

DE LUCHTBOXER

Clubblad van de Luchtgekoelde VW Club Nederland



Gala rijden
Zandvoort Trophy
Voorjaarsweekend 2025
Bijzonder Bakkie zoekt nieuwe bezigheden



EXTRA DIK ZOMERNUMMER!

5
2025



Volg Ames Autobedrijf op social media



Bekijk alle (luchtgekoelde)
Ames Classic Cars hier.

Ames

Classic Cars

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

www.ames.nl/classiccars



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



www.keverland.nl

Warmoerzierweg 11, 2661 EH Bergschenhoek
T 010 - 512 10 38 E info@keverland.nl
www.facebook.com/keverland



COLOFON

De Luchtboxer, 52e jaargang, nummer 5, 2025

Voorpagina

Foto: De Ovaal Kever (1957) van Frans Savelkoul

ISSN-nummer: I 381-849X
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	Rijdt u een Type III of Type IV?
6	20 september: Groene Hart rit
6	'Welkom in Partij!'
7	LVWCN Voorjaarsweekend 2025
10	LVWCN aanwezig bij Zandvoort Trophy
12	Brillen en Ovalendag 2025
13	Rondrit Drenthe
14	Bijzonder Bakkie zoekt nieuwe bezigheden
16	Restauratie XD-50-56 Kever 1957 (slot)
18	Second love: Traction Avant (2)
20	Gala rijden
23	De VW's die ik nooit had moeten kopen (3)
24	Stel je eens voor
25	Mijn eerste auto
26	Båstnäs, wat een verschil.. (6)
27	Volkswagens met schade
27	Groeten uit
29	Uit de oude doos
29	Persfoto
30	Ledenmutaties
30	Aangeboden / gevraagd



LUCHTGEKOELDE VW CLUB NEDERLAND - CLUBINFORMATIE

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

Postadres

LVWCN
Brededwarsstraat 50
6042 GH Roermond

Factuuradres

LVWCN Penningmeester
Beumesweg 2A
9661AH Alteveer

BESTUUR:

Voorzitter

Loek Bosman voorzitter@lvwcn.nl

Secretaris

Arno Bendermacher secretaris@lvwcn.nl

Penningmeester

Ada Wubs penningmeester@lvwcn.nl

Public Relations

Vacature pr@lvwcn.nl

Magazijn

Wim Brooymans magazijn@lvwcn.nl

Algemeen bestuurslid

Deborah van Toledo deborah@lvwcn.nl

Algemeen bestuurslid / Evenementencoördinator

Ron de Vogel evenementen@lvwcn.nl

Ledenadministratie + klachten over bezorging Luchtboxer

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

(19:00- 21:00 ma t/m vr)

Redactie clubblad

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

Magazijnteam

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

Clubshop

Willem Susttrunk, clubshop@lvwcn.nl

Team Techniek

Henk Grootaarts, tc@lvwcn.nl

Webmaster

Pim van Loon, webmaster@lvwcn.nl

FEHAC

Tiddo Bresters, fehac@lvwcn.nl

Taxaties

Bram Keijsers, taxatie@lvwcn.nl

Documentatie

Ton Ketelaars, documentatie@lvwcn.nl

Regio Contactpersonen

Brabant	Vacature, brabant@lvwcn.nl
Noord	Ronald de Kuyper, noord@lvwcn.nl
Noord-West	Eric de Groot, noord-west@lvwcn.nl
Midden	Gert de Haas, midden@lvwcn.nl
Oost	Jan Pannekoek en Edwin Kieviet, oost@lvwcn.nl

Betaalrekeningen

Luchtgekoelde VW Club Nederland	NL39INGB0002915429
LVWCN Contributies	NL82INGB0006992438
LVWCN Clubshop	NL15INGB0000937546
BIC: INGBNL2A	(BIC is voor alle rekeningen hetzelfde)

Ereleden: Wim Nieboer, Wim Brooymans en Tiddo Bresters

www.lvwc.nl

WOORD VAN HET BESTUUR

Deborah van Toledo

De zomer is in volle gang en veel van 'ons' luchtgekoelde erfgoed toert weer lekker in het rond. De evenementen agenda is al met al toch best nog goed gevuld, al kwam het wat stroef op gang.

Het Najaarsweekend staat dit jaar niet op de agenda, maar daarvoor in de plaats wel de Groene Hart-rit, waarover verderop in deze Luchtboxer meer. Mocht iemand zich nog geroepen voelen voor een last minute weekend, meld je dan even bij onze evenementencoördinator Ron. En, al is de agenda nu best goed gevuld, we staan altijd open voor leuke evenementen. Heb je een idee wat je tot uitvoering wilt brengen, of wil je de handen uit de mouwen steken bij een bestaand evenement (bijv. bij de Kleine raampjes dag op 31 augustus), meld je dan ook even bij de evenementencoördinator.

De reis naar Noorwegen is weer achter de rug. Ongetwijfeld genieten de mensen die mee geweest zijn nog heerlijk na van al het moois wat ze meegemaakt hebben. De organisatie (Erwin en Marga), komt nu ook weer in een wat rustiger vaarwater. Want ze waren toch al een hele tijd bezig met de voorbereidingen voor de reis. Ze kunnen terugkijken op een mooie ervaring.

Zo'n reis kost dan veel energie aan organisatie, maar het kenmerkt ook wel weer het clubgevoel. Iedereen zorgt voor zijn eigen luchtgekoelde en er gaan veel onderdelen mee. Als er iemand pech heeft, dan staan anderen klaar om te helpen waar het kan. En zelfs toen het er even op leek dat een pechgeval niet opgelost kon worden, was daar de hulp van Noorse Volkswagen liefhebbers. Een onderdeel werd gebracht en met vele handen werd de Kever weer in orde gemaakt. Met een dag was alles weer in kannen en kruiken en kon de pechvogel van geluk spreken en kon ook hij de reis weer voortzetten.

Laten we proberen om de verbinding die er is bij zo'n pechgeval (waar mensen, die elkaar niet kennen wel klaar staan om te helpen omdat ze dezelfde liefde delen voor hun hobby), te verspreiden. Niet alleen binnen onze club, maar gewoonweg overal waar nodig. Wie weet, wanneer we de liefde en verbinding delen, het zich ook kan vermenigvuldigen. Delen is tenslotte vermenigvuldigen!

Ik wens jullie veel leesplezier met deze Luchtboxer en nog een mooie zomer!

VAN DE REDACTIE

Pim van Loon

Voor je het weet is het jaar doormidden en ligt het extra dikke zomernummer van de Luchtboxer op de mat! In deze editie hebben we als redactie 4 pagina's extra en gelukkig was er ruim voldoende kopij om deze ruimte te vullen.

Naast de vaste rubrieken en informatie over nog komende evenementen hebben we deze keer een flink aantal verslagen van diverse bijeenkomsten: het Voorjaarsweekend, de Zandvoort Trophy, de Brillen en Ovalendag en de rondrit Drenthe.

Verder hebben we het laatste deel van het verhaal van Frans Savelkous over de restauratie van zijn Ovaal Kever. Deze auto staat ook groot op de cover. Marc Bruna vertelt het verhaal van zijn bijzondere 'bakkie', een aanhanger met Volkswagen techniek. Sylvia van den Assem was niet de enige die de afgelopen periode een gala heeft gereden, we konden een leuke collage maken van 4 verschillende inzendingen.

Gerard Haar schreef een stukje over zijn eerste auto, een Kever die hij in 1972 kocht en nog steeds in bezit heeft! We vroegen ons af of er nog meer leden zijn die hun eerste auto nog hebben. Zo ja, laat het ons weten.

Boy Majolee vertelt verder over de problemen met zijn type 181 en in de rubriek 'Second love' hebben we deel 2 van Harro Treur zijn verhaal over zijn Citroën Traction Avant. Al met al weer een erg gevarieerd nummer.

Hierbij de gebruikelijk oproep voor extra kopij, mocht je op pad gaan met je luchtgekoelde, schrijf een stukje over je avonturen en maak er een paar mooie foto's bij. Zie het onderstaande blauwe kader voor het redactie-adres.

Het schrijven van dit stukje was mijn laatste taak voor deze uitgave, ik ga zometeen het bestand voor de drukker klaarmaken en doorsturen. Daarna wordt het tijd om mijn spullen te pakken voor een lang weekend 'Le Mans Classic'. Zoals je in Luchtboxer 4 kon lezen is Frankrijk voor de helft een milieuzone geworden, dus heb ik er voor gekozen om met mijn dagelijks vervoer (een Golf) die kant op te rijden. Een verslag van dit evenement volgt in een van de volgende Luchtboxers.



SLUITINGSDATUM KOPIJ VOOR
LUCHTBXER NR 6 - 2025:
8 augustus 2025

(verschijningsdatum ca. 5 september 2025)

Kopij bij voorkeur in Word naar: 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, dan dit plus adres vermelden op de achterzijde van de foto.

EVENEMENTENKALENDER

LVWCN-EVENEMENTEN

27 juli Twee-provinciën-rit, zie LB 4
23/24 aug. Type III / IV weekend, zie pag. 5
31 augustus Kleine raampjes dag, Laren (NH)
20 september Groene Hart Rit, zie pag. 6
4 oktober Cars & Coffee, Barneveld, zie LB 4



Deelname aan evenementen van de LVWCN is voor eigen risico. De LVWCN aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade die een deelnemer lijdt als gevolg van een ongeval, pech of het niet doorgaan van een evenement of een (onder)deel daarvan.

ANDERE EVENEMENTEN

20/21 sept. AirMighty Show, Airport Twente, Enschede
www.airmightyshow.com

RIJDT U EEN TYPE III OF TYPE IV?

