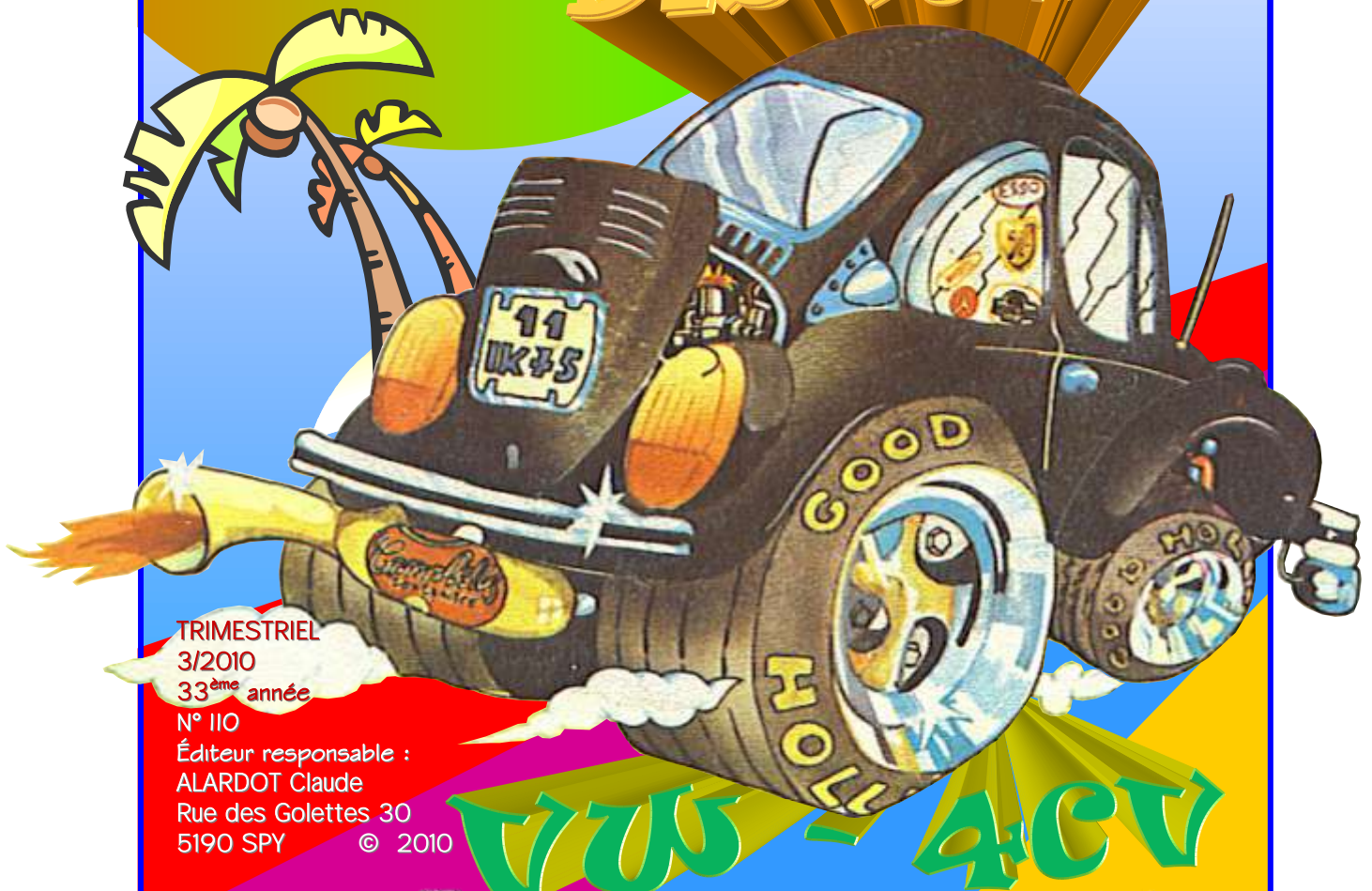




# BINOCLE INFO

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

## SPECIAL POCHETTE DE DISQUES



TRIMESTRIEL

3/2010

33<sup>ème</sup> année

N° 110

Éditeur responsable :

ALARDOT Claude

Rue des Goettes 30

5190 SPY

© 2010

# VW - 4CV





Depuis 1977, le BINOCLÉ 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  
5190 SPY  
071/78.07.14  
E Mail : vwbinocleclub@msn.com



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



**Trésorier :** Luc VERLY  
rue du Jardinage 48  
1082 BRUXELLES



**Administrateurs :** Guy SPITAEELS  
rue du Spinois 1  
6041 GOSSELIES  
071.35.16.53



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

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

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



Michel TILMAN  
rue Dandois 91  
6043 RANSART



Eric LEBRUN  
rue du Warchais 20  
6041 VILLERS PERWIN  
riquet.lebrun@skynet.be



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

 **Combicoxshop** 

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 président

Chers amis.

Cette fois encore, nos amis Eric LEBRUN pour la mise en page et Raymond MESSELIER pour les traductions se sont surpassés pour nous présenter une revue attractive. Gageons que les sujets enchanteront les amateurs que vous êtes.

Sachez que la FBVA continue les pourparlers avec les divers responsables concernant les Éco Malus en Région Wallonne pour propriétaires qui veulent immatriculer un véhicule en plaque « normale ». Les plaques « O » ne sont pas assujetties ainsi que les habitants des Régions Flamande et Bruxelloise.

## Comment éviter cette taxe Eco malus ?

*Nous avons néanmoins trouvé une solution pour ne pas devoir cette taxe Eco malus et nous attirons votre attention sur la procédure à suivre ci-dessous.*

*Renseignements importants :*

- La taxe Eco malus n'est due qu'au moment de la mise en circulation du véhicule sous plaque normale. Si votre véhicule est déjà immatriculé depuis plusieurs mois ou années en plaque normale, vous n'allez pas payer cette taxe Eco malus.
- La taxe Eco malus est liée à la Taxe de Mise en Circulation (la TMC).
- La Taxe de Mise en Circulation n'est pas due si le véhicule est ré-immatriculé au nom du même propriétaire.

