

BINOCLE INFO

a.s.b.l. BINOCLE CLUB v.z.w.
Club des Vétérans VW Veteranenklub
Siège: Rue des Golettes 30 à 5190 SPY

Grossglockner

Résultats du concours



TRIMESTRIEL
3/2009
32^{ème} année
N°106
Éditeur responsable :
ALARDOT Claude
Rue des Golettes 30
5190 SPY © 2009

Blehen 2009





Depuis 1977, le BINOCLE CLUB désire promouvoir le maintien en service ou la restauration de tous les véhicules ou engins à moteur VOLKSWAGEN refroidis par air de plus de 25 ans d'âge.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : Claude ALARDOT
rue des Golettes 30
B-5190 SPY
071/78.07.14
E Mail : vwbinocleclub@msn.com



Vice-président : Raymond MESSELIER
Rue de la Fusion 8
B-4280 PETIT-HALLET



Secrétaire :

Trésorier : Luc VERLY
rue du Jardinage 48
B-1082 BRUXELLES



Administrateurs :

Guy SPITAELS
rue du Spinois 1
6041 GOSELIES
071.35.16.53



Jean-Noël LAMBINET
rue Raymond Brigode 3
6230 PONT-A-CELLES



Michel TILMAN
rue Dandois 91
6043 RANSART



**COTISATION: 20,00 € (valable du 1^{er} janvier au 31 décembre)
à verser au compte n° 001-1527132-40
IBAN BE02 0011 5271 3240**

Le Binocle Club est un membre fondateur de la Fédération Belge des Véhicules Anciens



N° 8

Via la FBVA, nos membres peuvent bénéficier d'une assurance auto "The Classic Car Insurance", à des prix forts intéressants.
Renseignements : Luc Verly, Claude Alardot ou Guy Spitaels



Ouvert du lundi au vendredi de 10h00 à 20h00
et le samedi de 10h00 à 18h00

tel : +32495/670.310

: +32475/924.618 **Profitez de 10 à 30%**

: 071.85.12.00 **tout au long de l'année**

Adresse : 12A rue du spinois

6224 wanfercée baulet TVA: 883.353.759





MOT DU PRESIDENT

Le GROSSGLOCKNER, thème principal de ce Binocle Info, fut le théâtre de nombreux essais durant les études de la Volkswagen.

Ainsi le 10 septembre 1936, Joseph GOLDINGER, Herbert KAES et Ferry PORSCHE se sont rendus à Monza en passant par les Alpes avec la vieille BMW de Ferdinand PORSCHE et les prototypes V3/1 et V3/3 (photo 1). Le 11, ils étaient en Italie (photo 2). Toujours en Italie, c'est sur le chemin de retour (photo 3), Ferdinand les accompagnant, qu'ils passèrent le Grossglockner le 16 septembre 1936 (ouvert seulement depuis le 03 août 1935).

Le 16 septembre 1937 ce fut le tour de la série 30 et le premier juillet 1938 les V30 / 801 et 803 dans un comparatif avec l'Opel Kadett, une Adler Triumph Junior et une DKW Meisterklasse (photo 4).

Entre le 26 et le 29 juillet 1938 une VW 30, un V303 et une type 38 y firent encore un tour ainsi qu'en 1939 une type 39 durant la saison de présentation dans toute l'Allemagne.

Après cette introduction, je ne manquerai pas de vous inviter à notre 10^{ème} bourse d'échange à Marcinelle, nous espérons vous y voir nombreux.

Claude



SOMMAIRE

P 1 : Couverture.

P 2 : Données du Club et pub.

P 3 : Mot du Président et sommaire.

P 4 et 5 : Blehen 2009 (1^{ère} partie).

P 6 à 8 : Le coin des vieux papiers.

P 9 : Résultats du concours "Cartes postales".

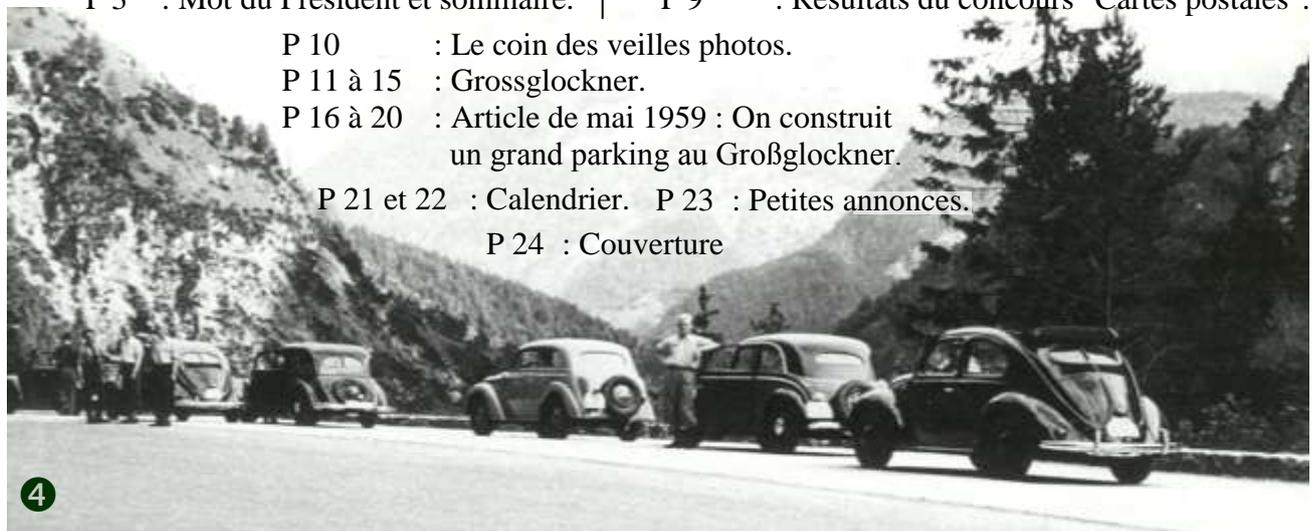
P 10 : Le coin des veilles photos.

P 11 à 15 : Grossglockner.

P 16 à 20 : Article de mai 1959 : On construit un grand parking au Großglockner.