Maurits Schouten

*Zo ja, hebben jullie je dan al opgegeven voor het Jubileumweekend op **23 en 24 augustus**? Wanneer jullie nog twijfelen, lees dan hieronder even wat je gaat missen wanneer je besluit thuis te blijven! We hebben al de nodige aanmeldingen binnen. Wanneer kunnen we jullie naam invullen op de deelnemerslijst?*

De Types III en IV van Volkswagen trekken er dit jaar voor de vijfde keer gezamenlijk op uit. Daarom nu een jubileumweekend! Eéndaagse deelname is ook mogelijk. Bij dit event is ook de VW 412 Club Holland betrokken.

Venlo, dat is makkelijk aanrijden

Beide dagen is ons vertrekpunt Hotel Restaurant 'In d'Ouwe Peel', Oude Peelstraat 2, 5759 PC in Helenaveen. Alle hotelkamers worden beschikbaar gehouden voor deelnemers die willen overnachten. Vlakbij is ook een rustige camping met ruime kampeerplaatsen. Met in de buurt nog diverse andere overnachtingsmogelijkheden!



Programma voor beide dagen

Het Peelgebied is een interessante regio. Té boeiend om de hele dag achter het stuur te bivakkeren. Op de **zaterdag** verruult een ieder z'n nette schoenen een poosje voor een setje traditionele (en natuurlijk goed ingelopen) klompen. En stappen we letterlijk en figuurlijk even terug in de tijd. Na een poosje toeren is er vervolgens een genoeglijke siësta vlakbij de oevers van de Maas. Op de terugweg zetten we de smaakpupillen opnieuw aan het werk en gaan we wat proeven. Nee, niet in een bierlokaal of zo. Meld je gewoon aan, dan zie je het vanzelf! De **zondag** is rustieker ingestoken, met ook een romantisch/fleurig tintje. We houden halt bij een Limburgs pareltje. Het zou, volgens mij, de inspiratiebron geweest kunnen zijn voor de eerste regels van het Limburgs volkslied (...Waar in 't bronsgroen

eikenhout 't nachtegaaltje zingt...). We belanden vervolgens midden tussen de rozen en sluiten het weekend af met een drankje aan (letterlijk) de oevers van de Maas.

Inschrijven

Deelname aan het Type III / IV Jubileumweekend kost € 12,50 p.p. per dag. Daarvoor krijgt u twee zorgeloze dagen, enkele tegoedbonnen en elke dag een klein lunchpakketje + drinken voor onderweg. Aanmelding vooraf is noodzakelijk. Dat kan tot 15 augustus via de LVWCN-site (www.lvwc.nl/evenementen). Belangstellenden voor een gezamenlijke maaltijd (facultatief) op zaterdagavond 23 augustus krijgen ruim tevoren digitaal de dinerkaart met prijslijst toegezonden. De avondmaaltijd met bijbehorende drankjes zijn voor eigen rekening.

Zelf een hotel of camping regelen

Eventuele overnachtingen moet u zelf regelen. Dat kan bijv. bij Hotel Restaurant 'In d'Ouwe Peel' (tel. xx-xxxxxxx) of bij Jo en Marie Donkers, beheerders SVR camping De Peelkant (tel. xx-xxxxxxx - www.peelkant.com). Bij vragen: bel xx-xxxxxxx of mail even (mjc.schouten@hotmail.com).



20 SEPTEMBER: GROENE HART RIT

Nanne en Anita van Doorn / Peter en Linda Hootsen

De echt zomerse dagen liggen inmiddels deels achter ons. Menigeen zal al weer de nodige ritten gemaakt hebben met de luchtgekoelde Volkswagen. Maar er zijn er natuurlijk ook die een aantal voertuigen in bezit hebben en bij wie keuzestress, of een wat tegenvallende reparatie, of gewoon tijdgebrek een rol speelt, waardoor nog niet het hele wagenpark is gelucht.

Dat er clubleden zijn die, naast een luchtgekoelde Volkswagen, ook nog een voertuig van een ander merk bezitten, was in een vorige Luchtboxer ook te lezen onder het kopje 'Second Love'. Dat dit niets te maken heeft met amoreuze perikelen, moge hopelijk duidelijk zijn. Ook ik, als medeorganisator van bovenstaande rit, bezit (naast een Kever) een volkse wagen van Engelse makelij, ofwel een Morris Minor. Wat betreft tijdgeest en doelgroep een geheel vergelijkbaar voertuig, maar daarmee houdt (behalve ook vier wielen en een stuur) de vergelijking wel grotendeels op. Het bezit van twee juist zo verschillende voertuigen is erg leuk. Hierbij horen dan natuurlijk ook de lidmaatschappen van beide autoclubs.

Aangezien de schrijver van dit stukje nog geen pensionado is en ook nog andere hobby's heeft, is het voor mij en mijn vrouw Anita helaas niet mogelijk om aan alle ritten van beide clubs deel te nemen. Vandaar dat jullie ons misschien niet zo vaak zien. Om niet uit de toon te vallen, zijn wij voornemens om dit keer met onze '64-er Panama Beige Kever aan de Groene Hart rit deel te nemen, maar we hebben dus eventueel een Engelse back-up.

De voorbereidingen, die we samen doen met onze straatgenoten Peter en Linda Hootsen, zijn inmiddels in volle

'WELKOM IN PARTIJ!'

Arno Bendermacher

Met een krachtige, heldere stem sprak de 4-jarige Tuur uit het Limburgse dorpje Partij deze woorden tot de deelnemers aan de Limburg rit op 14 juni. In de volgende Luchtboxer komt een uitvoerig verslag, maar nu alvast onthul ik wat over onze pauze-activiteit die dag.

In de pauze tijdens onze Limburg rit was er een leuke picknick en een spannende pubquiz, alles in het gezellige dorpje Partij, één van de tien kerkdorpen van de gemeente Gulpen-Wittem. Een heuse clubmeeting, op een mooi grasveld in de straat waar Tuur woont. Thuis had hij al druk geoefend met zijn vader en moeder, dus hij wist exact wat hij aan de microfoon zou zeggen. En de hele ochtend had hij zich al verheugd op al dat luchtgekoelde moois, dat de straat in zou komen pruttelen en notabene pal voor zijn neus zou stoppen.

Fraaie 'otokes'

Tuur is vermoedelijk de jongste liefhebber van luchtgekoelde Volkswagens in het ca. 650 inwoners tellende dorpje Partij. Hij is er helemaal weg van en heeft zelf ook een hele verzameling miniatuur 'otokes' (zoals ze in zijn dorp tegen auto's zeggen), waaronder een lichtblauwe Kever 1200 en een hippe T1-Bus. Hij gaat er zagezegd mee naar bed en staat ermee op. Laatst zei hij tegen zijn moeder: "Ik wil ze allemaal gaan sparen! En de rest vraag ik aan Sinterklaas." Zijn we niet allemaal ook zo begonnen, met onze voorliefde voor de luchtgekoelde VW?!

Tuur, je deed het fantastisch, jouw welkomstwoord! Alle deelnemers voelden zich meteen thuis in Partij! Dankjewel!!

gang. We denken een leuke rit uitgezet te hebben, die veel mooie plekjes van het Groene Hart zal laten zien. We hopen jullie op 20 september te verwelkomen. Inschrijven kan tot 9 september via www.lvwcn.nl/inschrijven. Zie ook de aanvullende info in Luchtboxer nr. 4 op pag. 6.



De Morris Minor Traveller van Nanne en Anita, bij de enige nog werkende molenviergang ter wereld



LVWCN VOORJAARSWEEKEND 2025

Ron de Vogel; evenementencoördinator / Extra foto's : Sylvia van den Assem, Gert Tepper en Jos Timmer

Op het Kever Winterfestijn kwam het bericht dat de organisatoren van het Voorjaarsweekend helaas door omstandigheden de voorbereidingen moesten staken. Er was weinig tijd om na te denken, er moest snel worden gehandeld. Dat het Voorjaarsweekend altijd een fantastisch, druk bezocht evenement is, was voor mij (als bestuurslid) voldoende aanleiding om de organisatie ervan over te nemen. Dat besluit was snel genomen en op de maandag na het Winterfestijn zijn we meteen aan de slag gegaan met het benaderen van kampeerlocaties.

Mooi Rockanje

Een geschikte locatie vinden was een flinke uitdaging dit keer. Uiteindelijk is het (net als afgelopen jaar) een Molecaten camping geworden in het mooie Rockanje. Met de hulp van HendrikJan, Sonja, Yvo en mijn vrouw Jolanda is het uiteindelijk weer een prachtig evenement geworden, met een afwisselend programma waarin een leuke verrassing was opgenomen.

Harde werkers

Op donderdag 22 mei is het evenement voor ons als organisatie al begonnen door de nodige voorbereidingen te treffen, waaronder het opbouwen van onze clubtent. Na een gezellig diner in het restaurant van de camping, hebben we de dag afgesloten met een stevige borrel met 9 man in een voortentje. Wel krap, maar zeker niet ongezellig. Harde werkers moeten goed eten en drinken hebben ik thuis geleerd.



Heerlijke Zeeuwse bolussen

Op vrijdag 23 mei is het evenement officieel van start gegaan en kwamen de deelnemers in de loop van de dag aan op de camping en kon het feest beginnen. Tijdens het welkomstwoord van de organisatie, waarbij informatie werd gegeven over de planning van het evenement, was er ruimte voor het bekende luchtgekoelde geklets, waarbij alle waarheden en onwaarheden over onze luchtgekoelde hobby nog eens zijn gedeeld met elkaar. De meeting werd afgesloten met de bekende welkomst snack in de vorm van echte Zeeuwse bolussen, die door Deborah en Jef eigenhandig waren geïmporteerd uit Zeeland. Na ontvangst van het routeboek was het tijd om te vertrekken naar je eigen campingbrandertje of naar het restaurant. Zoals gebruikelijk, is het na het diner weer tijd om in de clubtent, onder het genot van een hapje en een drankje, de dag te evalueren en voorbereidingen te treffen voor de rondrit der rondritten, namelijk die van de LVWCN.