*Tenant compte des renseignements importants ci-dessus, nous avons une solution pour éviter cette taxe Eco malus.*

*Procédure à suivre :*

- Immatriculez d'abord votre ancêtre en plaque 'O'. Vous allez payer une taxe de mise en circulation (TMC) de 62 EUR + la taxe de roulage de +/- 31 EUR par an et vous n'allez pas devoir payer de taxe Eco malus, puisque le décret exempte les véhicules en plaque O.

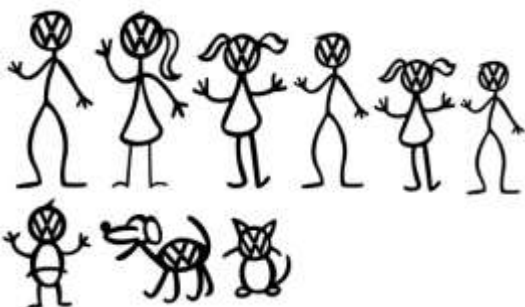
- Attendez ensuite que le mois soit écoulé (ou même plusieurs mois si vous le désirez) et attendez qu'un nouveau mois soit commencé.

- Retournez ensuite au contrôle technique pour demander une immatriculation normale et demandez via votre assureur une nouvelle immatriculation en plaque normale.

- Du fait que le véhicule sera ré-immatriculé au nom du même propriétaire, il n'y aura pas de taxe de mise en circulation à payer, ce qui signifie qu'il n'y aura pas non plus de taxe Eco malus à payer.

*Effectivement, il faut payer deux fois un contrôle technique et faire quelques démarches supplémentaires. Mais il vaut mieux faire cela que de devoir payer une taxe Eco malus allant jusqu'à 1000 EUR.*

## Sommaire



**P 1 : Couverture.**

**P 2 : Données du Club. Publicité.**

**P 3 : Mot du Président. Sommaire. Prochains sujets.**

**P 4 : Résultats du concours.**

**P 5 : Les nouvelles immatriculations.**

**P 6 à 14 : Volkswagen et Vinyles.**

**P 15 à 18 : Banc d'essai routier.**

**P 18 et 19 : Techniques.**

**P 21 et 22 : Événements calendrier.**

**P 23 : Petites annonces, Internet.**

**P 24 : Couverture arrière.**



Les articles, techniques, compte-rendu de concentrations, de voyages, les **documents d'époque concernant nos chères petites voitures, objets, timbres, etc...** nous intéressent toujours pour la publication dans le Binocle Info. Amenez-nous de la matière, en français ou en néerlandais. Nous assurerons la traduction si nécessaire.

Prochains sujets : Binocle Info 111 : Coccinelles spéciales.

Binocle Info 112 : Wolfsburg.  
riquet.lebrun@skynet.be





# Résultats du concours

<u>CARTES</u>	<u>VILLE</u>
CARTE N° 1	CHARLEROI
CARTE N° 2	BRUXELLES
CARTE N° 3	CHIMAY
CARTE N° 4	OOSTDUINKERKE / COXYDE
CARTE N° 5	OSTENDE
CARTE N° 6	DINANT
CARTE N° 7	BRUGGE
CARTE N° 8	YPRES
CARTE N° 9	LA ROCHE
CARTE N° 10	OSTENDE
CARTE N° 11	SAINT HUBERT
CARTE N° 12	ANVERS

## Les gagnants sont :

CHALANTON Georges-Alain de Bruxelles  
VAN SOEY Pierre de Mons

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

**BRAVO à vous deux\***

Malheureusement je ne peux que constater le désintérêt des membres du club vis-à-vis de ce concours, dommage. Il n'est pas nécessaire d'avoir retrouvé toutes les villes pour y participer !

Il y aura sans doute une troisième édition mais celle-ci sera peut-être la dernière, alors je compte sur vous car la recherche des cartes postales me prend beaucoup de temps et d'argent !



# Les nouvelles plaques



C'est par le biais de le F.B.V.A que vous pourrez découvrir les nouvelles plaques belges dont le format pourra être choisi.

En voici un petit aperçu.

## Format • Dimensions

a. Pour tous les véhicules sauf les motocyclettes  
Lors de la demande d'immatriculation vous allez recevoir la possibilité de choisir entre les deux formats suivants

- format rectangulaire : 520 mm x 110 mm



- format carré : 340 mm x 210 mm



b. Pour les motocyclettes  
Format carré : 210 mm x 140 mm



## Caractéristiques

- 7 caractères
- Caractères en rouge rubis (RAL 3003) sur fond blanc
- Précédé du symbole EU avec la lettre B en blanc et des étoiles en jaune
- Combinaison des caractères et du modèle = unique en Europe
- À partir du 15 novembre 2010

## Combinaison des caractères

Les nouvelles plaques seront composées de 7 caractères, au lieu de 6, et parfois encore 5 que nous connaissons actuellement.

Le premier caractère est un index qui déterminera la catégorie de la plaque, notamment :

Index 1 à 7 qui sera attribué à toutes les plaques ordinaires

Index 8 qui sera attribué aux plaques des instances internationales (EUR et Eurocontrol)

Index 9 qui sera attribué pour les plaques personnalisées

## Remplacement des plaques actuelles

Il a été décidé d'émettre une nouvelle plaque européenne lors de chaque remplacement de véhicule, chaque remplacement de plaque (par exemple en cas de perte ou de vol) où à chaque moment où une intervention de la DIV est nécessaire.