P 21 et 22 : Calendrier. P 23 : Petites annonces.

P 24 : Couverture





BLEHEN 2009 (1^{ère} partie)

Texte et photos R. MESSELIER

Cette année 2009 fut l'année du changement pour notre meeting de Blehen, traditionnellement organisé conjointement avec la brocante de ce sympathique village Hesbignon. En effet, deux manifestations VW concurrentes à la nôtre se déroulaient à la même date. Afin d'assurer la pérennité de la manifestation que l'équipe Spitaels – Tilman organise maintenant déjà depuis onze ans, il avait été décidé d'ouvrir la participation à d'autres véhicules à refroidissement par air, et plus particulièrement aux 2 CV et dérivées, et ce à titre d'essai. Les photos prouveront que de l'intérêt il y en a eu de la part des « nouveaux invités ». L'on peut espérer que lors d'une douzième édition, l'émulation grandira.



Parmi les coccinelles, nous avons le plaisir de voir pour la première fois une binocle parfaitement restaurée, de 1951, nous venant de Tournai. Il va sans dire qu'une coupe lui fut attribuée ! Félicitations pour la magnifique restauration.



BLEHEN 2009





Une deuxième binocle nous rendit visite, à savoir notre ami Luc Verly accompagné de son cousin, qui actuellement réside aux USA



De la ville du « Clair de Lune », nous était également venue une magnifique ovale noire. Merci au « Ch'tis » d'être venus de si loin.



Pierre Van Soey et son cousin avec sa belle ovale noire.



De tout près, (Thisnes), nous venait notre sympathique Jean-Marie et son magnifique bus ! (Celui-ci a tourné dans le film « Sœur Sourire »).

Le reportage complet dans le prochain numéro avec des photos couleurs !

LE COIN DES VIEUX PAPIERS



Lors d'une de mes visites de foires aux vieux papiers, j'ai trouvé cet exemplaire de Mécanique Populaire de 1970 qui parlait des carrosseries spéciales de nos chères petites coccinelles ... (suite)

Raymond Messelier



DUNE BUGGY

Carrosserie en polyester adaptée sur un châssis VW raccourci. Moteur de série (1 200, 1 300, 1 500 ou 1 600 cm³) ou modifié. Performances: 125 à 170 km/h selon le type de moteur. Compétition: le « Rallye Infernal ».

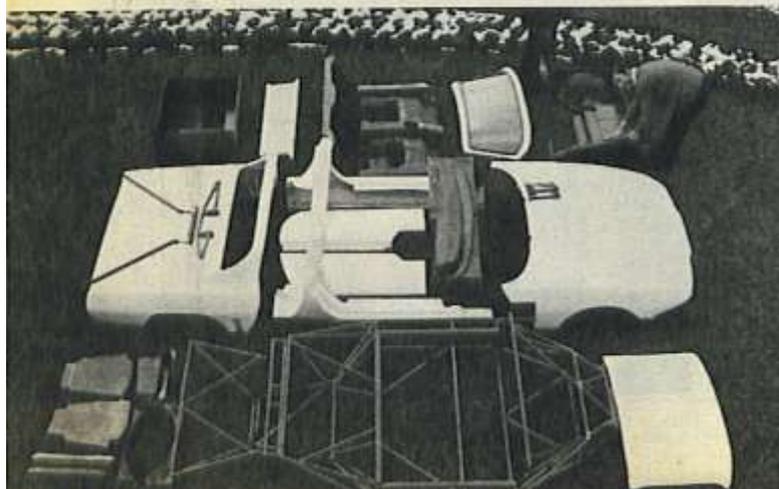
MULTIMACO « RACING BUGGY » APAL.

12 rue Pierre Lhomme, 92 Courbevoie.
Modification moteur Ritter. Kit seul 2 700 F, « Racing Buggy » complet 8 500 F, diverses options.



FUNCAR BEACH BUGGY,

19 rue Emile Dubois, Paris 14e.
Kit 2 350 F, modification châssis 700 F environ. Complet 8 000 F environ pour un ensemble châssis-mécanique 1 200 cm³ d'occasion.



MEAN

Châssis spécial pouvant recevoir différents moteurs: NSU, VW, Renault, 204, Ford, etc. Deux formules de carrosserie (en polyester) Spider ou Barquette selon que l'on veuille ou non faire de la compétition. Kit, kit semi monté ou montage tout fait.

MEAN MOTOR

Méan par Havelange, Belgique.

C. FROGER

40 avenue de la Porte de Villiers, Paris 17e.

MÉCANIQUE POPULAIRE



Une nouvelle robe pour la VW

Attirant invinciblement l'attention des gens par son apparence, la GT-12 peut être adaptée en quelques heures, sur n'importe quelle conduite intérieure VW. Elle est fournie complète, avec des glaces escamotables, un tableau du bord moderne, des portes encastrées, essuies-glace, lampes montées, etc...

LES piétons s'arrêtent pour regarder, les voitures vous suivent au lieu de vous dépasser, quand vous stationnez, il y a un attroupement autour de votre véhicule, et tous posent la même question: quelle est cette voiture?

Un Hybride, une Volkswagen, une Fiberfab?

En réalité, c'est un peu tout cela et autre chose encore. Car la GT2 est une voiture personnalisée que vous avez construite vous-même. Tout ce qu'il vous faut pour réaliser cette voiture, c'est un châssis de conduite intérieure Volkswagen et la nouvelle carrosserie d'une seule pièce de Fiberfab. En bricolant un peu pour améliorer l'aspect et le fonctionnement, avec quelques connaissances sur la mise au point d'une VW, vous aurez transformé votre vieille « Coccinelle » en voiture de grande classe.