Twéé rondritten

Hendrikjan, Sonja en Yvo hebben zorg gedragen voor een geweldige rondrit door het mooie Zuid-Holland. Zij hebben de moeite genomen om maar liefst twee ritten te organiseren: zaterdag door het polderlandschap en zondag door het havengebied van Rotterdam. Yvo is zeker geen onbekende in dit gebied en weet de meest leuke plekjes en bezienswaardigheden te vinden. Hij was dan ook degene, die voor de 'grote verrassing' heeft gezorgd.

RTM museum

Op zaterdag 24 mei verlieten de deelnemers met ronkende motoren de camping, op weg naar de 'grote verrassing', namelijk het RTM museum in Ouddorp. Na een rit van circa 45 km door de weilanden, rustieke dorpjes en bossen, was er bij aankomst ruim de tijd om rond te kijken in dit prachtige museum, dat vol staat met techniek uit vervlogen tijden. Het enthousiasme was, zoals te verwachten, groot; we zijn toch allemaal liefhebbers van oude technieken. Na het bekijken van het museum stond er voor ons een lunch klaar, verzorgd door de vrijwilligers van het museum.



Na de lunch hebben veel bezoekers gebruik gemaakt van een rondleiding door de werkplaatsen van de RTM, waar nog eens de nodige info werd gegeven over de oude technieken. Enkele leden hebben nadien nog een rit geboekt met de oude tram om de sfeer van vervlogen tijden nog eens te proeven. Na het museumbezoek was het tijd om de rondrit voort te zetten met nog eens 50 km door het wisselende landschap.





In de avond was het tijd voor de bekende club BBQ, waarbij alle hoogtepunten van de dag nog eens met elkaar zijn gedeeld. Na de BBQ verdwenen de meesten van ons weer in de clubtent, waar tot in de late uurtjes werd gediscussieerd en gesproken over de zinnige en onzinnige zaken van het leven. Dat krijg je als het laat wordt.

Windvlaag

Op zondag 25 mei heeft iedereen op eigen wijze invulling gegeven aan de dag. Uitslapen, ontbijten, de rondrit rijden en/of het onvermijdelijke vertrek voorbereiden. Op het laatste moment van het evenement heeft de wind helaas nog kans gezien om onze clubtent te beschadigen. Gelukkig hebben we met elkaar de schade kunnen beperken. Dankzij Wim van het Magazijn is de schade inmiddels hersteld en is de tent klaar voor het volgende evenement.

Wie organiseert het volgende Voorjaarsweekend?

Als organisatie kijken wij terug op een geslaagd evenement. Ik wil nogmaals mijn mede-organisatoren bedanken voor alle hulp. Zoals ik al eens eerder heb geschreven, is het organiseren van een rondrit of een meerdaags evenement helemaal niet zo ingewikkeld. Vooral het voorbereiden ervan is een heel leuke bezigheid. Als je dit met een aantal leden doet, kost het (in tegenstelling tot wat er vaak wordt gedacht) ook niet veel vrije tijd. Laat dit vooral een reden zijn om de handen uit de mouwen te steken om ook zelf eens een leuk evenement te organiseren. Gelukkig zijn er leden die al hebben mogen ervaren hoeveel voldoening het geeft en vooral hoeveel leuke reacties je krijgt. Wie pakt de handschoen een volgende keer op??



LVWCN AANWEZIG BIJ ZANDVOORT TROPHY

Loek Bosman

Het evenement 'Zandvoort Trophy' bestaat al een aantal jaren, maar zonder de LVWCN. Toen we dit jaar werden benaderd met een aantrekkelijk aanbod om als club mee te doen, wilden we het wel eens proberen.

Zandvoort Trophy is een 2-daags evenement met een vol programma met races met klassieke auto's, terwijl op het terrein rondom de pits verschillende merkenclubs zich presenteren. Verder is er nog gelegenheid om (tegen betaling) een paar rondjes op het circuit te rijden met je eigen auto. Het constante geluid van de races op de achtergrond verhoogt de sfeer. Het weer was zaterdag fantastisch en evenementencoördinator Ron zorgde samen met zijn partner Jolanda voor de clubstand en de nodige versnaperingen en het feest kon beginnen.

Het leuke van de Zandvoort Trophy is dat je een unieke kans hebt om overal dicht bij te komen. Achter de pits waren alle deelnemers neergestreken. Hier werden de auto's nagekeken en de laatste reparaties uitgevoerd. Een mooi beeld van auto's uit de '60-er en '70-er jaren, zoals BMW, Alfa's, Abarth, Austin Mini Cooper, NSU TT, Lotus Cortina, Shelby Mustang en natuurlijk een grote vloot Porsche 911. Voor mij herleefden de Pinksterraces van rond 1970 weer, waar ik destijds graag naar toe ging.

Naast de LVWCN waren er helaas maar een paar clubs



aanwezig en wel van de volgende merken/modellen: Saab, Triumph, Porsche 911 en Porsche 356. De belangstelling vanuit de LVWCN was matig. Er zijn enkele tientallen leden langsgekomen. Wellicht heeft dat nog te maken met 'onbekend maakt onbemind'. Het is een geweldig evenement voor als je van autosport houdt en op je gemak de vele mooie auto's op het terrein wilt bekijken. We zullen als bestuur kijken of we hiermee doorgaan. Wat mij betreft is het voor herhaling vatbaar. Ron en Jolanda, hartelijk dank voor jullie inzet!





BRILLEN EN OVALENDAG 2025

Rob Bronke

De Brillen en Ovalendag, een uniek evenement in Wilnis, waar de oudste Volkswagen Kevers uit de jaren '40 en '50 de show stelen. Daar komt dan ook de naam van ons evenement vandaan: de allereerste Kevermodellen hadden de bijnamen 'Brillen' en 'Ovalen'.

Zoals bekend, hebben deze bijnamen van de Kevers van de eerste jaren te maken met de vorm van de achterraut. Liefhebbers noemen de allereerste Kevers liefkozend 'Bril-kever', omdat dit model 2 kleine ruitjes aan de achterkant heeft, in plaats van 1 enkele achterraut, zoals we dat van de auto's van tegenwoordig gewend zijn. Het was vroeger normaal dat auto's één of twee achterrautjes hadden van vlak glas. In de jaren '40, toen de Kever ontworpen is, hadden de meeste autofabrikanten de techniek nog niet om zelf in eigen beheer gebogen ruiten te maken. In 1953 introduceerde Volkswagen een verbeterde versie van de Kever, o.a. inclusief een gebogen enkele achterraut. In die tijd werd de productie van een gebogen autoruit technisch en financieel haalbaar voor een auto als de Kever (die toen al in grote getalen geproduceerd werd). En die gebogen achterraut was ovaal van vorm, dus vandaar de bijnaam 'Ovaal-kever'. In moderne termen zou je dat kunnen vergelijken met een facelift model.



Fridolin

Naast de Bril- en Ovaal-kevers, hebben we op de Brillen en Ovalendag elk jaar een ander thema met speciale (en zeer zeldzame) uitvoeringen van onze geliefde luchtgekoelde Volkswagens. Dit jaar was het thema 'Fridolin' (een luchtgekoelde Volkswagen die speciaal werd ontworpen als bedrijfswagen voor de postdiensten). Regelmatig staan bezoekers er versteld van dat er op onze show zoveel bijzondere auto's staan die je niet meer 'in het wild' tegenkomt.



Naast de show met de alleroudste Kevers en de specials, hebben we een onderdelenmarkt waar echt van alles te koop is, van motorklep tot zonneklep, miniatuur modellen, en zelfs zeldzame accessoires; alles wat met luchtgekoelde Volkswagens te maken heeft kun je er vinden, want de markthandelaren doen altijd hun best om het mooiste spul aan te kunnen bieden. Ook de allerjongste bezoekers konden een onvergetelijke dag beleven, want



in de kindertent werden ware kunstwerken op de gezichtjes gemaakt. Ook konden de kinderen naar hartenlust met de Brillen en Ovalendag-kleurplaten aan de slag.

De horeca werd verzorgd door De Willisstee, waar bezoekers terecht konden voor een heerlijk hapje en een warm of koel drankje, terwijl ze konden genieten van de live muziek van de band (The Boogie Dogs). Ook was er sfeervolle muziek van onze vaste dj Maart Kever, waarbij echte vinyl platen werden gedraaid vanuit een mooi Volkswagen Spijlbusje. Dit jaar was KIKA te gast, een goed doel dat wij een warm hart toedragen. Het promotieteam van autoblad Autoweek was ook aanwezig.

Tot over de landsgrenzen

Bij de liefhebbers van klassieke Volkswagens heeft de Brillen en Ovalendag zelfs internationale bekendheid. Ons evenement heeft een unieke mix van de Brillen en Ovalen show, met swingende muziek, vermaak voor de allerjongsten, de onderdelenmarkt, en last but not least lekker bijkomen op het terras bij De Willisstee. Er is wat te beleven voor jong tot oud, dus ook voor gezinnen een ideale bestemming voor een dagje uit.

Wederom gratis toegang

Bezoekers die met jongere luchtgekoelde modellen naar de Brillen en Ovalendag kwamen, waren ook van harte welkom. Zij konden gezamenlijk parkeren op het veld naast het showterrein, zodat ook deze auto's bewonderd konden worden. Dus je hoefde niet perse een jaren '40 of '50 Kever te bezitten om als bezoeker langs te komen, want zelfs zonder auto was je van harte welkom om bij ons een kijkje te nemen. De toegang was, zoals elk jaar, gratis (dus men hoefde enkel een goed humeur mee te nemen!). We willen hierbij al onze sponsors nogmaals hartelijk bedanken! Want dankzij hun gulle ondersteuning werd de Brillen en Ovalendag financieel mogelijk gemaakt.

We organiseren de Brillen en Ovalendag als team van vrijwilligers. Met z'n allen weten we elk jaar weer van de Brillen en Ovalendag een geslaagde dag te maken; zonder de tomeloze inzet van al onze vrijwilligers zou deze dag niet kunnen plaatsvinden! Tot volgend jaar bij de TIENDE editie!