## Quid pour nos ancêtres ?



- les ancêtres sous statut 'Ancêtre' pourvus actuellement d'une plaque 'O'
  - Le même système sera d'application. Votre plaque 'O' actuelle deviendra une plaque 'O' précédée de l'index 1 mais avec une toute autre combinaison. Exemple : actuellement OAZ-001 deviendra éventuellement 1 - OBF-567.
- les ancêtres sous statut 'Ancêtre' pourvus actuellement d'une plaque normale (ceux qui ont été immatriculés avant l'introduction de la plaque O, c'est-à-dire avant octobre 2001)
  - Votre plaque ordinaire actuelle deviendra une plaque 'O' précédée de l'index 1 mais avec une toute autre combinaison. Exemple : actuellement BRT-001 deviendra éventuellement 1 - OHF-432. Il est prévu une période transitoire de maximum 1 an pour remplacer ces plaques, c'est-à-dire qu'avant le 15.11.2011 toutes les anciennes plaques liées à une dispense de contrôle technique seront remplacées par une plaque 'O'. Ceci implique également la suppression de la 'Déclaration Ancêtre'.
- les ancêtres sous statut normal pourvus actuellement d'une plaque normale et allant chaque année au contrôle technique.
  - Même système que pour les véhicules modernes. Par exemple : actuellement vous possédez la plaque ordinaire AAA-001. La nouvelle plaque ordinaire sera pourvue de l'index 1 suivi de 6 caractères et qui pourra être totalement différente de celle que vous possédez maintenant. Il est possible que vous recevrez 1 - BAZ-987
- les ancêtres sous statut 'ancêtre' pourvus actuellement d'une plaque personnalisée.
  - Même système que pour les véhicules modernes. Exemple : actuellement, vous avez une Porsche 911 portant la marque d'immatriculation POR911 ; cela deviendra 9 - POR-911.

## Revendications de la FBVA

La FBVA a encore une revendication, notamment au niveau des dimensions de cette nouvelle plaque. Nous avons introduit une demande pour bénéficier des dimensions prévues pour les motocyclettes, notamment 210 x 140 mm, ce qui veut dire qu'en tant qu'amateur de véhicule ancien vous auriez le choix entre les trois formats disponibles



# L'automobile connaît-elle encore la musique ?

Qui de nos jours, dans le milieu du disque aurait l'idée stupide et maladroite de promouvoir un album, en utilisant en tant que support commercial, l'image de l'automobile ? Non seulement un tel projet serait d'une totale idiotie, mais il pourrait de plus s'avérer en termes de vente comme totalement suicidaire ! Tous les médias le claironnent à en perdre la voix, le disque va mal. Déjà que la musique se télécharge plus qu'elle ne se vend, il est impératif que le visuel associé à un album soit fédérateur et déclencheur de pulsion d'achat.

Hors, il faut bien reconnaître qu'aujourd'hui en matière de support promotionnel, l'automobile n'a plus la cote... **et il ne fallait plus que la crise pour y glisser son grain de sable.**

Hier synonyme d'évasion, de liberté et de voyages au pied levé, cette pauvre auto n'est plus maintenant qu'une usurpatrice encombrante, aussi polluante qu'aliénante. De fer de lance économique, signe d'émancipation, il ne reste plus à notre vieux rêve mécanique, que le statut peu glorieux de politiquement incorrect, accentué par le désir du gouvernement de la rendre plus "verte" par l'octroi de certaines primes écologique mais pour combien de temps encore ? Vous comprenez bien ainsi, qu'aucun as du marketing n'ait plus envie de flirter avec cette courtisane délaissée.

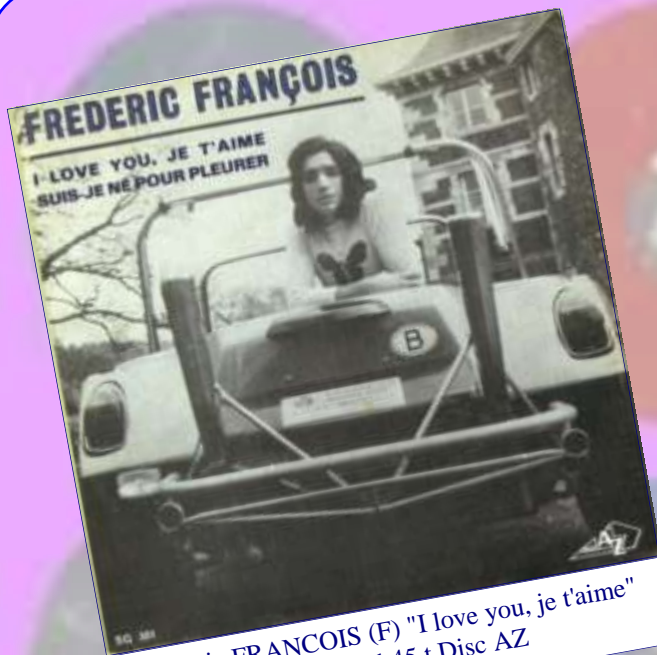
Non c'est vraiment fini, il faut vivre avec son temps, et il est du meilleur goût pour tout chanteur ou artiste moderne de véhiculer (le mot est malheureux!) une image en osmose avec les courants d'idées à la mode.

Sur les jaquettes de CD - on ne parle plus de pochettes ! - les signes ésotériques et mystiques des mangas menaçants, ou encore les graphs flamboyants servent de faire-valoir à la musique et ont ainsi volé la place à notre brave bagnole.

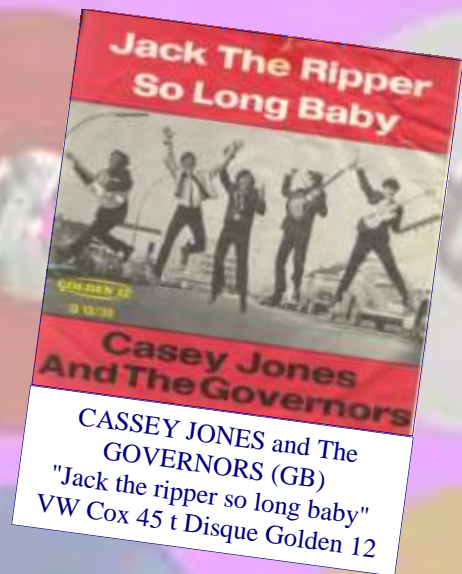
Mais en a-t-il toujours été ainsi ?