Pour le bricolage du châssis ainsi que pour les connaissances nécessaires, je me suis adressé à Arlo Automotive, une firme installée à Westbury, N.Y. pour lui demander son aide et ses conseils — dont j'avais grand besoin, n'ayant qu'une connaissance limitée des moteurs à refroidissement par air. Le copropriétaire Ed. Arnold et son chef-mécanicien Bruce Sherman sont des spécialistes de VW. (Arnold a réalisé une fois une conduite intérieure VW 1961 avec un moteur à compresseur de 1176 cm³ qui a fait les

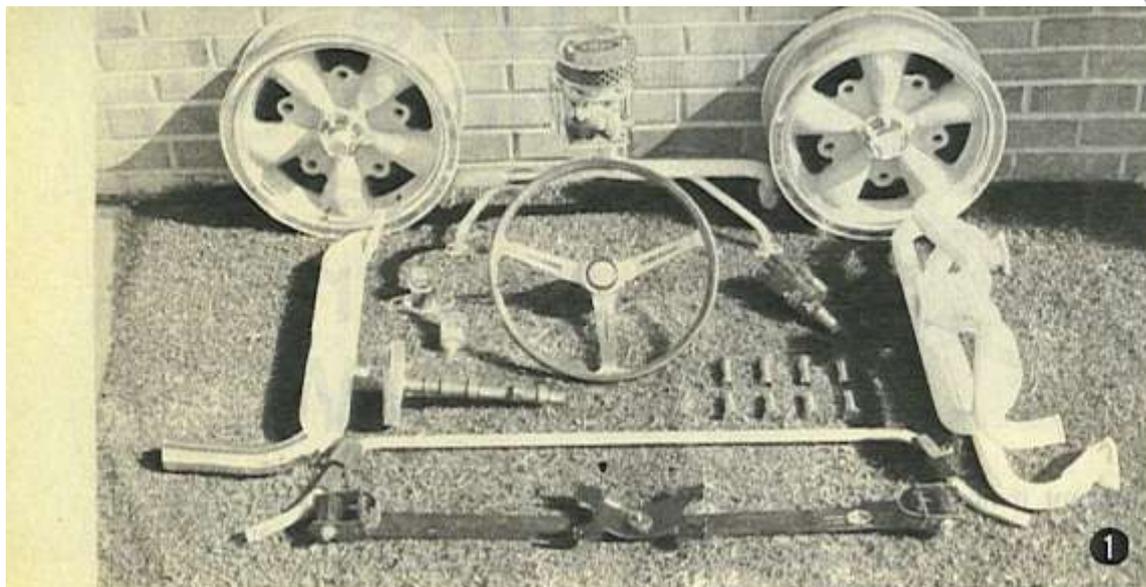
400 mètres à Westhampton en 13,08 secondes avec une vitesse terminale de 188 km/h).

Avec les connaissances de Sherman sur les châssis et les carrosseries, il ne fallut que 14 heures pour réaliser la conversion. Six heures furent consacrées au nettoyage et à la préparation du châssis et huit heures furent nécessaires pour monter la carrosserie — sans pouvoir profiter du manuel d'instructions de Fiberfab qui n'était pas encore imprimé. C'était alors l'une des deux carrosseries existant aux E.U. Elle a été transportée par camion à New York pour y arriver à la date fixée par nous.

Notre photo de couverture montre la carrosserie au moment où elle est arrivée sur un lourd plateau de transport. Normalement, la carrosserie est emballée dans une caisse assez grande pour servir de cabane à une patrouille de boy-scouts - 1,20 m de haut, 2,10 m de large et 4,30 m de long. Le poids de transport est de 450 kg, mais la carrosserie elle-même pèse 225 kg à peine.

Après avoir monté les raidisseurs latéraux, nous nous sommes attaqués à la seule grosse difficulté de la réalisation: l'installation du réservoir d'essence. Il faut un réservoir de 1968 ou 1969, mais même ce type, comme il nous est apparu, ne peut trouver place entre les nervures supportant le capot sans rabattre les re-

LE COIN DES VIEUX PAPIERS



1. Les accessoires qui ne sont pas fournis avec la carrosserie comprennent les roues, l'induction à bélier, la came de 20 mm, les barres d'oscillation, le moteur suralésé (qu'on ne voit pas) achetés chez EMPI.

bords du réservoir. Nous nous sommes débarassés également du bâti support de réservoir et nous avons utilisé simplement les supports latéraux joints au fiberglass à la cloison pare-feu et boulonnés aux nervures de montage du capot.

Une fois le réservoir installé, le reste du montage — ou plutôt de l'ajustage — est tout à fait simple.

Il faut démonter provisoirement le sélecteur de vitesse, appliquer la carrosserie sur le châssis (plus il y a de bras, mieux ça vaut) et la caler de façon à la poser à plat avec toutes les bordures intérieures de plancher. On se rend compte alors que la carrosserie est beaucoup plus large que la cuvette ordinaire du plancher. Percer vers le haut les trous du châssis de la VW, en utilisant les boulons fournis, et fixer la carrosserie au châssis. Monter les sièges, la colonne de direction, une batterie de 12 volts et brancher les fils électriques — votre nouvelle voiture est prête à rouler.

Le branchement des fils électriques est facilité par l'aménagement intérieur, mais sans la notice cela pose quelques difficultés, surtout pour reconnaître les fils. Vous vous demandez sans doute combien tout cela peut coûter. Le prix du châssis avec tout ce qu'il faut pour rouler peut varier, mais le prix de la carros-

2. Le châssis étant retourné, la barre d'oscillation avant est montée en deux ou trois minutes avec les montures spéciales.

3. Le compensateur de calage des roues arrière est boulonné sur le carter de transmission d'une part et sur les essieux indépendants d'autre part.

4. Tenant le raidisseur latéral, Bruce Sherman parle d'une installation avec E. Kartincic de Cleveland.

5. Les boulons cavaliers fixent les raidisseurs de longeron à la barre inférieure de la suspension avant. La barre blanche est une barre d'oscillation.

6. L'arrière du raidisseur est boulonné à la barre de torsion arrière. Une fois la carrosserie ajustée, boulonner la cuvette de plancher aux longerons.

7. L'accès au compartiment du moteur est fermé par une porte à l'arrière. Il n'y a pas de compartiment à bagage.

8. Laisser l'arrière de la carrosserie vissé aux montants pour pouvoir relever l'avant au moment d'installer le réservoir.

9. En regardant vers l'avant sous l'alvéole de la roue avant, on peut voir les phares, les clignotants, l'avertisseur sonore déjà branchés.

serie monocoque est fixe: 2495 \$ (14.970 Frs). On peut également pour un prix inférieur acheter la carrosserie en pièces détachées, sans peinture, à assembler et peindre.

