniging van de grond te krijgen?**

“Bij een autoclub denk je meteen aan auto's, maar uiteindelijk gaat het om mensen. Je wilt van niets iets maken, er moet van alles gebeuren en dat moet je samen doen. Daarvoor is samenwerking nodig. Dan zijn goede contactuele eigenschappen belangrijk, net als mensenkennis.” Als voorzitter voeg ik daar nog aan toe, dat Wim de club volgens mij van de grond heeft gekregen dankzij zijn enorme drive, doorzettingsvermogen en uitstekende netwerkcapaciteiten. Bovendien helpt het als je, zoals Wim, een echte automan bent, afkomstig uit de autowereld en een passie voor auto's hebt.

### **Tot slot, heb je nog aanbevelingen aan de club voor de toekomst?**

“Volgens mij zijn jullie goed bezig. Ga vooral zo door!”

## T2A - T2A - T1

Gerard en Maria te Dorsthorst

*Het is zaterdag 31 januari 1998, de Bus gekocht en tanken. Zo kunnen we de afstand Drenthe - Brabant zeker halen. Het is koud, de verwarming werkt niet en de tocht doet ons de kragen van de jassen hoger opzetten. Toch zijn we blij eindelijk in een eigen Busje te rijden. In het 30 jaar jonge Busje rijdt het uitstekend. Het is maar goed dat onze zoon met zijn Golfje vlak achter ons rijdt, de verlichting blijkt te spaarzaam te branden.*



Het Busje wordt onder handen genomen met het oog op veiligheid en betrouwbaarheid zodat APK geen probleem geeft. De kleurstelling verandert nu nog niet, d.w.z. er zijn vele kleuren blauw naast en over elkaar te ontdekken. Onze voorganger heeft hier en daar duidelijk met rolborstel en verfkwest gewerkt.

We vertrekken naar Engeland, waar we relatief veel oude VW-campers zien. Dankzij de Bus hebben we daardoor mooie ontmoetingen. We houden immers van oud, geschiedenis en oude geschiedenis. Engeland is daarin een lustoord. Naast Stonehenge is er zóveel, dat we nú al weten hier nog vaak terug te willen komen. Dit jaar is Lands-End ver genoeg. Ook tijdens de tweede vakantie (Noorwegen) voldoet het Busje bijzonder. We voelen ons vrij en blij, zeker vanwege het 'Allemansrecht', d.w.z. in Noorwegen mag je overal verblijven mits je anderen niet tot last bent en geen rommel achterlaat. Geen probleem! We staan op de meest mooie plekjes zoals watervallen, bergdalen, plateaus en zelfs in de sneeuw. De onder de sneeuwwal uitkijkende lemming snapt er kennelijk niets van, draait zich om en verdwijnt in het sneeuwgangetje. Bijzonder! We weten nu zeker dat we de Bus in perfecte staat gaan restaureren.



### Ultiem vakantiegevoel

Voor de grondige restauratie blijkt een jaar te kort. Het derde jaar moeten we dus weer met onze aangepaste Renault-Express op vakantie. Niet slecht, maar de T2a is beter. Uit de restauratie komt het Busje met Westfalia interieur tevoorschijn zoals je die nu ziet. Zo origineel mogelijk, bijvoorbeeld liever een lekkende handwaterkraan dan een nieuwe elektrische. Er is wel een buitenstopcontact, doch binnen voel je je in 1968 en zonder elektriciteit is voor ons geen bezwaar. Wat kleur betreft hebben we een concessie gedaan. Niet de hele bus 'Lotusweiß' zoals het hoort, maar de combinatie met 'Taubenblau'.

### Boeiende 'bijvangst'

Tijdens het zoeken in de restauratieperiode naar onderdelen, lopen we tegen een volledig originele rode T2a aan, er is zelfs de juiste Busbuitentent bij. Niet alleen de onderdelen, maar de hele Bus gaat mee naar huis.



Jaar na jaar bezorgen de Busjes ons prachtige weekenden en vele vakanties. Als vrije vogels verkennen we Noorwegen in alle richtingen, mooi te ervaren dat het dag en nacht licht blijft. Dat geeft de mogelijkheid een vrij plaatsje te zoeken waar we de zon van hoog, via een prachtige boog zien zinken om op het laagste punt, een heel eind boven de horizon, de boog omhoog te vervolgen. Het licht is zacht, de natuur is rustiger en wij kunnen op de kaart plannen maken voor de volgende dag zonder ook maar even kunstlicht nodig te hebben.

### Nooit pech onderweg?

Natuurlijk wel, ook een moderne auto heeft de ANWB soms nodig. Zo rijden we op een avond met de blauwe Bus over de (Zalt-)Bommelse brug, de motor verliest





trekkracht en we stranden op de vluchtstrook. De ANWB constateert (net als wij): "Niet te repareren, ik sleep je wel naar huis". Thuis parkeren we de Bus, morgen maar eens zien. Dat valt tegen, de 1600cc boxermotor is op, die moet grondig gereviseerd worden. Dat kost tijd, maar nu rijdt de T2a weer als voordien. We kunnen naar Noorwegen, naar de 'Preikestolen'. Dat is daar een stevige wandeling, gelukkig vroeg in het seizoen, zodat er nog geen filelopen-probleem is. Prachtige ervaring, alsook de diverse vrije kampeerplaatsen.