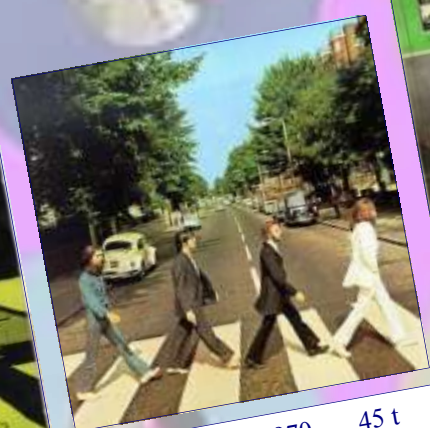
Frédéric FRANCOIS (F) "I love you, je t'aime"  
Buggy Apal 45 t Disc AZ



CASSEY JONES and The GOVERNORS (GB)  
"Jack the ripper so long baby"  
VW Cox 45 t Disque Golden 12



THE BEATLES (GB) "Something come together" Cox 1970... 45 t

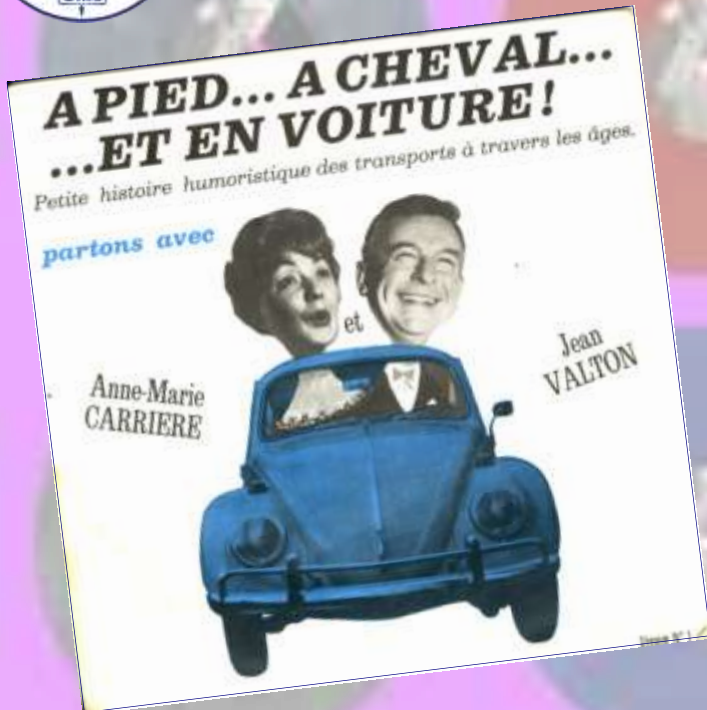


Gilbery BEAUD, Gloria LASSO, Luis Mariano (F)  
"Bon voyage"  
VW Cox ovale 45 t Disque Electrola

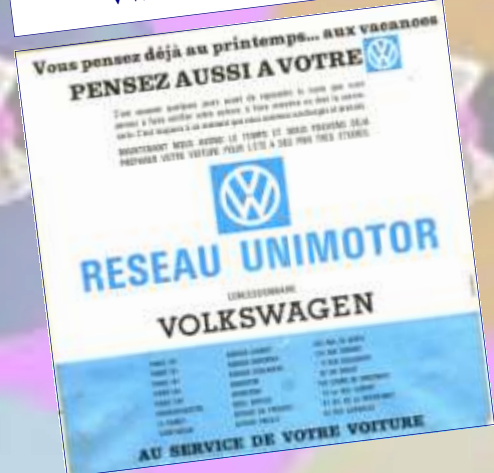


"Ceci est une carte postale qui chante. A utiliser comme un disque 45 tours" dixit l'éditeur.





Anne-Marie CARRIERE (F)  
"A pied... A cheval... Et en voiture"  
VW Cox 1960... 45 t



# L'automobile lave plus blanc

Il y a cinquante ans ou presque, tous les indicateurs économiques et sociaux sont au beau fixe. L'objectif numéro un est d'être insouciant. Prendre du bon temps et consommer deviennent les priorités de tous les rescapés du chaos passé. De nouveaux programmes radio apparaissent, et l'on peut écouter ainsi de la musique. Certes, on a encore droit à pas mal de "musique à Papa", mais aussi à de nouveaux sons venus d'ailleurs **prometteurs de grands changements... Les premières télévisions noir et blanc s'invitent dans les salons** des ménages, permettant enfin de "voir" les chanteurs. Les électrophones se miniaturisent. Toute une génération de jeunes les transporte pour faire la fête et écouter partout leurs disques favoris. S'entasser dans une auto pour aller danser sur une plage baignée de soleil n'est toujours qu'un rêve lointain pour beaucoup. Mais l'avenir est droit devant. Un cabriolet anglais pour draguer, une sportive italienne vrombissante ou plus modestement une Coccinelle ou une 2CV, font encore fantasmer et animent sec les conversations entre copains.





Oui, c'est sûr, avoir une bagnole, se prendre pour un coureur, descendre à tout berzingue plein Sud avec les potes et faire sillonner inlassablement l'aiguille du Teppaz sur les rengaines d'alors, voilà un programme qui n'est pas pour déplaire aux jeunes. Toute cette génération de "fin cinquante, début soixante" n'aspire qu'à ce même programme hédoniste. On comprend mieux dans ce contexte, l'effervescence qui agite les nombreuses maisons de disques indépendantes. Aucune règle, peu de contrainte, pas mal d'empirisme sont les bases de travail de ces nouvelles

maisons sentant frémir le filon doré sous leurs doigts. Il faut produire, enregistrer tous ces nouveaux artistes et surtout vendre, vendre, vendre! Pas besoin de brainstorming fumeux, encore moins de plan média, et autres grosses ficelles "**marketeuses**". **C'est l'âge d'or de la réclame** : pour que les gens achètent, il faut les faire rêver! Et pourquoi donc, ne pas utiliser un produit aussi porteur que l'automobile pour vendre des disques?