RONDRIT DRENTHE

Eric en Ineke Kooi / foto's: Edwin Kieviet

Langzaam druppelden 17 mei de Kevers en Busjes binnen op de Peizer Brink. Iedereen werd verwelkomd door Eric en Ineke, de sfeer was goed, er werd gelachen en de clubleden hadden elkaar veel te vertellen.



Het was een stralende dag! Onder het genot van een limoncello taartje en een kopje koffie vertelde Eric wat de bedoeling was die dag. We zouden een rit van circa 75 km door het Drentse landschap gaan maken. Iedereen kreeg een tasje met inhoud van Ineke, plus de routebeschrijving. En om kwart over één was het dan zo ver: de luchtgekoelden werden gestart en de rit kon beginnen. Eric en Ineke voorop en Willem en Trijntje van der Linden als hekkensluiter voor de eventuele pechgevallen.



En route!

Met een groep van 24 voertuigen gingen we op pad richting Bunne, Norg, Oudemolen en Gasteren. In Gasteren maakten we bij het Hunebed een stop voor een drankje met een stukje chocolade. Er was tevens gelegenheid bij het plaatselijk café voor een sanitaire stop. Daarna de weg vervolgd richting Anloo, Annen, Zuidlaren, Haren, met als eindpunt Donderen. Daar, bij café Hoving, genoten we van de mooie locatie terwijl we op het terras een drankje nuttigden.

Alles goed verzorgd

Velen maakten gebruik van de mogelijkheid om een lekkere schnitzel te eten. De plaatselijke brandweer had hier ook zijn jaarlijkse uitje. Dat kwam goed uit! Want één van de Kevers moest meerdere malen aangeduwd worden. Dit knapten de mannen wel even op. En zo konden ook deze deelnemers hun weg naar huis weer vervolgen.

We kunnen terugkijken op een geslaagde bijeenkomst! Allen dank hiervoor!



BIJZONDER BAKKIE ZOEKT NIEUWE BEZIGHEDEN

Marc Bruna

U bent gewaarschuwd: er volgt een 'advertorial', zo'n ogenschijnlijk redactioneel stukje dat echter is bedoeld om de kooplust op te wekken. Maar het is desondanks het lezen waard. Wij hebben al ruim 40 jaar een aanhangwagentje, dat eigenlijk maar zelden bij de LVWCN te zien is geweest. Toch werd het, voornamelijk in de jaren '80 en '90, veel gebruikt tijdens vakanties. Daarom wil ik hier alsnog dit stukje VW-historie beschrijven. Volkswagen-historie? Jazeker, ik laat het zien!

Kijken

Op het Festival Historisch Vervoer in Sint Maarten (NH) adverteerde in mei 1983 één van de deelnemers via een opvallend bord met een wervende tekst: 'Ideale bagagewagen: deze door een fabriek in de zestiger jaren gemaakte oerdegelijke bagagewagen, kunt u nog net even voor uw vakantie overschilderen. Dik plaatstaal, Torsievering, Getest tot 150 km/p. uur, Rotsvaste wegligging'. Het beschreven ding zelf stond er niet, wel een foto ervan. Dat leek ons wel wat! Wij verwachtten kort daarna ons eerste kind, dus extra ruimte bij toekomstige kampeervakanties zou belijst van pas komen, zeker achter de toenmalige 'dagelijkse' Bril PX-57-79. Maar dat liep toch wat anders.



De koop was snel gesloten. Een week later mocht de aanhanger achter Peter Hootsen's Ovaal mee naar Den Haag. Peter nam het 'Bakkie', zoals het ding al snel werd genoemd, in september 1983 nog mee naar de LVWCN bijeenkomst bij Shell / Pernis, terwijl Maries en ik druk waren met onze inmiddels geboren zoon Maarten. Daarna belandde de aanhanger in een stalling tot begin 1987.



Maarten had gezelschap gekregen van zijn broertje Steven. Ponton 90-50-UV nam in 1985 de taak van de Bril over en was al twee keer 'solo' mee naar Engeland geweest. Het zinken van de *Herald of Free Enterprise* bij Zeebrugge op 6 maart 1987 (enkele dagen na onze laatste overtocht) weerhield ons er niet van om opnieuw een vakantie in Engeland (Lake District) te plannen. Maar dan moest nu toch echt het Bakkie aan de bak. Werk aan de winkel!

Restaureren

Een 'eigen' stalling- en sleutelruimte, gehuurd samen met Peter Hootsen en Hans van der Heiden, maakte het mogelijk om nu eindelijk het Bakkie te gaan opknappen. Dat was veel, maar dankbaar werk. Onze ruimte, 'het Hok', was (en is nog steeds) in Scheveningen. Dus na volledige demontage heb ik alle onderdelen bij een soort lokale scheepswerf laten stralen: niet subtiel, maar wel effectief. Goed dat het zo'n dik materiaal was, anders zou het dit geweld niet hebben overleefd.

Na het schooperen heb ik met de hand twee lagen grijze twee-componenten-primer van 'De Vos' aangebracht, die



anno 2025 waarschijnlijk op een lijst van ongewenste stoffen staat. Voor de toplaag werd diezelfde primer op kleur (bruin!) gemaakt, omdat hoogglans te hoog gegrepen leek. Pas na het stralen bleek uit hoeveel onderdelen de bolle neus ingenieus aan elkaar was gelast. Dat kun je aan de beige binnenkant nog zien. De buitenzijde is destijds redelijk strak gemaakt.

Hoezo VW?

Maar waar blijft nu de relatie van het aanhangertje met Volkswagen, behalve dan de trekstang? Welnu, het belang-



Bakkie met Ponton 90-50-UV in de UK 1987



LVWCN Bakkiesdag 2017

rijkste ingrediënt van de wonderlijke onderstelconstructie is de complete vooras van een VW Kever uit 1958! Daaraan is via geleidebussen en rubber buffers een trekstang met koppeling bevestigd. De bodem is voorzien van opstaande schetsplaten naar een tweede dwarsstrip achterin. De verdere 'opbouw' is in feite een zelfdragende constructie, waarvan de zijwanden zijn vastgelast aan de schokbrekersteunen. Dit houdt dus in, dat beide torsiestaafkokers aan de binnenzijde dwars door het aanhangertje lopen! Niet altijd handig met bepakken, maar er is zo wel een mooie, gladde onderzijde (en een laag zwaartepunt).



Van de Kevervooras zijn de zwenkarmen en de Bundbolzen nog gehandhaafd, de fuseestukken echter, zijn vervangen door een (uiteraard niet-sturende) dikke metalen schijf waaraan de astap is bevestigd. Op die astap steunt één gewoon kogellager de wielnaaf verticaal af, het wordt bijgestaan door een groot taatslager met veel kleine kogels om het kantelmoment op te vangen. Beide lagers konden destijds probleemloos worden vervangen. Ik heb toen van het bijzondere lagersamenstel ook een mooie 'technische' doorsnede-tekening gemaakt.

Eindelijk op reis!

Het Bakkie weer opbouwen was leuk werk en ging voortvarend. Dat moest ook wel, gezien de snel naderende inschepingsdatum. De verlichting is gelukkig heel simpel, met een 7-polige aanhangwagenstekker en vanwege de Ponton 12 Volt lampjes. Voor de NT-64-61 had ik in 1976/77 vier nieuwe Michelin ZX banden (155SR15) gekocht, waarvan ik er twee onder het Bakkie heb gebruikt. Ze voldeden prima (en ze zitten er nog steeds onder!). Het dekselrekje (imperiaal is een groots woord) leek nog niet nodig, dus dat bleef bij vertrek naar Hull op 26 juni 1987 achter in Nederland. Genoeg vakantiebagage, zo (voorlopig).

Niet eenkennig

Helaas verdween de Ponton na een aanrijding vlak bij huis al eind september 1987 zeer langdurig naar het Hok, waardoor het Bakkie nog drie vakanties genoeg moest nemen met een Volvo 66 om naar exotische bestemmingen als de Eifel, Castricum en Harskamp te rijden.



Vanaf 1991 ging dat gelukkig weer luchtgekoeld achter onze 1200 Kever 88-62-XA, met als afsluiters Devon & Cornwall (1995) en Wales (1996). Toch wel een beetje bereisd dus, zo alles bij elkaar.



Met pensioen of nieuw avontuur?

Grote kinderen, een grotere auto en uiteindelijk weer vakanties met z'n tweetjes, lieten het Bakkie langzaam naar de achtergrond verdwijnen. Bij de Bakkiesdag van Peter & Linda Hootsen ('Hang 'm d'r an') kreeg het in 2017 nog één gewaardeerd LVWCN optreden, daarna is het alleen nog gebruikt voor opslag en vervoer van Pontonruiten, -bekleding en -onderdelen tijdens de restauratie van de 90-50-UV. U raadt het al: we hebben nu besloten om een fijn nieuw baasje te zoeken voor ons trouwe aanhangertje. Vandaar de inleiding van dit verhaaltje! Uiteraard kan het Bakkie worden bezichtigd, ook zijn meer foto's beschikbaar. U mag natuurlijk ook gewoon een mailtje sturen naar de ballotagecommissie (Maries en ik), met een uiteenzetting van de nieuwe uitdagingen die u ons bakkie kunt bieden. Trekauto met 5-gaats VW-velgen geeft bonuspunten!

N.B. Op een provisorisch aluminium typeplaatje staat als fabrikant 'Wyma', maar het gelijknamige autobedrijf in Leeuwarden meldde mij onlangs het weliswaar een leuk ding te vinden, maar niets te weten van de historie. Wie meer weet mag het zeggen! Reacties graag aan Marc Bruna (mcubes@ziggo.nl).