### En dat maakt drie!

Ons Busjesgevoel is pas tevreden als er ook een TI zal zijn. Nu wil het geval, dat in hetzelfde jaar dat we het blauwe Busje kregen, we ook kennis maakten met een Spijlbus in 'Mausgrau' van 1963. Deze hebben we later kunnen kopen en is omgeturnd van camper naar negen persoons Bus.



Op vakantie konden we al, nu kunnen we ook anderen op verzoek vervoeren ([www.volkswagenbusje.nl](http://www.volkswagenbusje.nl)).

### Tot slot

De 54-jarige blauwe Bus zal wellicht langer meegaan dan wijzelf. Onze leeftijd is dan ook de reden dat we het rustiger aan willen doen. De blauwe T2a is voor een echte liefhebber te koop. Stoïcijns kamperen beviel ons uitstekend. Met een modernere VW-camper willen we eropuit blijven trekken. Zie onze advertentie op pagina 26 en op het LVWCN-prikbord ([www.lvwc.nl](http://www.lvwc.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](mailto:info@kieftenklok.nl) of 06-41845859.





# Wat u ook rijdt, bij de KNAC zit u altijd goed.

Onbezorgd autorijden... dat willen we toch allemaal? De KNAC zorgt ervoor. Door op te komen voor de belangen van automobilisten. Maar ook door de beste pechhulp en uitstekende autoverzekeringen te bieden voor uw moderne auto, youngtimer én klassieker. Zo zit u bij de KNAC altijd goed, wat u ook rijdt. En kunt u blijven genieten van alles dat autorijden zo bijzonder maakt. Iets voor u? Word dan KNAC-lid vanaf slechts € 48,- per jaar en ontvang bovendien 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto'.

**Ga naar [www.knac.nl](http://www.knac.nl) en lees welk lidmaatschap het best bij u past.**

[www.knac.nl](http://www.knac.nl)  
070 - 383 16 12  
[ledenservice@knac.nl](mailto:ledenservice@knac.nl)



Koninklijke  
Nederlandsche  
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR  
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP



## THE TIMES THEY ARE A-CHANGIN' (BOB DYLAN 1964)

Gert de Haas

*Mijn ouders zijn na de aanschaf van hun eerste Kever in 1954 altijd fervente VW rijders geweest. Waarom? Mijn pa had als puber in de jaren 1940-1945 gezien dat de Duitse Kübelwagen onder alle weersomstandigheden betrouwbaar was. Als huisarts was dat dus de auto die hij nodig had, ondanks de toenmalige anti-Duitse sentimenten.*

Begin februari 1968 leverde VW dealer De Jong uit Wormerveer (na een levertijd van een half jaar) de 3e nieuwe Kever bij mijn ouders af. Een 1300 de luxe met schuifdak voor 5.500 Gulden, een heel bedrag in die tijd. Als 10-jarig jochie stond ik te wachten tot de nieuwe Kever de straat inreed, waar nog maar enkele gezinnen een personenauto hadden. Bij de overhandiging van de sleutels liet de buurman nog even zijn jaloezie blijken, door mijn ouders als 'kapitalisten' uit te schelden. Enfin, de Kever ging dienst doen in een gezin van vijf kinderen en maakte zijn kwaliteiten waar.

### Andere tijden

In de nazomer van 1976 waren mijn ouders aan het proefrijden met de nieuwe VW Golf. Er was een andere

tijd aangebroken bij Volkswagen. VW dealer Van Zanten uit Geldermalsen deed de bijzondere uitspraak: 'Mijnheer De Haas, de tijd van de Kever is voorbij, die moet ik niet meer.' Ik had toen net een 3e hands Honda motorfiets gekocht en mocht door dit voorval de komende winter met de Kever rijden. Heerlijk, een kachel! Om een lang verhaal kort te maken: pa wilde geen autohandelaren







aan de deur en schonk mij de Kever voor de duur van mijn studie. Zo kon ik lekker thuis blijven wonen.

### Opnieuw andere tijden

In de zomer van 1977 kreeg clublid Johan Bras precies vóór ons ouderlijk huis pech met zijn Brilkever uit 1952, zag een Kever staan en belde aan. Nu ging ik totaal anders naar Kevers kijken en door het enthousiasme van Johan ontstond een VW hobby. Gelukkig hadden meer mensen daar last van en in 1978 werd ik, samen met mijn broer Arjan, aspirant lid van de VW Brillen Club. Er kwam een Ovaal uit 1957, een Karmann Ghia uit 1969 en een Bus uit 1971, we waren niet meer te stoppen, tot schrik van onze ouders.

### Times, they are flying!

Afgelopen februari werd de Kever 52 jaar met ondertussen 4 ton op de klok. Méér dan een halve eeuw onder de wielen. Een echte jubilaris! En de Golf



uit 1976? Die was kwalitatief niet zo degelijk en werd in 1982 vervangen door een nieuwe Mexico Kever, waarmee mijn broer nu nog rijdt. Het jubileum van de 08-19-FE wordt gevierd, want de jaren zijn deze auto inmiddels wel aan te zien. Daarom wordt momenteel het nodige aan de carrosserie vernieuwd, even dus een pauze na alle avonturen! De tijden blijven veranderen! Want de Kever läuft, und läuft, und läuft...