RÉSULTATS DU CONCOURS



CARTES	VILLE
CARTE N° 1	BRUGGE
CARTE N° 2	DINANT
CARTE N° 3	BRUXELLES
CARTE N° 4	BRUGGE
CARTE N° 5	ANVERS
CARTE N° 6	OSTENDE
CARTE N° 7	MONS
CARTE N° 8	BRUXELLES
CARTE N° 9	LA PANNE
CARTE N° 10	LE COQ
CARTE N° 11	BRUXELLES
CARTE N° 12	TOURNAI

Les gagnants sont :

VAN SOEY Pierre de Mons
VOS Willie de Zonhoven
CHALANTON Georges-Alain de Bruxelles
SPITAELS Geoffrey de Fleurus
NAMECHE Robin de Sambreville
LAMBINET Jean-Noël de Pont-à-Celles
SPITAELS Guy de Gosselles

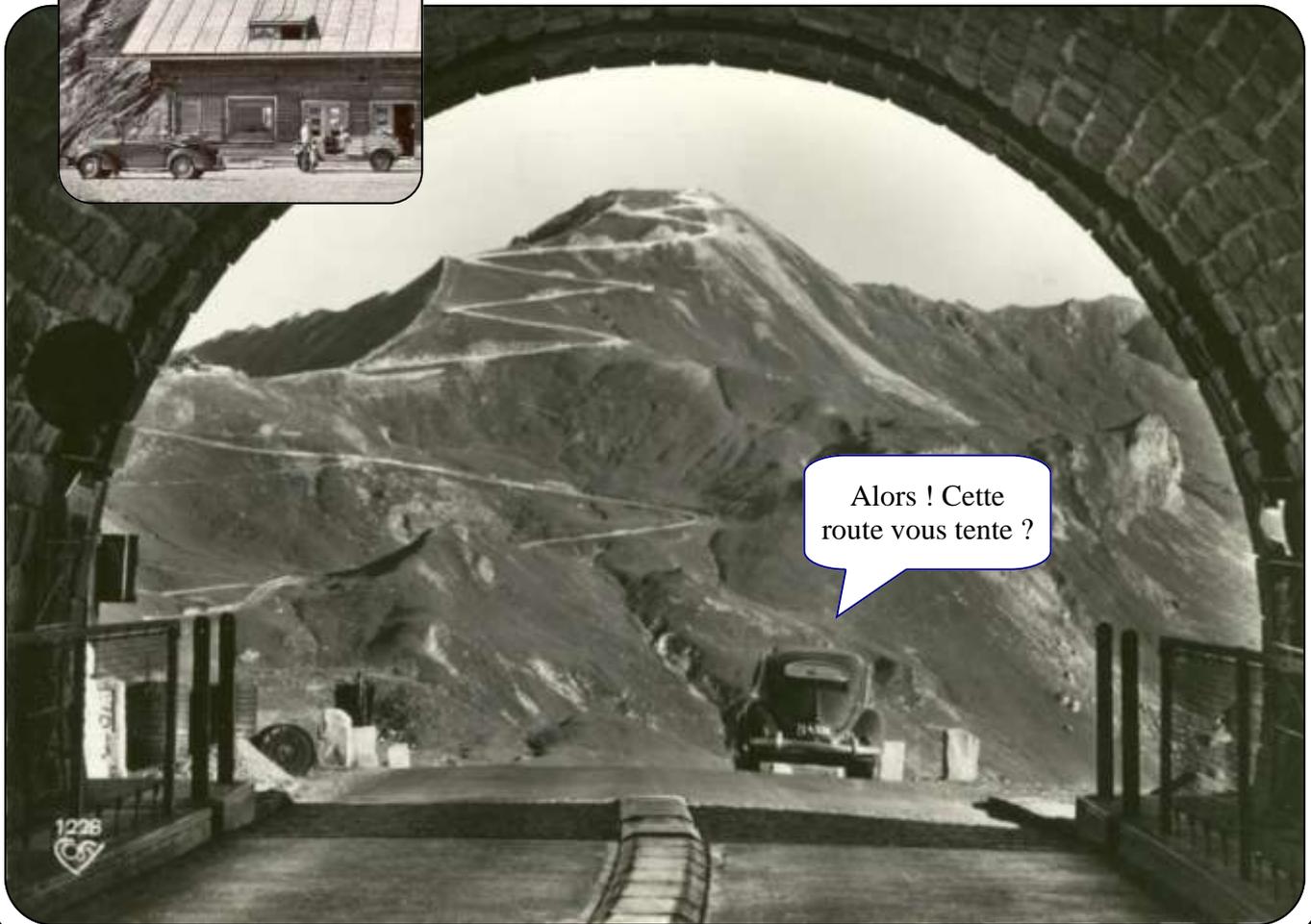
Les lots seront à retirer lors de la bourse du club
au mois d'octobre. Pour plus de détails, voir page 21.

BRAYO à tous

PHOTOS D'EPOQUE (Großglockner)



Quatre adultes et deux enfants dans une Binocle, est-ce possible ?



Alors ! Cette route vous tente ?

1226
CS



Une idée pour vos prochaines vacances peut-être...