PROGRAMME de la Finale du Grand prix de Belgique des variétés 1962







# N'importe quoi, n'importe comment... ou presque

Il faut bien admettre qu'à cette époque bénite de "fiseurs de réclames" les consommateurs avides et crédules avalaient bien des couleuvres. Les automobiles, mêmes modestes, n'étaient pas encore des biens courants. Une petite Coccinelle, dénotait déjà un certain confort de vie, et faire poser un chanteur au côté de ce modèle traduisait bien que l'artiste vivait pleinement son époque. Qui imaginerait aujourd'hui une star de la musique posant pour son album au volant d'une Polo ?

Ce que nous percevons comme un décalage et qui prête à sourire quelques années plus tard, doit toujours être replacé dans ce contexte d'époque. Le choix automobile est encore réduit. Utiliser un Buggy, une Cox, une Karmann ou une Porsche 356 peut transmettre clairement un double message. Outre le fait que ces succès lui ont déjà permis de se payer un tel modèle, le chanteur exprime parfaitement au côté de ce style d'autos, son dynamisme non

conformiste, son côté rebelle ou sa grande classe. Le comble de cette Rock & Roll attitude naissante s'exprime pleinement par l'exploitation d'automobiles d'exception. L'exemple de Claude François et de "sa" Ferrari symbolise parfaitement cette flamboyante réussite.

Dans le même esprit, on ne compte plus les pochettes illustrées par des Jaguars, ou de grosses américaines, synonymes de luxe et de démesure. Signalons au passage, qu'en matière commerciale, l'adjonction à ces autos tapageuses, de plantureuses créatures lascives et peu farouches est indéniablement un gage supplémentaire de vente. Le bon goût de ces images n'est plus à démontrer !



Que vous ayez la rock n'roll attitude ou non, le plein d'essence fait, le tourne-disque dans le coffre, pour dénicher ces quelques pochettes de disques, aujourd'hui il vous faudra écumer les bourses aux jouets, les salons d'automobiles anciennes, les brocantes ou les vides greniers, les bourses car ces vinyles ne sont plus disponibles chez nos antiques "disquaires"... **Bonnes recherches !**



Drafi DEUTSCHER (D) "Chante en allemand" Porsche 356 SC Cabriolet 45 t Disque Vogue



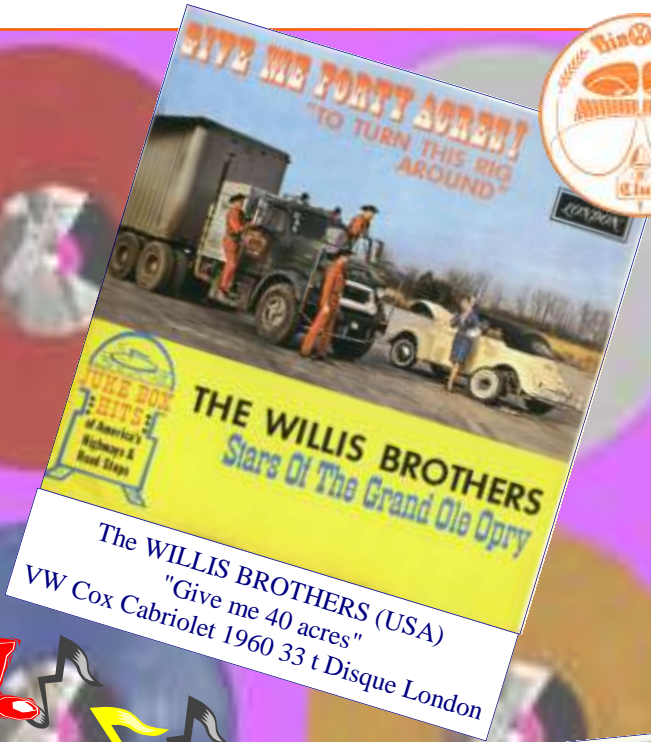
Ce Combi fait office de lecteur et de diffuseur. C'est lui qui "tourne" sur le disque, le lit et diffuse le son. Il existe en une dizaine de couleurs.







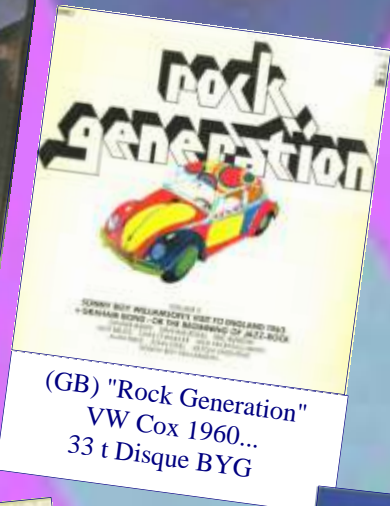
CHOCOLAT'S (F) "Brasilia Carnaval"  
 VW Cox 1960 ? 33 t Disque Elver



The WILLIS BROTHERS (USA)  
 "Give me 40 acres"  
 VW Cox Cabriolet 1960 33 t Disque London



Mike LOVE (USA)  
 "Almost Summer"  
 VW Cox 1970...  
 45 t Disque MCA Records



(GB) "Rock Generation"  
 VW Cox 1960...  
 33 t Disque BYG



IL SEGNO DELLO ZODIACO (I)  
 "Qesta sera non ho pianto"  
 Buggy Apal 45 t Disque Rilfi