## ZOEKEN EN TASTEN IN EEN BERG BLIK MET ONDERDELEN (DEEL 4)

Herman Struve

*Herman Struve gaat in deze editie, na al z'n voorbereidende werk, uit zijn eerder aangeschafte 'berg blik, losse wielen, motor, versnellingsbak, stoelen en 4 à 5 bananendozen vol met onderdelen, bouten en moeren', nu toch echt die originele Zweedse 1200 'de luxe' 34 pk Kever (een Dickholmer dus) uit 1961 tevoorschijn sleutelen.*

Ik deel mijn projecten altijd in fases in en koop de benodigde onderdelen per fase. Dan vallen de oplopende kosten niet in een keer zo op. Maar ja, dat weet iedereen die met dit soort projecten bezig is, het loopt altijd uit de hand: qua tijd en qua geld, vaak zit het ook nog eens goed tegen. Ik probeer vooraf een minimum en een maximum financieel budget op te maken. Ik houd ook elke Euro die ik uitgeef bij en bewaak zo het budget. En nee, ik doe dit niet om het te kunnen verantwoorden voor mijn eega, maar meer om niet over de top te gaan.

### Fasegewijze opbouw

Zo had ik besloten om te starten, fase I: met het opknappen van alle losse delen, daarna fase II: chassis lassen, stralen, fase III: koets lassen, stralen, fase IV: chassis spuiten en opbouwen, tevens motor laten opbouwen, fase V: body en aanbouwdelen spuitklaar maken en laten spuiten. Fase VI: Het 'huwelijk' tussen de carrosserie en het chassis voltrekken, afbouwen.

### Opknappen van alle losse delen

Dat viel op zich allemaal wel mee. Het ging met name om de losse delen die in de dozen zaten. Het meeste kon opgeknapt worden, maar er is ook een groot deel direct vervangen. De onderdelen worden opgeknapt en voorzien van nieuw montagemateriaal en vervolgens in gelabelde plastic zakken/zakjes verpakt. Ook moeten alle chroomdelen en alle sierstrippen rondom vervangen worden, die waren grotendeels geoxideerd en beschadigd. Ik heb geprobeerd zoveel mogelijk origineel VW te kopen. Marktplaats, eBay (Duitsland) zijn daar perfect voor. Beurzen normaal gesproken ook, maar ja, die zijn gesloten om de bekende redenen. 'Shoppen' bij alle Nederlandse specialisten wil ook wel eens het nodige opleveren. Probeer een netwerk op te bouwen, altijd handig als je mensen al kent.

### Bouten en moeren

Alle remtrommels en ankerplaten gestraald, voorzien van nieuwe lagers, remcilinders en voeringen en zwart gespoten. Voortrein eveneens gestraald, voorzien van nieuwe bouten en moeren, lagers, aanslagrubbers en ook zwart gespoten. Over bouten en moeren gesproken: ik heb bij ons lokaal Mechanisatiebedrijf alle bouten en moeren (metrisch) nieuw gekocht, deze overzichtelijk en per soort en maat in babyvoedingspotjes gedaan. Super handig, overzichtelijk en je grijpt niet mis. Anders loop je kans uren te moeten zoeken naar de juiste bout of moer. Zul je altijd zien, heb je er 8 nodig, zijn er maar 7. Opgeslagen in potjes heb je dat probleem niet zo snel.

### Bodemplaat; A- of B-kwaliteit?

Bij de 'project aankoop' zaten twee B-kwaliteit bodemplaten (0,6mm dik en van Braziliaanse kwaliteit). Ik was begonnen deze pas te maken, maar was al gewaarschuwd door Andre van Wijlen dat de kwaliteit zwaar te wensen zou overlaten. En daar had hij helemaal gelijk in. De pasvorm is slecht, de



persing is niet nauwkeurig en het blik is erg dun. Dus dan maar door de zure appel heen bijten en voor de A-kwaliteit gaan, 1,2 mm dik en geweldige pasvorm, maar wel bijna 5 keer zo duur. Deze lasklus was vervolgens snel klaar. Daarna het chassis laten stralen en in de epoxieprimer gezet. Maar blijf meten en nameten! En kijk hoe het bij een ander chassis zit. Mocht je dat niet doen, heb je hele grote kans dat je problemen gaat krijgen bij het plaatsen van de koets als je uit de maatvoering loopt.