GROSSGLOCKNER

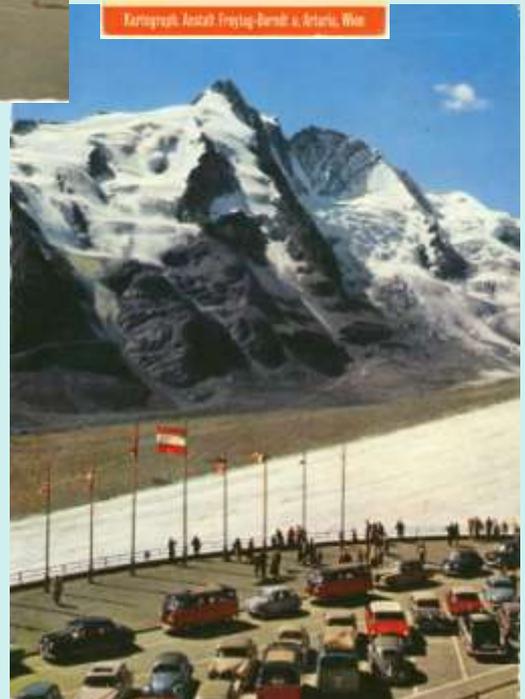
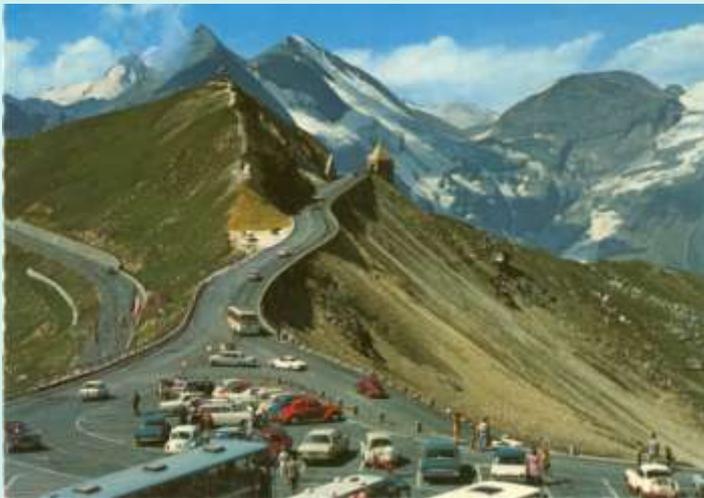
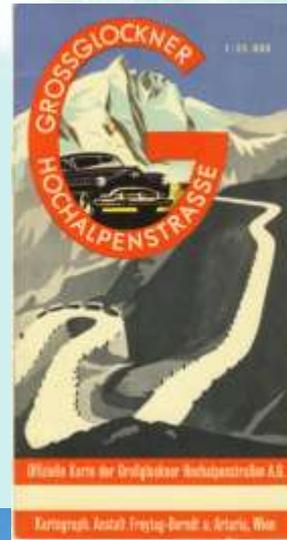
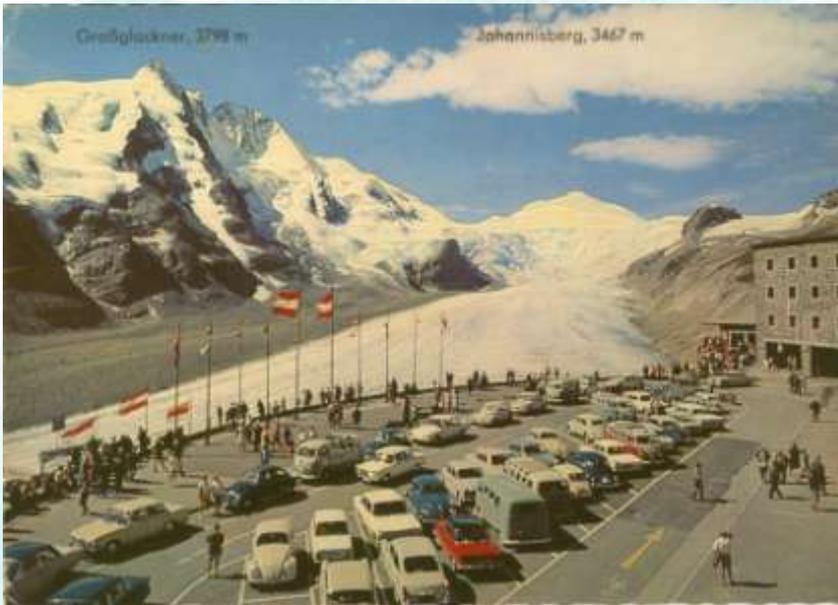
Le **Grossglockner**, en allemand **Großglockner**, est le sommet du sud de l'Autriche, dans le massif des Hohe Tauern, dans les Alpes orientales. Point culminant de l'Autriche, le Grossglockner se dresse à 3 797 m entre le Tyrol et la Carinthie. Le Pasterze Kees, l'un des plus grands glaciers d'Europe, part du sommet enneigé en permanence. Une route ouverte en 1935 s'élève jusqu'à 2 571 m d'altitude.





La *Grossglockner Hochalpenstrasse* (ou *Großglockner-Hochalpenstraße*) est la route avec le plus haut col routier des Alpes autrichiennes (2 505 m) marquant la limite des provinces de Carinthie et de Salzbourg. En venant du sud, elle monte en pente régulière depuis Heiligenblut, jusqu'au col du Hochtorn, pour redescendre vers Fusch, toujours en pente assez douce. Le long du trajet de nombreux parkings sont aménagés pour permettre aux touristes de s'arrêter pour admirer le paysage.





Un peu d'Histoire

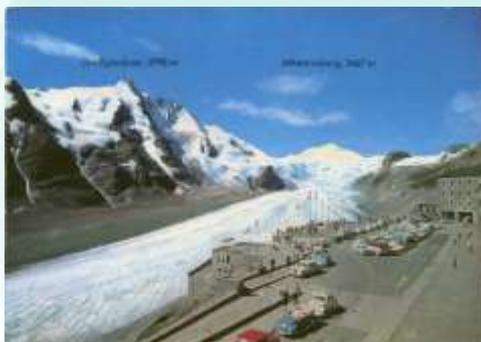
Cette fameuse route fut construite entre le 30 août 1930 et le 3 août 1935, sous la direction de Franz Wallack, un ingénieur de Carinthie, qui l'avait en projet depuis 1922. C'est grâce à la crise de 1929 que l'on put embaucher des

milliers d'ouvriers (3.200) pour faire cet immense chantier, qui n'avait jamais été réalisé, faute d'argent. Le salaire d'un ouvrier du chantier était trois fois celui d'un enseignant, aussi les très nombreux chômeurs du pays arrivaient en nombre pour travailler à la construction de cette route.

Elle fut inaugurée à la date prévue et avait coûté moins

cher que prévu, ce qui permit à l'ingénieur Wallack de faire la bifurcation de la *Franz-Josephs-Höhe* qui donnait accès au glacier du Pasterze.