NEW COMMIX (D) "In a dream"  
 VW Cox Cabriolet 1957  
 45 t Disque Polydor

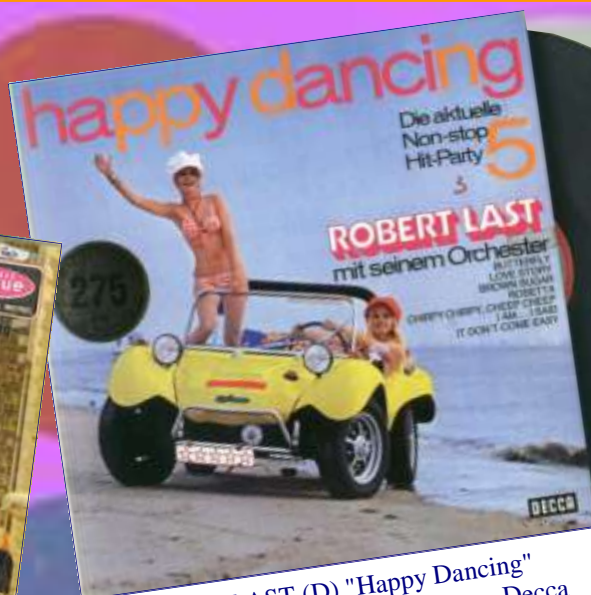


Die BREMANS (D) "Musikalische Reise"  
 VW Cox Cabriolet 1960  
 33 t Disque Telstar

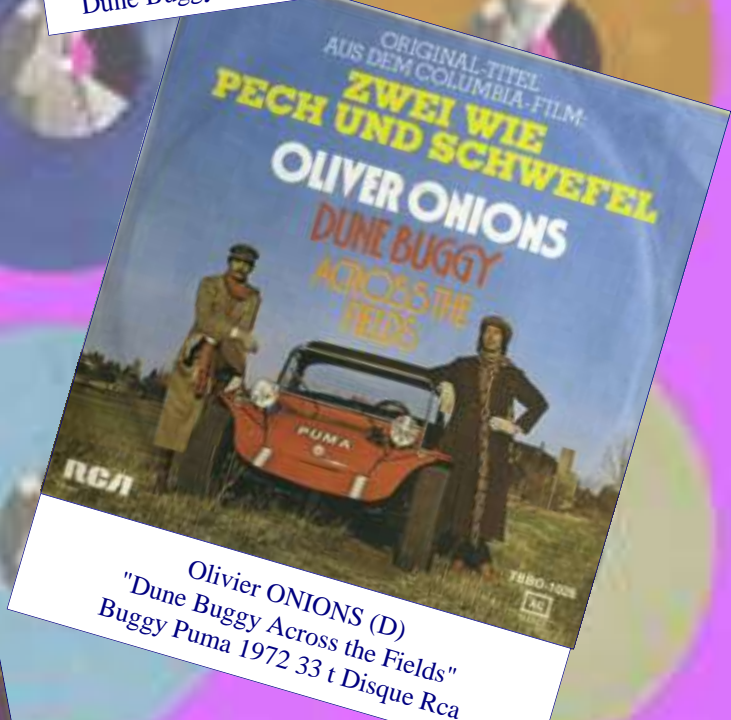




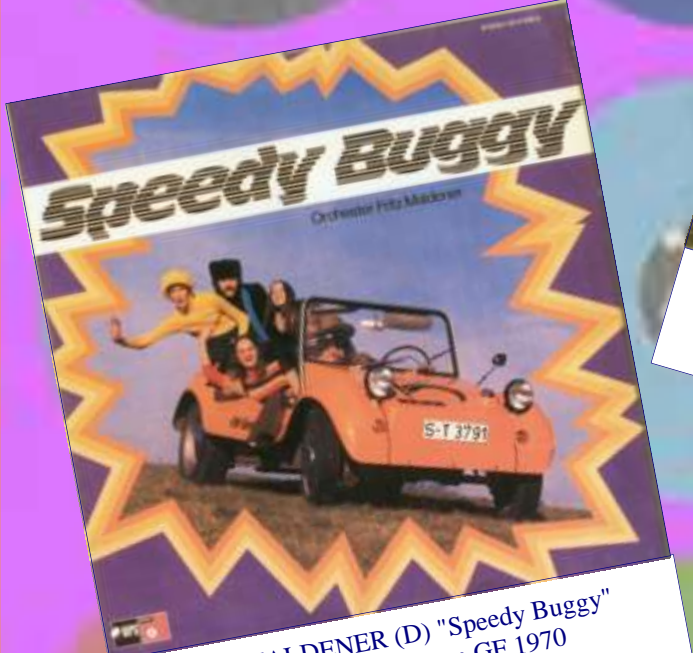
Frédéric FRANCOIS (F) "I love you, je t'aime"  
Buggy Apal 45 t Disque Vogue



Robert LAST (D) "Happy Dancing"  
Dune Buggy 1972 VW 33 t Disque Decca



Olivier ONIONS (D)  
"Dune Buggy Across the Fields"  
Buggy Puma 1972 33 t Disque RCA



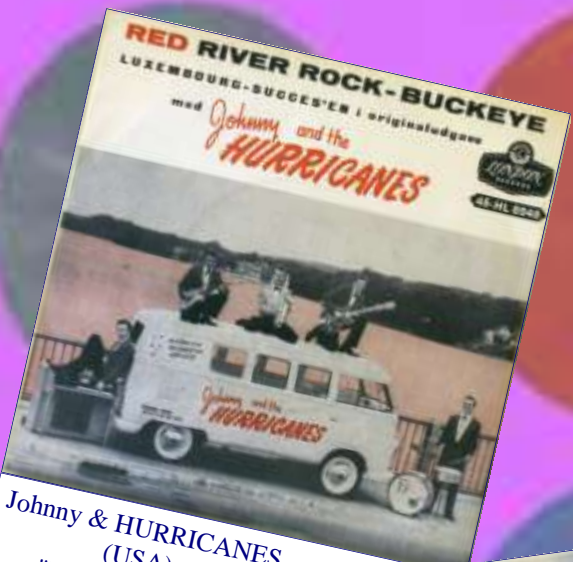
Fritz MALDENER (D) "Speedy Buggy"  
Buggy VW Karmann GF 1970  
33 t Disque Mps Basf