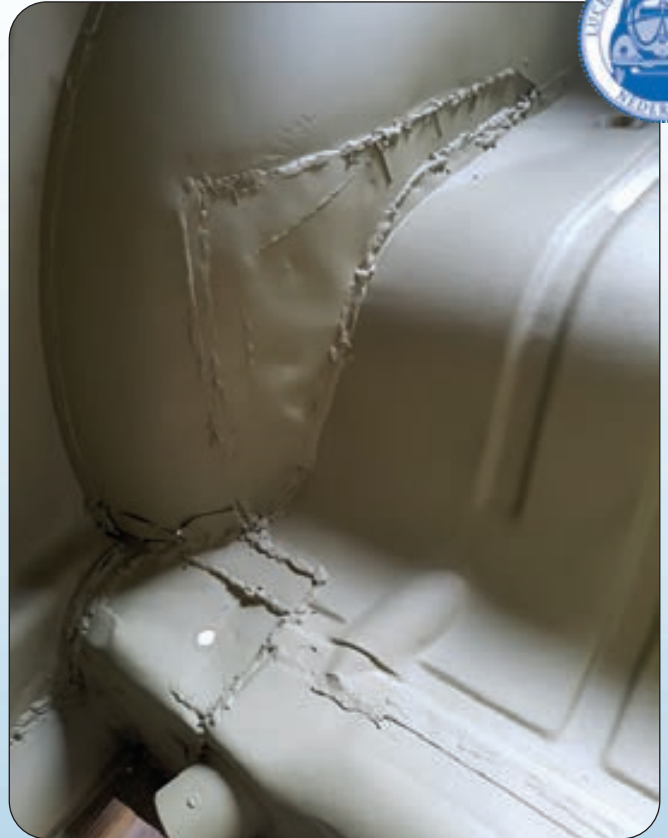


### Fase III – koets lassen

Toen begonnen met het lassen van de koets, wat was die slecht zeg! Los van het gegeven dat deze in het verleden al 'opgeknapt' was door middel van een heleboel 'staalpatches' met grove lasnaden, zaten er nogal wat gaten in. Ik heb o.a. de achterste bumpersteunen en bijbehorende blikken, de reservewielbak en de linker dorpel in z'n geheel vervangen.







Gelukkig moesten zowel de linker als ook de rechter onderdorpel voorzien worden van nieuw blikken, deze nieuwe delen zijn voorzien van schroefdraad. Waarom gelukkig: nou omdat bijna alle bouten afgebroken waren bij het demonteren van het chassis. Dat zou betekend hebben dat ik zo'n kleine 10 tot 12 afgebroken draadeindes had moeten uitboren en van nieuwe schroefdraad voorzien.

Voor zover ik het kon waarnemen, was de body gereed

om te laten glaspapieren en in de zink-compound te spuiten. De ontnuchtering kwam een paar dagen later bij het ophalen van de carrosserie. Door het glaspapieren zijn er nog veel meer slechte plekken aan het licht gekomen, letterlijk, want je kon er dwars doorheen kijken. Kortom: de carrosserie was nog veel slechter dan ik eerst had gedacht. Ook vielen de gelaste 'patches' uit het verleden tegen. Goed, de carrosserie in de opslag en eerst het chassis gaan opbouwen, dat is leuk werk. *Wordt vervolgd...*





## EEN IDEE MAAKT GESCHIEDENIS (DE VOLKSWAGENKRONIEK - DEEL 12)

Bron: de gelijknamige uitgave van Volkswagen AG uit 1991)

*Volkswagen geschiedenis is Duitse geschiedenis. Onder dit motto vermeldt deze kroniek niet alleen gegevens, feiten, productie- en ontwikkelingscijfers. Ze schetst bovendien door middel van verhalen en berichten uit de coulissen een sfeer- en stemmingsbeeld van de officiële en zo langzamerhand bekende historie. Hieronder een weergave vanaf eind 1955 tot en met 1957, het jaar waarin Volkswagen hard op weg is om multinational te worden!*

### Eind 1955

Het najaar komt met een prachtig hoogtepunt: de met de firma Karmann ontwikkelde Karmann-Ghia Coupé wordt gepresenteerd. Met recht betreft het een Volkswagen met een opzienbarende, elegante vormgeving. Alles ook met een navenante prijs: 7.500 DM (Nederland: 8.975 Gulden).



Er wordt steeds meer óver de Atlantische Oceaan gekeken. O.a. met de oprichting van twee verkoopmaatschappijen voor de Amerikaanse markt: Volkswagen United States Inc. en Volkswagen of America. Het jaar 1955 verloopt ook anderszins bijzonder succesvol. De productie wordt ten opzichte van het vorige jaar met 87.520 voertuigen verhoogd. Meer dan 6.000 nieuwe arbeidsplaatsen geven eveneens het succes van dit bedrijfsjaar aan. Deviezeninkomsten en omzetten stijgen. In het binnenland onderhouden 970 (en in het buitenland 2.498) dealers de Volkswagens. Naar méér dan 100 landen wordt geëxporteerd. Bijna 50% van de Duitse personenwagenexport komt van Volkswagen. In de USA stijgt de omzet in verhouding met 1954 tot het viervoudige, tot 35.851 voertuigen. Daarmee zijn de Verenigde Staten de belangrijkste buitenlandse klant van de Volkswagenfabriek.



### 1956

Op 20 april start de nieuwe fabriek in Hannover de productie van de Volkswagen Transporter. Volkswagen slaat in dat jaar haar vleugels ook uit naar Zuid-Afrika. Het bedrijf verwerft de aandelen van de Zuid-Afrikaanse importeur en sticht een dochtermaatschappij als assemblagebedrijf: Volkswagen of South Africa (PTY) Ltd. in Uitenhage in de Kaapprovincie.



Nóg een bericht dat het goed gaat met het Volkswagenbedrijf: vanaf 31 januari wordt de 48-urige werkweek tot 45 uur verlaagd. Deze regeling geldt tot 31 december 1957.

### 1957

Circa 31.000 mensen passeren dagelijks de fabriekspoorten. Het personeelsbestand groeit voortdurend, maar altijd in harmonie met de mogelijkheid deze mensen woningen en behoorlijke leefomstandigheden te bieden.

De vraag naar Volkswagens kent blijkbaar geen grenzen. De productiecapaciteit van de fabrieken in Wolfsburg, Braunschweig en Hannover wordt volledig benut. Desondanks ontstaat een achterstand van nog niet afgewerkte bestellingen, die alleen door verdere uitbreiding van de productiecapaciteit verkleind kan worden. In oktober koopt Volkswagen daarom opnieuw een stuk grond, ditmaal in Kassel.