RESTAURATIE XD-50-56 KEVER 1957 (SLOT)

Frans Savelkouds

De zwarte Kever is sinds 1981 in mijn bezit. De auto was ooit eigendom van LVWCN-oprichter Wim Nieboer. De restauratie startte in 2019, met een eerste verslag in Luchtboxer nr. 2 van 2020. Door onvoorziene omstandigheden raakte de snelheid van de restauratie er een beetje uit. Vervolgafleveringen waren er in 2020 (nr. 5) en 2024 (nr. 2) en 2025 (nr. 3 en 4). Nu het slot.

Wie a zegt, moet ook b zeggen

In Luchtboxer nr. 4 vertelde ik u nog (als derde mijmering) over m'n twijfels ten tijde van de aanschaf van de Kever. De gedachte 'nu of nooit' won het destijds uiteindelijk. Ik heb toentertijd de twijfels maar gelaten voor wat ze waren, en ben met m'n nieuwe aanschaf naar Zuid-Limburg terug gereden. Na de aankoop kwamen er echter nog twee kinderen, en met dat drukke gezin en een volledige baan was er weinig tijd voor de zwarte Kever. Hij heeft dan ook in de loop van de tijd meer in schuren en garageboxen gestaan dan dat ik er wat mee deed. Er is af en toe nog wel eens wat aan gewerkt door een beunhaas, zoals wat laswerk. Toen is hij ook 'zwart' in zijn geheel in de oorspronkelijke zwarte kleur overgespoten.



De spatborden en deuren zijn nu passend gemaakt en het spuiten kan beginnen

De buitenkant van de zwarte Kever wordt gespoten



Wel uitstel, maar géén afstel

Die gedeeltelijke cosmetische ingrepen waren niet echt zoals het moest. Maar voor een echte restauratie had ik geen geld meer en ook geen tijd. Bovendien wist ik niet goed hoe ik een restauratie moest aanpakken. Naast geen tijd, geen geld en geen geschikte plaats, ontbrak het mij ook aan kennis. Minstens éénmaal per jaar liet ik de Kever lopen. Eén keer ging er zelfs twee jaar over heen voordat ik hem weer eens startte. Het verwonderde mij steeds weer opnieuw dat ik hem zelfs na 2 jaar toch weer gewoon aan het lopen kreeg. In 2004 en 2005 heeft hij toch weer 2 jaar dienst gedaan als dagelijkse auto, omdat de witte Kever, de GG-10-44, in restauratie was, en ik nog geen andere auto had. Ik ben er toen zelfs mee op vakantie gegaan naar Zwitserland. Daarna verstofte hij helemaal, ook omdat ik een moderne auto voor het dagelijkse vervoer had gekocht. In 2019 werd hij eindelijk uit zijn slaap gehaald, toen begon de restauratie.

Te optimistische start

Bij de start van de restauratie in mei 2019, deed de restaurateur voorkomen, dat hij na 3 maanden mogelijk al wel klaar zou zijn. In 2024, na bijna 4 jaar, leek het er op dat het in het voorjaar toch echt zou gaan gebeuren en m'n Kever weer op de Nederlandse wegen zou verschijnen. En dat ik dan eindelijk weer wat met de XD-50-56 zou kunnen gaan ondernemen. Dan had ik (om maar eens wat te noemen)



De motor wordt getest

Een hele bevalling, 9 maanden bij de stoffeerder geweest





Het dak was altijd al slecht, maar nu zowel technisch als de buiten- en binnenkant weer als nieuw



De gehele bekleding van de Kever is vernieuwd

ook weer eens wat meer op clubbijeenkomsten kunnen komen met de zwarte Kever.

We schrijven april 2025...

Grrrrrr, de restauratie van de zwarte Ovaal is nog steeds niet klaar. Het zijn weliswaar nog wat details, maar inmiddels is het bijna 6 jaar geleden dat de Ovaal uit zijn stoffige opbergplaats werd gehaald. Ik troost me met de gedachte dat m'n Kever uiteindelijk wel weer in nieuwstaat zal zijn. Eén ding is nu wel duidelijk: de restauratie is niet bepaald van een leien dakje gegaan. En, zoals zo vaak met dit soort projecten, het is ook allemaal duurder uitgevallen dan de begroting van 2019.

Eind goed, al goed

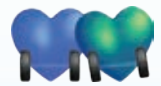
Er is nog iets anders dat me eigenlijk nog meer troost. Uiteindelijk is het ook wel beter geweest dat m'n Ovaal nu pas is gerestaureerd. Want, met de onderdelen die nu beschikbaar zijn gekomen, is het restauratieresultaat veel



dichter bij het origineel gebleven / uitgekomen. Uiteindelijk is de restauratie feitelijk veel beter uitpakend dan 20 jaar geleden mogelijk zou zijn geweest!



SECOND LOVE: TRACTION AVANT (2)



Harro Treur

Door de jaren heen kocht ik een aantal Kevers en een Citroën Traction Avant project dat ik nooit rijdend kreeg en in 2008 verkocht. In april 2023 begon het weer te kriebelen en ging ik weer op zoek naar een Traction Avant. In Luchtboxer nr. 4 trof u deel I van mijn verhaal aan. Hieronder het slot.

Blijdschap!

De mooi verchromde Traction-grille ten spijt, blijkt de auto niet in concoursstaat, maar dat maakt haar juist zo mooi. Het verweerde chroom van de koplampen, het interieur met de originele, vergeelde hemel, het bekraste dashboard, de roestsporen in de bekleding. Ik ga zitten en verbaas mij over de comfortabele zetel. En die gekke versnellingspook met dat onlogische schakelschema. Dat mooie lage voorraampje voelt vertrouwd. Net als in de Ovaalkever. Je zit met je gezicht bovenop het glas en hebt daardoor een prachtig breed blikveld. Hartstikke veilig.



Wat volgt is een proefrit: mijn eerste kilometers die ik van achter het stuur van een Traction mag beleven. Eindelijk! Ik koop de auto. Krijg niets van de prijs af gepraat en ik vind dat geen probleem, want wat ben ik BLIJ met deze vondst.



Ontdekkingstocht annex zoekplaatje

De dagen daarna blijf ik me verwonderen over wat ik allemaal aantref in en rondom de auto. Want, wat te denken van dat enorme bakelieten stuurwiel, dat vreemde gaspedaaltje, die lastig bereikbare handrem (uiterst rechts) en de locatie van de verwarmingsklep (onbereikbaar geplaatst nabij het koppelingspedaal - is het ooit iemand gelukt om de verwarming te openen tijdens het rijden?). En dan de startknop: een trekschakelaar zoals op oude tractoren, een gek stangetje prikt omhoog uit het dashboard (hiermee bedien je een extra scheepshoorn die in het motorruim zit gemonteerd), een ander stangetje bedient de ontstekings-

vervroeging. Of de stoelen die zijn gedimensioneerd op klein gebouwde Fransozen van 1,65m en het kantelbare voorraam (frisse lucht, recht in je smoel)?

Het rijtje verbazingen is langer. Ik zie de koddige ruitenwisserstijlen van bovenaf, de nog originele hemelbekleding van 1939, de ooit vernieuwde stoelbekleding en deurpanelen, het motorblok dat in 1990 is vervangen door een IICV-revisiemotor, die spint als een zonnetje en de bestuurder op 56 pk trakteert. En dan te bedenken dat er nooit aan is gelast en dat de vorige eigenaar uit Friesland de auto in 1974 uit Frankrijk heeft gehaald en pas nu, na 48 jaar weer te koop heeft gezet! Al met al is deze Traction Avant een heerlijk zoekplaatje van wat is wel en wat is niet origineel? Al snel kom je bij het dilemma: welke modificaties ga je wel behouden. En welke niet?

Achterlichten

In de periode 1935 tot 1952 was de Traction Avant uitgerust met slechts één achterlicht: aan de linkerkant. Maar bij deze 1939-er had men ooit twee plastic achterlichten gemonteerd. Waarschijnlijk van een aanhangwagen. Dit wilde ik uiteraard terugbrengen naar origineel model Citroën-achterlicht van glas. Dilemma: hoe origineel gaan we dit doen? Want één achterlicht links is onveilig en bovendien niet toegestaan door de RDW. De oplossing was om dan maar twee Citroën-lichten te monteren: mede omdat er toch al gaten waren geboord in het rechterwielscherm. Bijkomend voordeel was dat ik meteen een knipperlichtfunctie kon inbouwen in beide armaturen.



Lelijke zijlichten

Richtingaanwijzers waren van fabriek af nooit gemonteerd. Toch had ik de innige wens om een Traction met semaforen te hebben. Op Brunnhilde (de Ovaal) zitten ze ook. En ik steek maar wat graag 'mijn pikkie' uit als ik met Brunnhilde op stap ga. Op deze Traction had men ooit lelijke zijlichten op de B-stijl gemonteerd. Dilemma: houden of vervangen? Dat vraagstuk lost zich vanzelf op als mijn zoon het rechterportier opent: blijkt dat de deurbegrenzer niet meer werkt. De deur valt verder open dan zou moeten, klapt door naar achteren en we zien (en horen) hoe het zijlicht



wordt gekraakt! Eerlijk gezegd vind ik dit niet zo erg. Ik besluit de zijlampen te demonteren en ben op zoek gegaan naar richtingpijlen. Na een digitale speurtocht wordt een passende set gevonden bij een excentrieke kerel in Duitsland. Dit is een mooie aanleiding om met de Traction naar de Eifel te rijden. Het meest griezelige klusje moet dan nog gebeuren: de doorslijpschijf tegen de B-stijl duwen en twee grote sleufgaten zagen in 85 jaar oud plaatwerk... Maar, het is goedgekomen, nu kan ook Olivia 'haar pikkie' uitsteken.



Nummerplaat voorzijde

Voorop zat een rechthoekige nummerplaat gemonteerd. Van origine hoort dit een gebogen kentekenplaat te zijn die mooi de kromming van de voorbumper volgt. Ik kon de hand leggen op zo'n fraaie gebogen kentekenplaat. En heb daarop de cijfers geschilderd. En zo volgden nog over de 100 kleine en grote klusjes. Maar het mooie was: ik kon er wel mee blijven rijden.