Sur le tracé principal la route traverse le Hochtorn par un tunnel de 300 mètres de long, en creusant ce tunnel on découvrit en 1933, une statuette antique d'Hercule.



Aujourd'hui

Cette route, qui est la deuxième curiosité touristique la plus visitée du pays, est à péage (28 € en 2008 pour une voiture particulière, les tarifs dépendant du type de véhicule, de l'heure, etc.), elle est fermée en hiver de début novembre à fin avril. On peut comprendre en voyant les photos de la page suivante !

Une bifurcation donne accès à la *Franz-Josephs-Höhe* (2369 m), à la vue sur le glacier du Pasterze qui en 1930 se trouvait au niveau de la route et qui de nos jours se trouve 280 mètres en contrebas, on y accède par un funiculaire. Si cette tendance continue, dans 80 ans le glacier aura totalement disparu. Depuis le belvédère on peut observer très facilement des marmottes de très près en contrebas et au loin des chamois avec de la chance.

Un autre embranchement permet d'accéder à

l'Edelweisspitze, (2571 m) qui est le point culminant des routes du massif et qui permet de voir un panorama formé de 37 sommets de plus de 3000 mètres et 19 glaciers.

Le long du trajet principal, on trouve de nombreux points d'arrêt avec des attractions comme :

- La maison de la nature alpine à 2260 m : on y découvre l'univers de la montagne, on peut y voir un film sur les marmottes.
- Le Hochtör, (2505 m) qui est le point culminant du chemin employé autrefois par les Celtes, on l'atteint en 25 minutes de marche et au mois d'août on peut en redescendre par un tobogan de neige.
- Fusher Lacke à 2262 m de l'autre côté du tunnel du Hochtör : une exposition retrace la construction de la route, et une aire de jeu thématique pour les enfants, autour du petit lac.



Véhicule	Voiture
Ticket 1 jour	EUR 28,00
Ticket 15 jours	EUR 35,00
Ticket 30 jours	EUR 45,00



1	Pifflkar	1.620 m
2	Hochmais	1.850 m
3	Alpine Nature Show Museum	2.260 m
4	Edelweiss-Spitze	2.571 m
5	Fuschertal	2.428 m
6	Birds of Prey Information Point	2.320 m
7	Fuschertal	2.262 m
8	Geological Study Trail	2.290 m
9	Hochtor	2.504 m
10	Schöneck	1.953 m
11	Kaiser-Franz-Josephs-Höhe Visitors Center	2.369 m
12	Kasereck Information Point	1.911 m

ON CONSTRUIT UN GRAND



PARKING AU

La route des Hautes Alpes du Grossglockner représente toujours, à l'heure actuelle, le travail routier alpin le plus important en son genre. Cette route spectaculaire et enchanteuse part de vertes vallées et mène aux régions glaciales des 3.000 m.

Cet admirable travail de la technique autrichienne de la construction routière (projet et conduite des travaux de l'ingénieur dipl. Franz Wallack, conseiller autique) fut entamé en 1930 et terminé en 1938.

Par suite de la circulation touristique croissante — en moyenne 600.000 visiteurs par an — cette route de passage est, entre-temps, devenue trop étroite.

C'est pourquoi, depuis deux ans, elle est élargie à 8 m. sur toute sa longueur, et, graduellement portée à 10 m. particulièrement dans les courbes. De même, les aires de parcage actuelles sont, de loin, insuffisantes. Actuellement, on construit, au lieu dit « François-Joseph », un parking à 5 étages, pouvant contenir 1.200 véhicules.

Comme on ne dispose que de 4 mois par an pour les travaux de construction, cela durera encore quelque temps avant que ce grand garage, sur le Grossglockner, ne soit achevé.

QUELQUES RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

TARIF DE LA ROUTE A PÉAGE DU GLOCKNER.

RAMPE NORD. — Dénivellation 12 %.

Trajet : Fusch - Edelweisspitze - Hochortunnel - Gattabreicka - Franz Josephhöhe (pas au delà du parking de Rossbichl).

RAMPE SUD. — Dénivellation 12 %.

Trajet : Heiligenthal - Parking de Rossbichl - Gattabreicka - Franz Josephhöhe - Hochortunnel - Edelweisspitze (pas au delà du parking de Pöllkar).

Ticket aller et retour valable un jour : S. 20 par personne avec perception minimum de S. 40 par véhicule.

Ticket simple : S. 12,5 par personne.

RAMPE NORD et SUD (1 traversée).

Trajet : Fusch - Edelweisspitze - Hochortunnel - Gattabreicka - Heiligenthal ou vice-versa : S. 20 par personne.