Ook 'down-under' groeit Volkswagen: in Melbourne wordt de Volkswagen Australasia Pty. Ltd. opgericht, waarin het Volkswagenwerk GmbH voor 51% participeert. De nieuwe dochtermaatschappij begint met de productie van Volkswagens in Australië, met beperkte toelevering vanuit Duitsland.

Als nieuwste model wordt op de Internationale Automobilausstellung (IAA) de tweezits VW Karmann-Ghia Cabriolet voorgesteld.

Op 28 december 1957 loopt in Wolfsburg de 2.000.000ste Volkswagen van de band!





## FIVA AWARDS VOOR ROLAND D'IETEREN EN PROF. DR. CARL HAHN

Tiddo Bresters

Het afgelopen jaar heeft de *Fédération Internationale des Véhicules Anciens* (FIVA) de FIVA Heritage Hall of Fame Award in het leven geroepen. De prijs is bestemd voor grootheden uit de auto- en motorfietswereld, die een onuitwisbare bijdrage hebben geleverd aan de industrie, en daarmee ook (direct of indirect) aan de wereld van de historische voertuigliefhebbers. Want achter al die iconische modellen die we als liefhebbers koesteren staan designers, constructeurs of managers die jarenlang hun stempel op de ontwikkelingen hebben gedrukt. Ook coryfeeën uit de auto- en motorsportwereld en mensen die al een leven lang ziel en zaligheid in het behoud van ons mobiele erfgoed steken, komen in aanmerking voor de award, zoals verzamelaars, restauratiespecialisten, auteurs, en historici. De FIVA vroeg haar nationale ledenorganisaties om kandidaten naar voren te schuiven. Dit konden zowel mensen zijn die nog met ons zijn, als korter of langer geleden overleden pioniers.

### Roland D'Ieteren

België kandideerde Roland D'Ieteren (1942-2020). D'Ieteren is een bekende naam in de VW-wereld. Oorspronkelijk, al begin 19e eeuw, waren het koetsenbouwers. Met de start van de VW import in 1948 en een paar jaar later (in 1954) de bouw van de VW fabriek in Vorst bij Brussel, nam het bedrijf pas echt een grote vlucht. Wist u dat er in Vorst tussen 1954 en 1975 ruim 1,1 miljoen Kevers zijn geproduceerd? Roland D'Ieteren bouwde het bedrijf sterk uit, maakte het familiebedrijf tot een internationale speler. Hij was ook de man achter de indrukwekkende D'Ieteren Collection in Brussel, een privémuseum dat een overzicht geeft van de rijke autohistorie van het bedrijf, met de nadruk op de gloriejaren met VW, Audi en Porsche.



### Diverse Europese prijswinnaars

Als FIVA President, en voorzitter van de jury (met daarin o.a. Pink Floyd drummer Nick Mason), viel mij de eer te beurt een FIVA Heritage of Hall of Fame Award uit te reiken aan een aantal levende legendes. In Turijn aan de Ferrari constructeur Mauro Forghieri, en aan de designers Marcello Gandini (Lamborghini Miura, maar ook Citroën BX) en Giorgetto Giugiaro (VW Golf I, Fiat Panda, maar ook DeLorean). En in de buurt van Krakau mocht ik de Award uitreiken aan de Poolse rallyheld Sobieslaw Zasada, meervoudig Europees rally-kampioen.

### Carl Hahn

Begin november reed ik naar Wolfsburg, om de Award aan een andere 'grand old man' van de autowereld te presenteren, de 95-jarige Prof. Dr. Carl Hahn. Dat gebeurde in het Zeithaus van de Autostadt. In het jaar dat ik op de wereld kwam (in 1954), begon Carl Hahn zijn lange loopbaan bij VW. Hij maakte furore als baas van VW of America, en legde begin jaren '60 de basis voor het onvoorstelbare succes van de Kever en de VW Bus in de Verenigde Staten, onder andere met behulp van de iconische advertenties van bureau Doyle, Dane, Bernbach. Daarmee stond hij in feite ook aan de wieg van de cult die rond beide modellen is ontstaan, wereldwijd.



Toen hij Chief Executive Officer (CEO) van Volkswagen was, van 1982 tot 1993, legde hij de grondslag voor de expansie van Volkswagen in China, maar ook in Spanje (SEAT) en Tsjechië (Skoda) en Slowakije. In Saksen, de geboortestreek van Hahn, gaf hij de auto-industrie een nieuwe impuls. Hij deed er al zaken toen de DDR nog bestond, met de levering van VW-motoren voor Trabant en Wartburg. Het fraaie Horch Museum in Zwickau, met steun van Hahn tot stand gekomen, overbrugt de jaren '20 en '30 - de tijd dat Hahn's vader aan het roer van DKW stond in Saksen, de naoorlogse DDR-periode met de productie van rond de 3 miljoen Trabants, én de nieuwe tijd, want nu worden er elektrische VW ID's gemaakt in Zwickau.



Mario Theissen, Carl H. Hahn en Tiddo Bresters

Mijn lofrede ging over het fenomeen 'volksauto' in brede zin en natuurlijk over Hahn's persoonlijke successen in zijn lange autoleven. Ik was geïnspireerd door een foto van mijn opa's eerste auto, een Hanomag 'Kommissbrot', ongeveer uit Hahn's geboortjaar 1926. Deze Hanomag was eind jaren '20 één van de eerste betaalbare auto's, een auto bedacht om het volk mobiel te maken. Maar, als bekend, kwam de massamotorisering pas ná WOII op gang, mede dankzij Carl Hahn. Ook mijn opa droeg daar trouwens zijn steentje aan bij; hij nam tussen circa 1950 en 1965 in totaal zes Volkswagens af, drie Kevers en drie Types III. Van hem kreeg ik de liefde voor VW met de paplepel ingegoten. Met de eer om de award aan Prof. Dr. Hahn uit te reiken was de cirkel weer rond! Met een elan dat een veel jongere leeftijd zou doen vermoeden, dankte hij met enthousiasme voor deze internationale erkenning van zijn grote verdiensten.