Het beestje krijgt een naampje

Na al deze zaken moest één belangrijk ding nog gebeuren: Welke naam moet de auto krijgen? Ik hoefde niet lang te wachten. Bij het tankstation wordt ons de weg versperd door een asociaal geplaatste auto. 'Daar ga ik echt wat van zeggen!!', neem ik mij geërgerd voor. Aha, daar komt de boosdoener al aangelopen. Een jongedame. Grote glimlach; 'Ooh wwwwat een mooie auto! Sulleh we ruileh?', roept ze vrolijk met een Surinaams accent. Al mijn voorgenomen ergenis verdwijnt als sneeuw voor de zon. 'Hoe heet'ie? Je moet hem Olive noemen!', zegt ze ontwapenend. Het gesprek eindigt niet in een lesje fatsoenlijk parkeren, maar wordt een gezellig babbeltje over en weer. En de Traction had eindelijk haar naam gekregen: 'Olivia'.



Rijden met Olivia

Hoe rijdt zo'n Traction Avant eigenlijk? Verbazingwekkend goed! Het is bijna niet te geloven hoe comfortabel de rij-eigenschappen zijn van deze auto uit 1939. De Citroën ligt als een rots op de weg. Daarmee vergeleken is de Ovaalkever op haar diagonaalbanden een heel onstabiel en zwabberig ding. De Traction Avant heeft slechts 3 versnellingen, maar dat is in de praktijk genoeg. De topsnelheid ligt tegen de 120 km/h.



Tussen alle werkzaamheden door hebben Olivia en ik in het eerste jaar al 10.000 kilometer met elkaar afgelegd. Een mooie inhaalslag, zo'n 30 jaar na mijn eerste kennismaking met een Traction Avant. Hoogtepunt was een avontuurlijke reis naar het racecircuit in Clermont Ferrand tijdens het 90 jaar TA-evenement. Een soort Bad Camberg, maar dan nog groter. Meer dan 1000 Tractions uit heel de wereld waren verzameld. Surrealistisch! Daarbij mochten we met Olivia ook een paar snelle rondes over het circuit zelf rijden. Wat een feest was dat!

Tja, ik ben altijd groot liefhebber van de VW Kever geweest. Maar met deze charmante Franse dame is er toch wat geduchte concurrentie in ons klassieke wagenpark gekomen. De kunst is om zo evenwichtig mogelijk de aandacht te verdelen in zo'n driehoeks-verhouding als deze. Pure luxe-problemen. 😊



GALA RIJDEN

GALARIJDEN

Sylvia van den Assem

Op het Altena College in Sleenwijk, waar onze zoon Antonie tot vorig jaar op zat, is het de gewoonte om de eindexamen leerlingen met een bijzonder vervoermiddel naar het Gala in Nieuwendijk te laten komen. Brommers, sportauto's, tractors, tandems, tuktuks, van alles passeert de revue, maar het meest populair zijn de oldtimers. De feestgangers worden door de leraren verwelkomd en dat wordt uitgebreid gefilmd en gefotografeerd. Dat zorgt voor veel bekijks én een lange file op het dijkje naar het gebouw waar het Gala plaatsvindt.

Twee jaar geleden bracht Anco buurmeisje Lynn in onze Kever Cabriolet naar het Gala. Jammer genoeg was het regenachtig weer en moest de kap dicht, maar het was toch een leuke ervaring. Vorig jaar deden twee vrienden van Antonie, Jurian en Floris, eindexamen. Ruim een jaar van te voren had Jurian Anco en de Kever al 'geboekt' voor het Gala. Nu was onze Kever vorig jaar januari al voor motorrevisie naar Doesburg gebracht en we kregen maar geen bericht wanneer het klaar zou zijn. Het was gekmakend. Zó gek, dat wij het weekend voorafgaand aan het Gala, een kennis hadden gevraagd of hij de jongens met zijn Eend zou willen rijden, zodat ze in ieder geval nog een ander leuk vervoermiddel zouden hebben. Maar exact één dag vóór het gala, kregen we het verlossende telefoontje. Het is anderhalf uur rijden van Werkendam naar Doesburg, maar Anco is met de vader van Jurian diezelfde avond nog de Kever op gaan halen. Hun inspanningen werden de andere dag rijkelijk beloond. Het was heel mooi weer en de jongens zagen er prachtig uit. Ze



vroegen Antonie mee als portier, een rol die hem op het lijf geschreven was. Het was een schitterende avond, waar we het nog vaak over hebben.



GALA KEVER

Lex van Garderen

Begin mei vroegen mijn kleindochter en haar vriendin of ik hen met mijn Ovaaltje zou willen rijden naar het eindexamengala van het VWO Amersfoortse Berg. De dames zagen er zó mooi uit in hun galajurken, dat ik voor deze gelegenheid ook maar mijn kostuum te voorschijn heb gehaald en zelfs een chauffeurspet heb aangeschaft. Op 12 juni hoorden we dat ze beiden waren geslaagd. Dat was feest!



SHOW RIJDEN

Boy Majolee

In de laatste Luchtboxer had Sylvia het over eindexamen showrijden. Mijn aangetrouwde nichtje Annemarie Koren, door haar vader behept met het VW virus, was één van de gelukkigen.

De Karmann Ghia is de AE-71-10, een vroege 1969-er. De auto is sinds 1999 in NL ingeschreven en sinds 2006 bij de huidige eigenares.

Leuke foto van een gelukkige, geslaagde VWO'er!!

EEN GALA MET ONZE KEVER

Gerrit-Jan en Thea Geertsma

Het begon met een telefoontje: Mirte en haar vriendin zochten een stijlvol vervoermiddel voor hun Gala. En wat past daar beter bij dan onze prachtige Kever? Natuurlijk wilden we dat doen!

Het weer zorgde eerst voor spanning. In de middag kwam de regen met bakken uit de lucht en onweerde het flink. Maar alsof de weergoden ons een gunst bewezen, klaarde het vanaf 18.00 uur op en brak zelfs de zon door.

Dan het volgende obstakel: de Kever starten. Even stressen, want hij liet ons in de steek... Duwen werd de oplossing. Spannend, maar gelukkig – hij deed het! Met het kapje naar beneden, de zon op precies het juiste moment erbij, waren we klaar voor vertrek.

Toen kwamen de hoofdrolspeelsters: de prachtige dames in hun galajurken. We reden hen naar de gala-locatie en wat een entree was dat! Een zee van bewonderende blikken, 'ooh's',



'wow's', en een daverend applaus vulden de lucht. Trots brachten we hen op hun bestemming, en met een tevreden gevoel reden we via een mooie omweg weer naar huis. Een avond om nooit te vergeten en een Kever die, ondanks zijn nukken, toch de held van het verhaal werd.

P.S. inmiddels is de Cabriolet ook weer gefixt en klaar voor nieuwe avonturen!





Zorgeloos autoplezier met de KNAC

Instappen, starten en gaan... autorijden is het mooiste wat er is en de KNAC gaat graag met u mee, in welke auto u ook rijdt.

Wij komen al ruim 125 jaar op voor de belangen van automobilisten, bieden de beste pechhulp én hebben uitstekende autoverzekeringen voor moderne auto's, youngtimers en klassiekers. Word daarom lid vanaf slechts € 56,- per jaar en ontvang 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto' voor al die momenten dat u even niet rijdt, maar wel wilt genieten van mooie auto's.

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

www.knac.nl
070 - 383 16 12
ledenservice@knac.nl



Koninklijke
Nederlandsche
Automobiel Club

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

VERZEKEREN & PECHHULP

DE VW'S DIE IK NOOIT HAD MOETEN KOPEN (3)

Boy Majolee

Dat klinkt niet echt aardig, maar dat is nu eenmaal het gevoel dat ik na 38 jaar 181-bezit sterk heb. Het is een zorgenkind, al is de ergste weerspanning van jaren terug er inmiddels uit, deels door heel veel uren werk, in jaren gegroeide handigheid en ervaring bij het sleutelen, en deels door een stevige financiële injectie, die nu nog pijn doet, bij mij dan. Deel 2 eindigde met een kritische beoordeling van m'n eerdere restauratiewerkzaamheden. Want vanwege drukke familie-omstandigheden had ik gedurende ruim 25 jaar feitelijk niet aan de 181 kunnen werken. Deze editie heeft daarom een hoog heavy-metal-hakken-en-breken-karakter!

Beuken en nog eens beuken

Begonnen moest worden met het losmaken van het linker achterwiel. Ergens in die ruim 25 jaar stilstand had iemand de handrem aangetrokken en die wilde nu dus helemaal niet los. Met het lossen van de kabel bij de handgreep en het daarna los trekken van de kabel aan de achterkant bij de rem-ankerplaat, was er nog steeds geen beweging in de trommel te krijgen. Het losser stellen van de stelwieltjes was geen optie, omdat daarvoor eerst de trommel in de juiste positie moest staan. Het werd dus beuken... Eerst de splitpen uit de kroonmoer en daarna met sleutel 36 en brute kracht die los gedraaid. Toen bleek dat de remschoenen aan de trommel geplakt zaten door de roest. Als je dan aan de trommel trekt wordt het dus niets. Met veel rammen met een houten hamer op de trommel kwam er ook nog niets los.

Nu ben ik in de loop van de tijd specialist in 'buiten de box denken' geworden en zo kwam ik op het idee om door de gaten van de wielbouten een langere bout te draaien en zo de remschoenen te dwingen los te laten van de trommel. Daarvan hadden ze niet terug, zodat daarna met veel kracht het wiel zover te bewegen was, dat ook de stelwieltjes teruggedraaid konden worden. Dan pas kun je met heen en weer draaien de trommel van de spiebanen trekken. De rechterkant was niet zo weerspanning, maar had het probleem dat de stelwieltjes van de remmen vastzaten. Nu kun je daarop met een grote schroevendraaier gaan hakken, maar dat overleven ze niet en dan ben je nog verder van huis. Alles overwegend is dan de beste methode dat je er een lading kruipolie op spuit, met de zekerheid dat je daarna de remschoenen kunt vervangen...