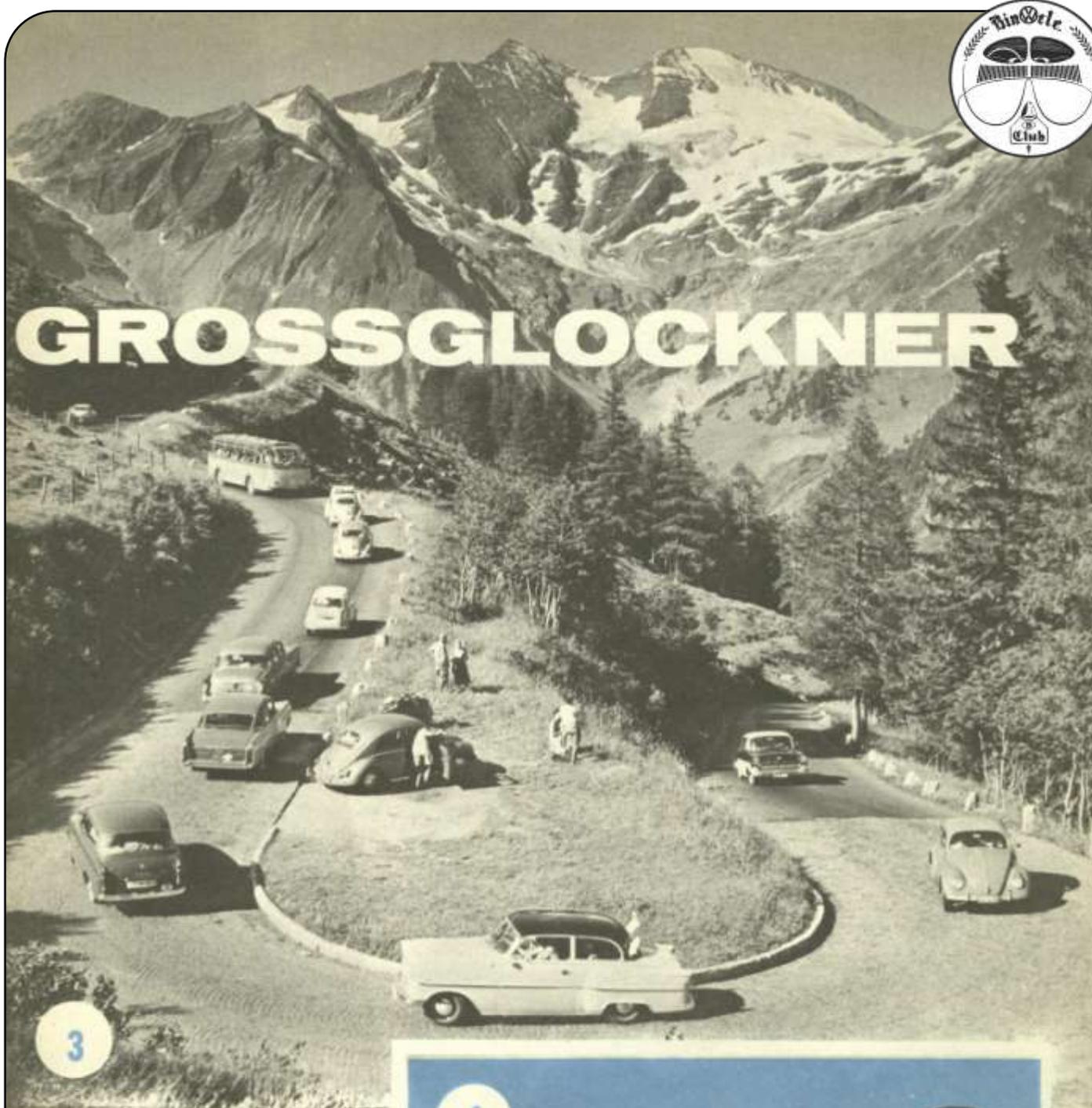
Ticket aller et retour à employer endents les 3 jours : S. 25 par personne.

TRAJET FUSCH - FERLEITEN (de point de péage à point de péage) : S. 5 par personne.

DATES DE FERMETURE. — Suivant les conditions atmosphériques renseignements au T.C.B. ou à l'Office Autrichien du Tourisme à Bruxelles.



GROSSGLOCKNER



3

1 Au bas du col du Grossglockner on doit s'acquitter des droits d'utilisation de la route à péage.

2 Un coup d'œil majestueux : l'énorme massif du Grossglockner vu de la route.

3 Une excursion au Grossglockner est, pour chacun, un événement inoubliable. La photo représente le virage n° 2, à une altitude de 1.434 m. A rythme lent, les autos serpentent vers le sommet. Dans le fond, le grand Wiesbachhorn et son glacier.

4 Ainsi se présentera le grand garage le plus élevé du monde, lorsqu'il sera terminé.



4



- 5 A chaque printemps, il faut des semaines avant que les grands chasse-neige aient dégagé la route. Les murs de neige restent dressés aux deux côtés de la chaussée.
- 6 Lorsque les aires de parcage, au passage François-Joseph sont remplies, les véhicules doivent attendre ici, au tremplin, jusqu'à ce qu'une place devienne libre. On peut également parquer la voiture ici et accomplir la dernière étape avec l'autocar postal.
- 7 L'aire de parcage, aux quelques endroits séparés, de loin insuffisants, est exactement délimitée et divisée, de sorte que l'accès et la sortie restent toujours libres. Notre photo montre le parc à voitures « Hoher Sattel » à l'altitude de 2.333 m. Dans le fond, à 200 m. plus bas, l'aire de parcage du Puffer, à proximité du chalet du Grossglockner (2.131 m.) où il y a places pour 600 véhicules, lorsqu'au-dessus, au bout de la route du Glockner, les aires de parcage sont pleines.



**ON CONSTRUIT
UN GRAND PARKING
AU GROSSGLOCKNER**





8



9



8 A la station terminale de la route du Grossglockner, au passage François-Joseph, une tour de parking (à gauche sur la photo) est en construction. 900 autos et 300 motos disparaîtront dans la montagne, sur 5 aires de parking superposées. L'accès aux 5 étages se fera par une voie en spirale. Du fait que toute la construction s'adosse à la montagne, la vue sur le glacier du Pasterzen, sur le Grossglockner et les autres montagnes de glace ne sera en aucune façon entravée.

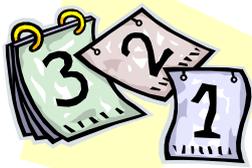
9 D'année en année, le flot des touristes s'accroît. La route est continuellement élargie, afin de l'adapter aux exigences de la circulation croissante. Les travaux sont très pénibles car la roche doit être extirpée centimètre par centimètre.

(Photos : Trübl, Bavière, et Turbin/ICB.)

(Extrait de la revue « Motoreggi » de l'ADAC.)



**ON CONSTRUIT
UN GRAND PARKING
AU GROSSGLOCKNER**



EVENEMENTS CALENDRIER



AOÛT 2009

- Le 15, **Meeting** à GILLY Vélodrome Toto Cox Club 0479.246.960
Les 15 & 16, **Meeting** à MENTON Fr Tél 0033.6.18.44.33.64
Le 16, WOLUWE St LAMBERT bourse jouets shopping center Tél 02.771.20.45
Les 22 & 23, 17^{de} intern Kevertreffen DIEPENBEEK
www.limburgsekeverclub.be
Les 22 & 23, 9^{ème} VW Meeting air cooled TEMPLoux Gsm 0475.95.38.66
www.temploux.be/coxanostra
Du 28 au 30, **Meeting** à **CHATEAU D'OEX** Suisse www.coccinel.ch
Le 30, 7^{de} VW classics club meeting LIER Gsm 0477.50.77.71
www.classicclub.be
Le 30, **Meeting** à AMNEVILLE LES THERMES France
<http://megalocoxclub.skynetblogs.be>
Le 30, 4^{ème} balade d'Emeraude départ Château de HAM-SUR-HEURE
tél 071.21.75.82