## GESTRAND MET ZICHT OP DE HAVEN

Eric Ebbers

*Tevreden richting Apeldoorn terugrijdend van een gezellige Taxatiedag slaat de schrik me plots om het hart: de benzinemeter die net toch écht iets links van het midden wees, staat opeens volledig naar links! En ik rijd op de spitsstrook van de A50 zonder vluchtstrook! Hier en daar een stukje gras rechts, maar verder alleen vangrail en een enkele vluchtplek-bij-motorpech.*

Gauw in m'n tankboekje gekeken: ja hoor, na m'n laatste tankbeurt 410 km gereden, dus de tank is leeg! Stom! Nog 5 km naar het tankstation. Als ik dat maar haal!! Achter mij gelukkig geen bumperklevende vrachtwagen, want m'n achterairbags zijn daar niet op berekend. Toch een beetje zweet op m'n rug, want het is best druk op de snelweg. De benzinemeter hebben ze niet op waarde getaxeerd vanmorgen...

### Lége jerrycan

En, ja hoor, beetje gepruttel en de boxer geeft de geest. Gauw de alarmlichten aan. Waarom heeft hij eigenlijk van die kleine achterlichtjes?!? GELUKKIG, een bord: vluchthaven over 300 meter! Het lukt nét hem te bereiken! Pffff! Is dát even geluk hebben! En wát vind ik vervolgens in de berm: een jerrycan! Leeg natuurlijk... De ANWB mevrouw verzekert me dat ik niet lopend naar de benzinepomp mag. En dat kan ook niet, want tussen mij en de pomp zit een brug, zodat je over de vluchtstrook zou moeten lopen en die is in gebruik.

### Vrij baan!

Na een uurtje komt de ANWB. Beetje benzine erin en starten maar. De goede man heeft echter geen hoge pet op van het acceleratievermogen van mijn 50 PK dikke motor

## WELTMEISTER

Harry Pannekoek

*Vijftig jaar geleden liep op 17 februari 1972 de 15.007.034ste Kever van de band in Wolfsburg. Met deze Kever werd het record verbroken van de T-Ford. Ter gelegenheid daarvan werd er een speciale uitvoering van de 1302 (maar ook van de 1300) uitgegeven, die in een Marathonblauw-metallic kleur gespoten was. Daarnaast werd de 1302 voorzien van o.a. speciale Weltmeister velgen. Deze Weltmeister is in het museum van Wolfsburg te bewonderen.*



en laat via Rijkswaterstaat de spitsstrook ontruimen. Met een rustig gangetje kachel ik onder het rode kruis door naar het 1200 meter verderop gelegen tankstation.

Verlaat thuis aangekomen, adviseerde mijn eega me om de van Sinterklaas gekregen metalen old-fashion-jerrycan nu toch eens vól mee te nemen op reis, want dit was niet de eerste keer!







## TYPE III EN IV TREIN

Ton Ketelaars

In het najaar van 1968 kwam dan eindelijk een Volkswagen naar ons land voor de (hogere) middenklasse. De 1600 (Type III) was dan wel groter dan de Kever, maar bediende alleen het onderste deel ervan. De dealers werden bevoorrad. Tweedeurs en (nieuw voor Volkswagen) vierdeurs Limousines. Ook waren er klanten die de nieuwe Volkswagen zelfs blind hadden besteld. Voor hun vertrouwen kregen zij snel de grote VW geleverd. Officieel ging de verkoop pas van start op 5 oktober van dat jaar. In minder dan drie maanden werden er in 1968 toch al 1.400 stuks verkocht. In totaal zijn er 7.850 Types IV in

Nederland verkocht. Hiermee staat ons land op de achtste plek op de wereldranglijst van meest verkochte Types IV. Daarvan waren er 5.036 Limousine en 2.814 Variant. De laatste twee getallen geven een beetje een vertekend beeld. Gedurende het eerste productiejaar werd de Variant namelijk nog niet geproduceerd. Al snel werd in het tweede productiejaar bij de 411E al 60% als Variant geleverd en in het laatste productiejaar bij de 412 was dit zelfs gestegen naar 80%. Met het stopzetten van de Type III in 1973 was de Volkswagen 412 modeljaar 1974 de laatste mogelijkheid voor het bestellen van een luchtgekoelde middenklasser.



Verlangen naar  
het vakantiegevoel



RESTAURATIES  
REPARATIES  
ONDERHOUD  
ONDERDELEN  
APK  
VELGENSHOP.NL

www.oldtimerparts.nl

**Oldtimer Parts** | vol

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

koffie staat klaar

# 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](http://MeneerSam.nl) of bel 055 - 355 97 75 voor een afspraak!

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

**MULDER**  
Classic Parts

[www.mcp-classic-vw.nl](http://www.mcp-classic-vw.nl)

Topkwaliteit onderdelen

Scherpe prijzen

Persoonlijke service

Eigen import

Groot assortiment

Voor vrijblijvende informatie en offertes:

Tel: 06 - 422 425 97  
info@mcp-classic-vw.nl  
Harregatplein 5K  
3214 VP Zuidland

Bel even voordat u ons bezoekt!

f **Mulder Classic Parts**

**VW BUS BROTHERS**

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

"What's in the name..."  
maar ook met uw andere luchtgekoelde VW bent u bij ons van harte welkom!