Kaal schrappen en schoon spoelen

Ik wist dat die vroeger bij de dealer (weinig kilometers terug) nog waren vervangen, maar volgens mij was dit nog de minste 'collateral damage' in het hele proces. Met alle geweldplegingen aan de linkerkant wist ik toch niet of de remvoeringen nog te redden waren. Achter de trommels vond ik, zowel links als rechts, een mooie hoeveelheid

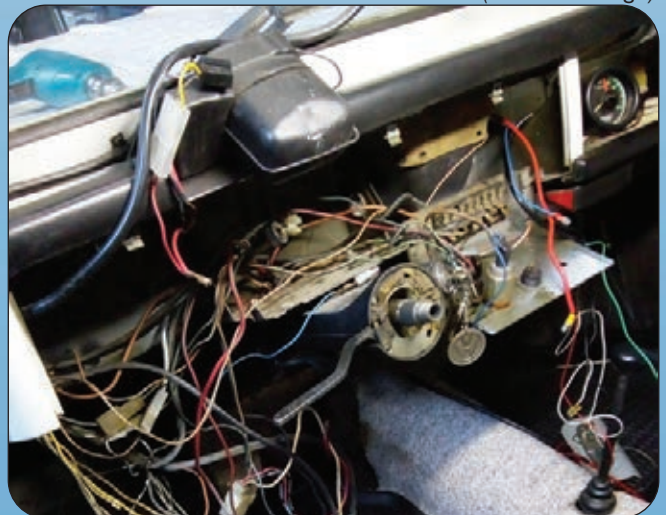
roest en geëkt vet. De enige remedie was dus ook de rem-ankerplaten eraf halen, gaatjes doorprikken en alles goed schoon maken. In de praktijk betekende dat dus gewoon kaal schrappen en schoon spoelen. Nu kon ik wel gelijk goed bij de olie pluggen van de reductiekasten. Met een inbus dop 17 en een extra buis als verlenging op de Gedore ratel gingen die echter niet los.

Mijn goede vriend en verhuurder van de hobbyschuur, Frans, twijfelde (wellicht terecht) aan het gebruikte gereedschap en kwam met een luchttool en een krachtdop inbus 17. Maar zelfs hij is ruim twintig minuten bezig geweest om zes pluggen los te krijgen, de linker- en de rechter reductiekast en de pluggen van de versnellingsbak. Dit is de weerspanning waarover ik in de eerste alinea van dit stuk schreef.

De voorwielen waren minder halsstarrig, maar legden weer een ander probleem bloot. Als je aan de linkerkant bezig bent, check je natuurlijk gelijk de teller kabel. Die bleek nauwelijks te draaien. Ik had bijna een nieuwe kabel op mijn bestellijst gezet, maar omdat die toch ook van de teller los gemaakt moest worden, trok ik dus eerst het dashboard 'even' los. Het middendeel, waarin de teller unit zit, komt er bij een 181 echter alleen uit, als je het stuur demonteert en de stuurkolom laat zakken. Na dit sleutel intermezzo en het losmaken van de kabel bleek die echter heel soepel te draaien... Onverwacht defect was namelijk een vastgelopen teller as. Je denkt er toch niet aan?

Benzinemeter

Nu vind ik fijnmechaniek altijd erg leuk, dus het was geen straf in dat opzicht, maar wel een verrassing die ik nog nooit had meegemaakt. Met de snelheidsmeter in losse onderdelen op de werkbank was het een kwestie van schoonmaken, smeren met dunne olie en netjes in elkaar zetten. Gelijk neem je dan ook de spanning gelijkhouder en de benzinemeter mee in het onderzoek en vervang je alle controlelampjes en dashboardverlichting. Na controle op vrij draaien en testen met de boormachine als aandrijving, was dat verhaal ook weer goed afgelopen. Op papier is dat zo verteld, maar je bent er al gauw een aantal uren mee zoet om het goed te doen. Vooral de benzinemeter wil je goed werkend hebben, want daar had ik in de periode vóór de grote stilstand al eens een grapje mee beleefd. Daarover meer in deel 4. (Wordt vervolgd)



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

Beste lezers, na een gezellige kennismaking bij het jaarlijkse event in het Autotron Rosmalen, ben ik (Roland de Bruijn) twee jaar geleden lid geworden van LVWCN. Ik wil me graag voorstellen en jullie meenemen in het bijzondere verhaal van mijn T2B 'Harry'.

Al jaren had ik de droom om ooit een T2 te bezitten. Lange tijd vroeg ik me af waar die wens toch vandaan kwam. Inmiddels denk ik dat het te maken heeft met mijn jeugd, waarin mijn vader 's ochtends vroeg altijd werd opgehaald door een gele T2 van Railbouw Leerdam. Toen mijn vrouw op mijn 50e verjaardag een T2 voor me huurde, was het hek helemaal van de dam. Uiteindelijk vond ik mijn eigen T2 in de bossen boven Stockholm, voor 14.000 Kronor, net zoveel als de eigenaar er ooit voor betaalde. Hij had jarenlang oude auto's gekocht, ermee gereden tot ze stuk gingen en ze vervolgens in het bos geparkeerd. Toen zijn buurman voorstelde om de klassiekers te verkopen om zo zijn schulden af te lossen, kwam ik in het bezit van mijn T2B.

'Harry' is een T2B uit 1973 met een type 4-motor en een automaat. Eerst ging hij naar ons huis in Söderköping, Zweden. Daarna begon de lange weg naar herstel. Via contacten in Estland kwam ik bij een monteur/plaatwerker in Haapsalu, die eigenlijk vond dat de Bus te slecht was om te repareren. Maar we hebben doorgezet! Balken, vloer, veren, álles werd aangepakt, en zelfs een 'nose job' hoorde erbij.

De motor werd gereviseerd in Nederland, eerst in Zeeuws-Vlaanderen, en uiteindelijk bij Guus van



Oorschot in Vlissingen. Eén van de mooiste dingen in dit avontuur was het ontmoeten van geweldige mensen, zoals Guus, Peter Mulder van Mulder Classic Parts (MCP in Zuidland), Jeffrey van BusOK (uit Echt) en mijn monteur Indrek uit Estland. Hun kennis, geduld en toewijding waren onmisbaar.

Op Hemelvaartsdag 2025 was het zover: na vier jaar mocht ik 'Harry' ophalen in Tallinn. Met gezonde spanning reed ik hem voor het eerst naar de boot. Inmiddels haalt hij al 85 km/u en draait hij als een zonnetje. We hebben al prachtige ritten door Zweden gemaakt, waar we deels wonen. Hopelijk kan ik 'Harry' binnenkort ook aan Nederland laten zien.

Mocht je deze zomer in de buurt van Söderköping zijn, dan zijn 'Harry' en ik er om je welkom te heten.



MIJN EERSTE AUTO

Gerard Haar

Mijn eerste auto heb ik nog steeds in mijn bezit. De door mij in 1972 gekochte VW Kever, in gebroken witte kleur, was van het bouwjaar 1967 en had een km stand van 33.000. Het jaar 1967 was het laatste bouwjaar met de liggende schuine koplampen, wat ik juist mooier vond!

De Kever stond te koop bij een VW dealer bij mij in het dorp. Er zat wel één maar aan: hij had schade, maar daar was de prijs dan ook naar (1250 gulden). Ik wist wel een goede Beun de Haas met gouden handjes! De Kever had een kromme vooras. Hierdoor was het stuurwiel 1,5 cm naar boven gekomen! Ook had hij wat plaatschade. Totale schade: 1000 gulden. Had ik toch maar mooi voor 2250 gulden een zo goed als nieuwe auto! En dat terwijl een nieuwe toentertijd 6750 gulden kostte.

Die gaat niet meer weg!

Ik heb er zes jaar voor algemeen gebruik mee gereden. Hij stond ook gewoon buiten, totdat iemand een deuk in het spatbord van mijn Kever reed. Ik dacht: ik koop wat anders, want de lak was ook dof en hij had wat steenslag. Maar tegelijkertijd dacht ik ook: ik doe hem niet weg. Ik knap hem wel een keer op. Toen ik vijf jaar later werkloos werd, had ik tijd zat. Ik heb alles, van binnen en van buiten, aangepakt. Ik heb de Kever helemaal opnieuw laten spuiten, en weer opgebouwd. Vanaf dat moment werd het een hobby-auto.



Al 53 jaar Keverplezier

Ik rijd er alleen 's zomers mee. Naast de LVWCN, ben ik lid van een plaatselijke oldtimerclub, die ook leuke ritten organiseert. Zoals ik al zei, heb ik de Kever vanaf 1972 in mijn bezit en rijd ik er dus al 53 jaar met heel veel plezier mee!





BÅSTNÄS, WAT EEN VERSCHIL.. (6)

Harry Pannekoek

Van 1991 t/m 2024 ben ik in totaal zes keer naar de klassieke autosloperij in Båstnäs, Zweden geweest. Hoe het in de loop der jaren met de Volkswagens is afgelopen, wil ik u in een aantal afleveringen, middels 'toen en nu' foto's, graag laten zien.

In 2001 heb ik de bovenste foto gemaakt van een Simca 1000 op de rug van een Ovaal. De erg verrotte Simca van 1963 is al bijna z'n 'kont' kwijt. Ook de Ovaal is erg slecht, maar lijkt nog wel redelijk compleet. Zeventien

jaar later is er nog maar weinig over van de Simca en is hij compleet uit elkaar gevallen, maar het linker voorportier staat nog aardig overeind! De Simca is vast van de Ovaal afgeduwd, om daarna de '56-er Ovaal ook te grazen te nemen. De achterraut met een deel van het dak is er uitgezaagd en de voorklep en spatborden zijn nu ook weg. De voorste remtrommel is bijna verdwenen in de grond. Achter de Ovaal zijn nog de restanten van twee op elkaar gestapelde Saabs 92 te zien.