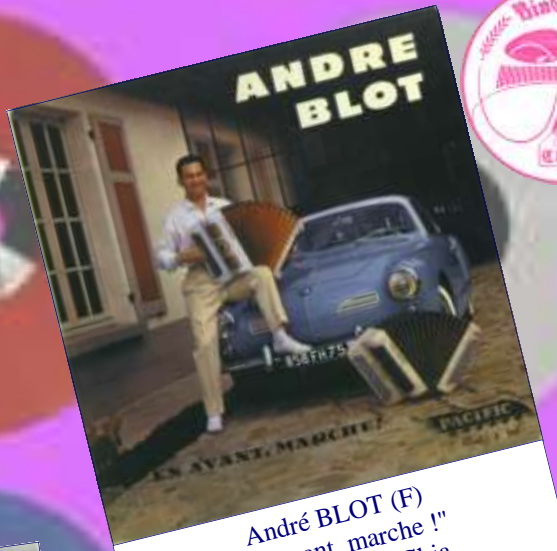
Mario CAVALLERO (F)  
"Hit parade chante"  
Buggy Manx 33 t  
Disque Musicdisc







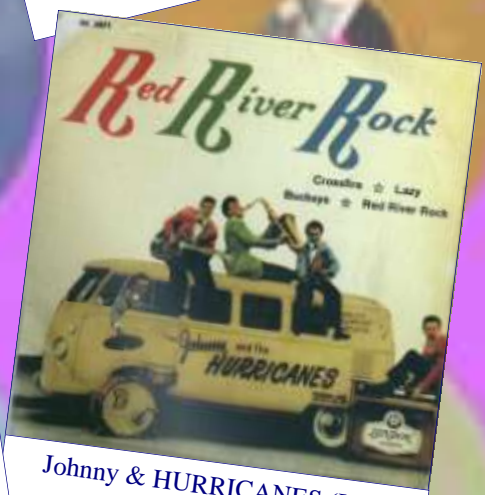
Johnny & HURRICANES (USA)  
"Red Rock River"  
VW T1 "Kombi" 1958  
45 t Disque London



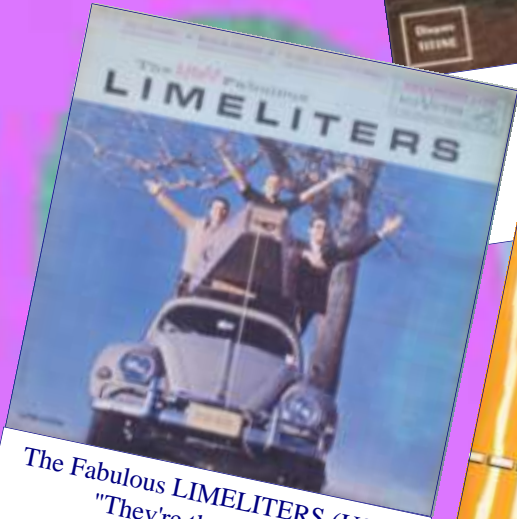
André BLOT (F)  
"En avant, marche !"  
VW Karmann-Ghia  
45 t Disque Pacific



POLLUX accompagné par les SIX (F)  
"Farida"  
VW T1 "Kombi" 1963  
45 t Disque Titine



Johnny & HURRICANES (USA)  
"Red Rock River"  
VW T1 "Kombi" 1958  
45 t Disque London



The Fabulous LIMELITERS (USA)  
"They're the greatest"  
VW Coccinelle 1200  
33 t Disque Rca Victor



Finale du Grand prix de Belgique des variétés avec entre autres Stéphane STEEMAN (B)  
VW Cox 1960? et Karmann 1960?  
Disque Philips







5 Colors to choose from  
Only one supplier!



STARS und HITS (D)  
VW Cox Cabriolet 1975  
33 t Disque Delta



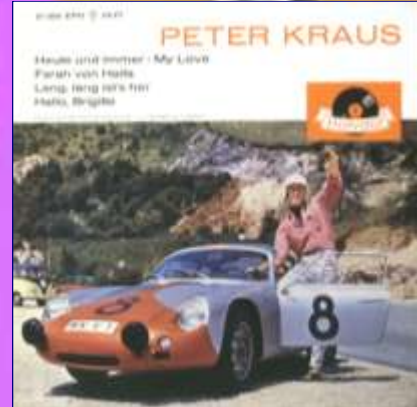
KRAFTWERK (D) "Autobahn"  
VW Cox 1970...  
33 t Disque Philips



JACQUES FABBRI  
"Un Amour de Coccinelle"  
45 t Disque Disneyland



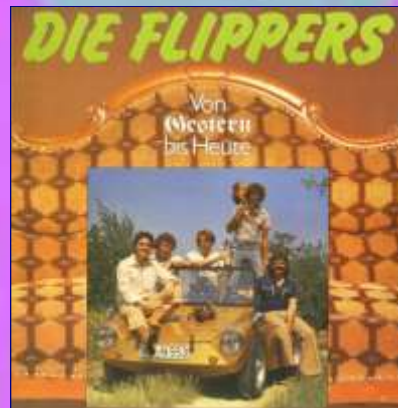
Linda HARGROVE (USA) "Blue  
Jean Country Queen"  
VW Cox 1302 1972  
33 t Disque Electra



PETER KRAUS (D) "Heute und  
Immer" Porsche 356 Carrera GT  
Abarth 1961 + VW Kombi  
45 t Disque Polydor



BERLIN (D)  
"Schöne Grüße aus"  
VW Kombi  
33 t Disque Europa



Die FLIPPERS (D)  
"Von Western bis Heute"  
Buggy  
33 t



BOB DYLAN (USA)  
"The Freewheelin'"  
VW Kombi 1970...  
33 t Disque CBS



# Au banc d'essai routier



C'est sur mon lieu de vacances, Méounes dans le Var, arpentant les allées d'un marché "vide-grenier" comme on dit là-bas, que j'ai trouvé un article comparant la Coccinelle à la 4 CV. Il est tiré de "L'Auto Journal" et est daté du 15 septembre 1954. Vous serez surpris de lire que ce journal automobile français emploie des termes plutôt élogieux envers cette voiture allemande.