**KLEIN- EN GROOT ONDERHOUD** | **APK & SDW KLAARMAKEN REVISIES • ONDERDELEN** | **LASWERK RESTAURATIES AANKOOPKEURING**

[www.vwbusbrothers.com](http://www.vwbusbrothers.com) | f [/vw-bus-brothers](https://www.facebook.com/vw-bus-brothers)

OPENINGSTIJDEN: maandag t/m vrijdag 9.00 tot 17.00 uur, zaterdag 10.00-13.00 uur.  
Naast deze tijden helpen wij u graag op afspraak: 033 - 2530618  
Amersfoortseweg 172A • 3864 NJ Nijkerkerveen (GLD)

# Karmann Ghia Type 14

## JUST MY TYPE

A story about falling inlove.

**HOVANKRANEN**

Bikelostraat 2 en 3 • 2921LK, Krings aan den IJssel  
Telefoon: 0180-951251, Email: [info@hovankranen.nl](mailto:info@hovankranen.nl)

DOET ALTIJD NET IETS MEER





## VOLKSWAGENS MET SCHADE

Harry Pannekoek, foto: Beeldbank Noord-Hollands Archief

Blijkbaar was het op 14 januari 1963 een erg koude en gladde dag. In de vorige Luchtboxer stond een foto van een Ovaal Kever die in botsing was gekomen met een Spijlbuss op die dag. Ook deze Ovaal uit 1957 heeft op dezelfde dag en zelfs op dezelfde weg (Delftlaan in Haarlem) een botsing gehad. De XD-63-00 is in aanraking gekomen met een Citroën Ami 6 Berline

uit 1962. Gelukkig is de schade beperkt gebleven tot een gedeukt voorscherm en een kapotte koplamp. De bumper kon vast weer recht gezet worden. De Citroën Ami was ook voorzien van een luchtgekoelde boxermotor, maar dan met slechts twee cilinders. In het midden op de achtergrond op de foto is nog een prachtig oud 'Autoweg' verkeersbord zichtbaar.

## GROETEN UIT HARDERWIJK, MOLEN DE HOOP





## STEL JE EENS VOOR

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 [luchtboxer@lvwcn.nl](mailto:luchtboxer@lvwcn.nl)

Beste clubleden, mijn naam is Martin van de Zande, 49 jaar en wij wonen in Middelburg. Het verhaal van de Kever begint ergens in 2013. Een nicht van Rian (mijn vrouw) had destijds een Kever. Als we die zagen, trok de Kever altijd even onze belangstelling. Rian had een keer gezegd dat, als ze hem weg wilde doen, ze eerst ons moest bellen. En zo gebeurde het ook na verloop van tijd. We hebben dat ding gekocht zonder verder te kijken. Ik had geen verstand van Kevers. Toen hij op de oprit stond, zag ik wat roest. Toen ik beter keek, zag ik nog méér roest en toen ik goed aan de onderkant keek, zag ik alléén maar roest. Inmiddels was ik erachter gekomen dat het een Kever uit 1983 was, dat hij in Mexico is geproduceerd en dat hij altijd werd gebruikt, zomer en winter. De motor was niet meer origineel, er zat een dubbelpoortse 1600 in. Alle hoeken en de voor- en achterkant waren 'zo rot als kaas'. Ik heb de Kever een poosje op de oprit laten staan om me te bezinnen wat ik ging doen. Ik besloot hem body-off te restaureren.

Ik heb daar de afgelopen jaren aan gewerkt. En ben begonnen met het chassis. Eerst de bodem, nieuwe platen, chassiskop en napoleonhoed (chassis dwarsligger). Toen alles op de kop gelegd en goed in de protectie gezet. Daarna de carrosserie, de voor- en achterkant en alle hoeken van de carrosserie vervangen. De lastigste klussen vond ik de voorkant, de dakgoten en de luchtroosters. Ik heb gestraald, vertind, geplamuurd en strak gezet. Strak zetten is ook echt een vák. Ik ben net zolang doorgegaan tot ik het 'in de vingers had'. Ik kan nu beginnen met het in elkaar zetten van de motor en alle andere onderdelen. Het carter is naar Duitsland gestuurd om de lagerzittingen

te lijnboren en de cilinderzittingen te vlakken.

Op de krukas na, zijn alle onderdelen nieuw. Ondertussen heb ik samen met onze jongste zoon Merijn (11 jaar) bij Mastermilo (YouTube-kanaal) € 500,- klustegoed gewonnen met het verhaal van ons project. Merijn heeft er direct goed gereedschap van gekocht.

Voor mij is het werken aan de Kever pure ontspanning. Doordat ik er alleen in de vakanties tijd aan heb besteed, is het een langlopend project geworden. Mijn omgeving vraagt inmiddels niet meer wanneer hij klaar moet zijn. Maar als het een beetje wil, gaat hij dit jaar rijden. Rond maart, op het moment dus dat deze Luchtboxer bij u op de mat valt, gaat onze Kever naar de spuit!