VOLKSWAGENS MET SCHADE

Harry Pannekoek

Een foto van mei 1992 in de wijk Zeewijk in IJmuiden. Zeewijk is een naoorlogse uitbreidingswijk aan de westkant van IJmuiden en ligt dichtbij het strand. Waarschijnlijk kwam deze VW T2b daar vandaan of wilde hij er naar toe. Hoe dan ook, een Bus van de NRM heeft hier aan het vakantieplezier een eind gemaakt. De T2b uit 1979 is vol

in de flank gegrepen door de lijnbus en op z'n zij beland. Imperial eraf, hefdak stuk, inclusief het doek. De voorruit ligt nog heel onder het hefdak. Gezien de hoeveelheid stickers op de achterklep heeft de T2b al vele bestemmingen gehaald. Echter zal IJmuiden wel de laatste bestemming geweest zijn want het kenteken komt niet meer voor bij de RDW.

GROETEN UIT

Monschau, Eifel, Duitsland



RESTAURATIES
REPARATIES
ONDERHOUD
ONDERDELEN
APK
VELGENSHOP.NL

www.oldtimerparts.nl

Oldtimer Parts | vol

Voorsteven 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 of bel 055 - 355 97 75 voor een afspraak!

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

MULDER
Classic Parts

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!

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 VWs 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 & ROW KLAARMAKEN REVISIES - ONDERDELEN** | **LASWERK RESTAURATIES AANKOOPKEURING**

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.

HBVANKRANEN

Stokslootstraat 2 en 3 • 2921LH Krimpen aan den IJssel
Telefoon: 0180-651211 • Email: info@hbvankranen.nl

DOET ALTIJD NET IETS MEER

UIT DE OUDE DOOS

Harry Pannekoek

Een oude foto (eind 1970) van de Orionstraat in Utrecht. Door de vorm van de huizen kreeg de wijk de naam Sterrenwijk. Ergens rond 1971/72 zijn de huizen gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw. Het is altijd leuk om kinderen op straat te zien spelen. Hoewel de auto's toenemen in de straat, is er nog wel ruimte voor de kinderen. Het lijkt of zij van de ene VW Variant naar

de andere Variant rennen. De achterste Type 3 is van 1962 (HT-08-65) en de voorste van 1965. Ook staat er een Kever geparkeerd met het import kenteken JL-58-83. De auto in het midden is een Ford 15M P6 van 1970. Dit model werd geproduceerd van september 1966 tot augustus 1970 met als opvolger de Taunus TCI.



PERSFOTO

Volkswagen TI Camper 1964



LEDENMUTATIES

Nieuwe leden

- A. Demotekst
Kever cabriolet, 1979, wit, AB-CD-12
- A. Demotekst
Kever cabriolet, 1979, wit, AB-CD-12
- A. Demotekst
Kever cabriolet, 1979, wit, AB-CD-12
- A. Demotekst
Kever cabriolet, 1979, wit, AB-CD-12
- A. Demotekst
Kever cabriolet, 1979, wit, AB-CD-12

Lidmaatschap beëindigd

- A. Demotekst
- A. Demotekst

Verhuisd

- A. Demotekst
- A. Demotekst

Wijziging autogegevens

- A. Demotekst
Uit bestand: Bus T2b Westfalia, 1977, rood/geel, AB-CD-12
- A. Demotekst
Uit bestand: Bus T2b Westfalia, 1977, rood/geel, AB-CD-12
- A. Demotekst
Uit bestand: Bus T2b Westfalia, 1977, rood/geel, AB-CD-12
- Nieuw: Kever, 1978, bruin, AB-CD-12
- A. Demotekst
Nieuw: Kever, 1978, bruin, AB-CD-12
- A. Demotekst
Nieuw: Kever, 1978, bruin, AB-CD-12
- A. Demotekst
Nieuw: Kever, 1978, bruin, AB-CD-12

AANGEBODEN / GEVRAAGD

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de redactie : luchtboxer@lvwcn.nl. Deze rubriek is uitsluitend bedoeld voor de aankoop/verkoop van privé luchtgekoelde Volkswagen's, 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 Wapenveld. 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.

Te koop: 1978 VW T2

Door omstandigheden moet ik helaas afscheid nemen van mijn hobby Bus. De Bus heeft een in Nederland ingebouwd Westfalia Helsinki interieur. Laatst is de Bus afgekeurd tijdens de APK op de volgende punten: '1x roestshade linker dorpel binnenzijde; 2x roestshade vooras + achteras; versleten wiellager links en rechts achter'. Ik heb de middelen, kennis en tijd niet om dit zelf aan te pakken, dus ik hoop dat een liefhebber deze uitdaging wil oppakken. Bieden en/of informatie vragen kan via nielsvansteeg@gmail.com



Kijk voor meer advertenties op www.lvwcn.nl

Zondag 31 augustus 2025 in Laren (NH)

Kleine raampjes dag

9e Editie



Special Vintage Show
met Karmann Ghia's,
Brillen en Ovalen

ALLE luchtgekoelde VW's
zijn welkom!

Locatie: Zevenend te Laren (NH) - van 10.00 tot 17.00 uur
gratis deelname - gratis toegang!

Luchtgekoelde VW Club Nederland



test



De Wolfsburcht

Museum & Onderdelen shop



De Wolfsburcht
Museum voor luchtgekoelde VW's
Openingstijden en info
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

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

Autoschade & Restauratie

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



Laarstraat 33 17471 DA Goor | T. 0547 26 15 15
E. info@jaapbergmankevers.nl | www.jaapbergmankevers.nl
f [jaapbergmankevers.nl](https://www.facebook.com/jaapbergmankevers)

VWv autorestaurobedrijf

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

Amersfoortseweg 15a | 6562 AZ | GROESBEEK | 06-27023646
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



Paruzzi onderdelencatalogus

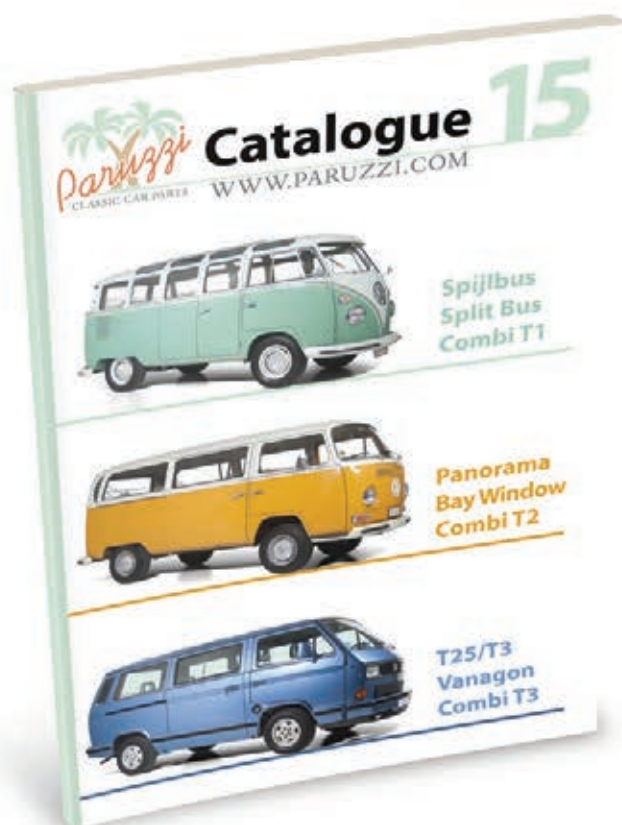
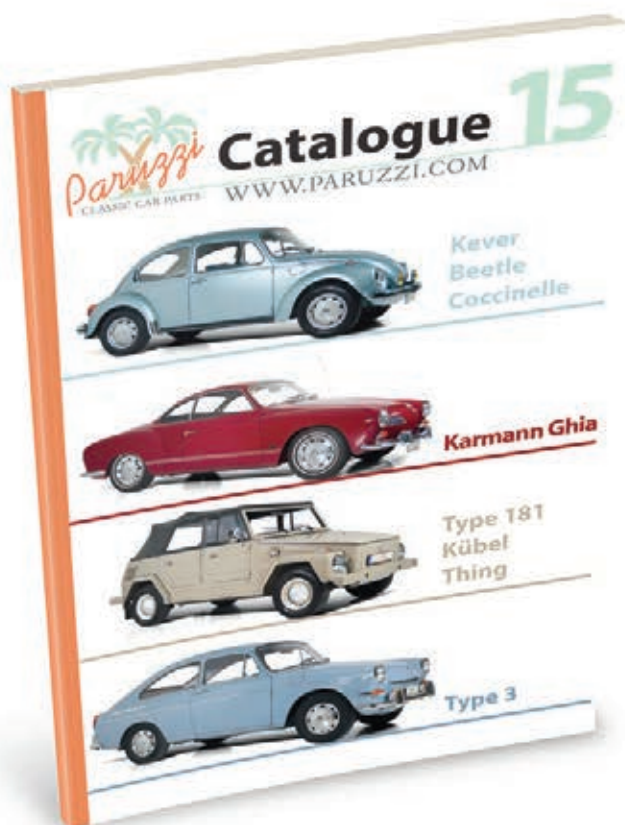


De nieuwste uitgave van de Paruzzi catalogus is beschikbaar, dit is editie 15. Je kunt een catalogus bestellen voor € 7,50 inclusief portkosten. Of kies hem gratis als extra bij een bestelling van minimaal € 50,00 (exclusief verzendkosten).

www.paruzzi.com/catalogus voor meer informatie.

Editie 15 is beschikbaar in twee uitvoeringen. Een catalogus van 280 pagina's met onderdelen voor de Volkswagen Kever, Karmann Ghia, Kübel en VW Type 3.

Een catalogus van 264 pagina's voor de Spijlbus, Panorama Bus en T25/T3 Bus. Beide boeken zijn een handige aanvulling voor onze webwinkel www.paruzzi.com



www.paruzzi.com/catalogus