SEPTEMBRE 2009

- Les 04,05 & 06 , VW Action (GB) www.vwaction.co.uk
Les 11, 12 & 13 , VW type2 Vanfest Engeland www.vanfest.org
Le 13, Rallye touristique et Brocante au centre omnisport de FLEURUS (piscine)
tél 071308198
Les 18,19 & 20, 4^{ème} Kever festijn à VLI EGVELD VALKENBURG, (NL)
info www.keverzomerfestijn.nl
Les 19,20 & 21 , vw bus treffen (D) www.vwbustreffen-wietzendorf.de
Le 20, 1^{er} **Meeting cox** à AUBY (FR dép 59) Tél 0033 6 24 29 68 74
Le 20, WOLUWE St LAMBERT bourse jouet shopping center Tél 02 771 20 45

OCTOBRE 2009

Le 4, le premier dimanche d'octobre, réservés aux VW refroidies par air, les

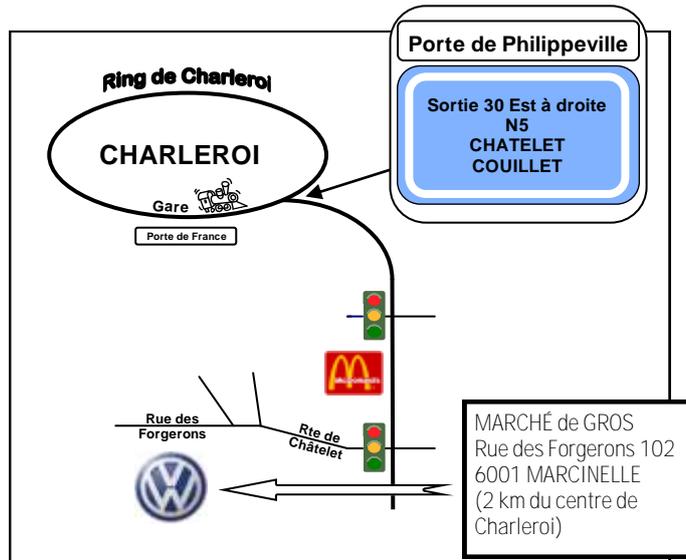


*10^{ème} Grande Bourse Internationale
Volkswagen & Dérivés et
Grand Meeting Vintage International*



organisés par le BINOCLE CLUB dans le hall couvert du Marché de Gros à Marcinelle (CHARLEROI) de 10 à 18 h. Les exposants ont la possibilité de s'installer près de leur véhicule. Le prix de participation est fixé à 4 Euros le mètre courant, 5 Euros par véhicule à vendre. Renseignements : Guy et Geoffrey : 071.35.16.53 ou 0476.84.32.80 ; Michel : 071.35.21.15 ; Claude : 071.78.07.14

Parking GRATUIT



BULLETIN D'INSCRIPTION

À renvoyer à SPITAEELS Guy, rue du Spinois 1, 6041 GOSELIES

Nom : Prénom :

Rue et N° :

Code postal : Lieu :

Téléphone ou Portable : Email :

Nombre de mètres réservés : X 4 Euros = Euros

Le 18, WOLUWE St LAMBERT, bourse jouet shopping center Tél 02 771 20 45
Les 31 octobre & 01 novembre , **Rétromobile Hall des Exposition LA LOUVIERE**
Gsm 0475.67.08.24 www.retrolalouviere.be

NOVEMBRE 2009

Les 31 octobre & 01 novembre, **Rétromobile Hall des Exposition LA LOUVIERE**
Gsm 0475.67.08.24 www.retrolalouviere.be

Le 15, **Bourse de Véhicules Anciens, Oldtimerbeurs au casino de SPA**
Tél 087.47.40.44 & 087.79.53.53

Le 15, WOLUWE St LAMBERT bourse jouets shopping center Tél 02.771.20.45
Le 30, VW Classics & Vintage Meeting, LI ER, www.vwclassicsclub.be

DECEMBRE 2009

Le 20, **le dernier dimanche avant Noël, 3^{ème} Parade Lumineuse, balade de VW**
décorées de lumières de Noël
Gsm 0476 84 32 80 Gsm 0474 61 85 73



PETITES ANNONCES



Vous vendez, échangez, recherchez quelque chose, sachez que les petites annonces insérées dans le Binocle Info sont gratuites.

Il vous suffit de : - soit les communiquer aux n° 071.35.16.53 ou 0476.84.32.80

- soit de les envoyer à l'adresse suivante :



Spitaels Guy
rue du Spinois, 1
6041 Gosselies



Vous pouvez aussi participer à la 10^{ème} BOURSE Internationale le 4 octobre 2009 organisée à CHARLEROI par le BINOCLE CLUB.
Vous organisez une bourse, un meeting, une manifestation VW, vous pouvez envoyer les renseignements à la même adresse.

A VENDRE

- A vendre VW Cox 1300 à rafraichir 1969, Gsm 0477.682.129
- A vendre VW bay Window 1971 , 7000€, Gsm 0478.979.881
- A vendre VW Cox 1966 ,à restaurer 1192cc, 3000 €, Gsm 0476.843.280
- A vendre VW Cox SPLIT 1952 à restaurer très saine, 6000 €
- Gsm 0476.843.280
- A vendre VW Cox OVALE 1957 ,bon état 1192cc, 5000 €
- Gsm 0474.547.422



RECHERCHE

- châssis VW SPLIT de **1948 à 1953** avec ou sans papier bon état Tél 071.35.16.53 GSM 0476.84.32.80
- aile avant/droite d'origine pour Ovale 1954 Eric Gsm 0478.905.153

INTERNET

- <http://www.vw-vintage.com>
- <http://www.type2parts.com>
- <http://www.tcpglobal.com/>
autocolorlibrary
- <http://www.bugcity.com>
- <http://www.coxlessinoise.be>



G
R



S
S
G



L



C

K

N

E

R