## UIT DE OUDE DOOS

Harry Pannekoek

Een mooi plaatje, geschoten op de Oosthaven in Gouda. Ook mooi omdat er twee VW Type's 3 op staan. Een witte Ponton en een rode Variant. En niet zomaar een Variant, nee, een heuse Type 3 'Lieferwagen'. Hans Groeneveld beschreef een dergelijke wagen in Luchtboxer nr. 8 van 2021. Hij noemde deze Lieferwagen uniek vanwege het ontbreken van alleen de achterste zijruiten. De meeste

andere Lieferwagens hadden vanaf het portier de zijruiten dicht. Een bijzonder model dus. Links is nog een deel te zien van een Fiat 600 en rechts staat een Ford Cortina Mk2. Deze Ford Cortina was leverbaar met een 1300 en een 1600 motor en kwam in 1966 in productie en werd geleverd tot begin 1970.



## PERSFOTO

Volkswagen 1303A, modeljaar 1973





## LEDENMUTATIES

### Nieuwe leden

Dhr. R.J. ten Voorde, XXXXXXXX  
Kever, 1968, Lichtblauw, XX-XX-XX  
Kever, 1971, Donkerblauw, XX-XX-XX  
Mw. I. Prins, XXXXXXXX

### Overleden

Dhr. J.J. Mulder, Assen  
Dhr. S.J. de Vos, Peize

### Lidmaatschap beëindigd

Dhr. B.E. van den Berg, XXXXXXXX  
Dhr. E.R. Gout, Keizer XXXXXXXX  
Dhr. M.J.C. de Gouw, XXXXXXXX  
Dhr. S.J.C. Kemper, XXXXXXXX  
Dhr. A.R. de Klerk, XXXXXXXX  
Dhr. H.C.A.M. Koomen, XXXXXXXX  
Mw. H. van Malenstijn, XXXXXXXX  
Dhr. M.A.J. Meershoek, XXXXXXXX  
Dhr. R.H.J. de Moet, XXXXXXXX  
Dhr. B. Verhoeven, XXXXXXXX  
Dhr. M. Zonneveld, XXXXXXXX

### Adreswijzigingen

Dhr. D. van Dijk, XXXXXXXX  
Dhr. H.R. Struve, XXXXXXXX  
Dhr. J. Zeemans, XXXXXXXX

### Wijziging autogegevens

Dhr. H. Akkerman, XXXXXXXX  
Nieuw: Kever, 1950, Grijs XX-XX-XX

## AANGEBODEN / GEVRAAGD

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de redactie : [luchboxer@lvwc.nl](mailto:luchboxer@lvwc.nl). 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.

De Blauw-witte T2a uit 1968 is (i.v.m. onze leeftijd, niet die van het Busje) te koop voor een echte liefhebber. Zowel Westfalia inbouw, 1600cc motor als binnen- en buitenlak zijn in uitstekende staat. Taxatierapport (Autotaxatie Nederland) van 25-06-2020 aanwezig. Kijk voor meer info op pag. 10 en 11. G. te Dorsthorst, 06-xxxxxxx of 073-xxxxxxx [gerardtedorsthorst@home.nl](mailto:gerardtedorsthorst@home.nl)  
**Kijk voor meer advertenties op [www.lvwc.nl](http://www.lvwc.nl)**



### LVWCN CLUBSHOP

Tel. [redacted] of mail naar [clubshop@lvwc.nl](mailto:clubshop@lvwc.nl)



### LVWCN ONDERDELEN MAGAZIJN

Tel. [redacted] (19.00-22.00 uur)

of mail naar [magazijn@lvwc.nl](mailto:magazijn@lvwc.nl)

Langs komen kan ook (in principe elke maandagavond)  
Belt u wel even met ons voor u langs komt!



Laarstraat 33 | 7471 DA Goor | T. 0547 26 15 15  
E. [info@jaapbergmankevers.nl](mailto:info@jaapbergmankevers.nl) | [www.jaapbergmankevers.nl](http://www.jaapbergmankevers.nl)  
f [jaapbergmankevers.nl](http://jaapbergmankevers.nl)

### De Wolfsburcht

Museum & Onderdelen shop

De Wolfsburcht  
Museum voor luchtgekoelde VW's  
Openingstijden en info  
[www.wolfsburcht.com](http://www.wolfsburcht.com)

André van Wijlen  
Keveronderdelen V.O.F.  
Specialist in:

- Stoelen
- Revisie versnellingsbakken
- Onderdelen origineel en imitatie

Openingstijden en info [www.kevers.nl](http://www.kevers.nl)

Perzikstraat 9 4261 KC Wijk en Aalburg 0416-352603 of 0416-660805



# ERclassics.com

Altijd meer dan 400 oldtimers op voorraad



ALLE MODELLEN  
VW TE KOOP  
GEVRAAGD



Neem dan contact op via WhatsApp,  
Telefoon of E-mail.

Wij zijn u graag van dienst!







Volg Ames Autobedrijf  
op social media



Facebook



Instagram



Youtube



Scan bijgaande code om alle  
Classic Car video's te bekijken.

# Ames

  
*Classic Cars*

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

[www.ames.nl/classiccars](http://www.ames.nl/classiccars)



- ONDERHOUD
- REPARATIE
- APK
- (DEEL) RESTAURATIE
- MOTORREVISIE
- SCHADEHERSTEL



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

Warmoerzierweg 11, 2661 EH Bergschenhoek

T 010 - 512 10 38 E [info@keverland.nl](mailto:info@keverland.nl)

[www.facebook.com/keverland](http://www.facebook.com/keverland)