Afin d'en faciliter la lecture, j'ai préféré retranscrire les grandes lignes de ce comparatif routier.

**Eric LEBRUN**

**L**a Volkswagen constitue depuis la guerre, le cheval de bataille de l'industrie automobile allemande et le groupe industriel ultramoderne de Wolfsburg est parvenu au prix de modification relativement peu importantes à maintenir sa production à un niveau extrêmement enviable. Comme chacun le sait, la VW est la grande adversaire de la 4 CV Renault sur les divers marchés d'exportation et force nous est de reconnaître que la position de la voiture française face à sa rivale allemande ne permet pas toujours l'optimisme. Il est cependant difficile de comparer les deux voitures qui, si elles s'adressent à la même clientèle, présentent des caractéristiques de base quelquefois fort différentes.

D'ailleurs, tel n'est pas notre but et nous nous contenterons pour cette fois d'étudier exclusivement celle qui est maintenant réellement devenue la "voiture du peuple".

La voiture dont nous avons usé au cours de nos essais a été, signalons-le, mise à notre disposition par l'importateur Volkswagen en Belgique. Précisons par ailleurs que notre essai routier a été effectué au sein d'une circulation assez abondante.

## GROUPE MOTOPROPULSEUR

Rappelons brièvement les caractéristiques principales de ce moteur. Il s'agit d'un 4 cylindres à plat refroidi par air à l'aide d'une turbine dont le flux baigne également un radiateur d'huile. Par

rapport à l'ancien modèle, la version 1954 se caractérise par une augmentation de l'alésage qui a été porté de 75 à 77. De ce fait, la cylindrée atteint maintenant 1.192 cm<sup>3</sup> contre 1.131 cm<sup>3</sup>. De plus, le taux de compression a été augmenté de 5,8 à 6,1 et c'est ainsi que la puissance maximum est dorénavant de 30 CV à 3.400 t/min, alors qu'elle n'atteignait auparavant que 25 CV à 3.300 t/min. Parallèlement, le couple maximum est passé de 6,8 mkg à 2.000 tours à 7,7 mkg au même régime. Notons enfin le changement du carburateur qui est maintenant un inversé de 28.





En pratique nous avons noté une nervosité augmentée d'une manière appréciable par rapport au modèle antérieur. De plus, la VW soutient sa vitesse maximum avec beaucoup d'aisance et sans manifester aucun signe d'essoufflement. Il est vrai qu'à 110 km/h, le régime ne dépasse pas 3.400 t/min. En montagne, cette voiture ne peut évidemment être considérée comme un foudre de guerre, mais la 3<sup>ème</sup> est très endurante et permet de soutenir longtemps une vitesse de 80 km/h, tandis que la seconde que l'on peut monter jusqu'à 50 km/h, permet de surmonter assez aisément la plupart des difficultés que l'on rencontre normalement. En ville, la VW est agréable, étant donné la sécheresse de ses démarrages en 1<sup>ère</sup> et la présence d'une seconde assez courte. En 4<sup>ème</sup>, il est possible de descendre jusqu'aux alentours de 40 km/h, tandis que la 3<sup>ème</sup> autorise 25 km/h. La souplesse peut donc être considérée comme satisfaisante.

Si les performances ont été améliorées, il est juste de dire que la consommation a également augmenté et, à ce point de vue, la VW nous paraît s'écarter de son caractère de voiture populaire.

Nous avons noté au cours de notre essai routier une consommation de 9,4 litres, tandis que la consommation moyenne se stabilise aux alentours de 8 litres aux 100 km.

Le fonctionnement du moteur est en général assez silencieux et le bruit produit ne devient en tout cas jamais fatigant.

A la lueur de ces premières constatations, il est loisible de voir que les ingénieurs de Wolfsburg n'ont pas changé leur ligne de conduite. Malgré une certaine augmentation de puissance, les résultats obtenus peuvent sembler peu enthousiasmants. Extirper 30 CV d'un 1.200 cm<sup>3</sup> est une performance dérisoire à côté des 35 CV de la D.K.W., des 40 CV de la Dyna 1954 et des 50 CV de la Fiat 1.100 T.V. Mais VW désire avant tout fournir une voiture robuste dotée d'un moteur lent et de cylindrée surabondante ? Au reste, nos gens semblent sûrs d'eux et vont jusqu'à déclarer parfaitement inutile toute période de rodage.

La non-synchronisation de l'ancienne boîte de vitesses était l'un des plus gros reproches que l'on pouvait naguère formuler à l'égard de la voiture. Aujourd'hui, la VW "Exportation" est munie d'une boîte 4 vitesses à 4<sup>ème</sup> surmultipliée dont les 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> sont synchronisées. La maniabilité des rapports synchronisés est comparable à celle de la boîte Porsche et, même en opérant avec une grande rapidité et sans précaution particulière, il nous a été impossible de faire protester les pignons. En revanche un double débrayage étudié est nécessaire pour rétrograder en 1<sup>ère</sup>, mais il est juste de préciser

que cette manœuvre devient rarement nécessaire. En bref, cette nouvelle boîte de vitesses a notablement amélioré l'agrément de conduite de la VW et ce, plus particulièrement en ville et en montagne.

Malgré l'augmentation de la vitesse maximum, nous n'avons aucun reproche à adresser au freinage. Il est néanmoins nécessaire de presser assez fortement la pédale de frein pour obtenir un résultat énergétique mais, en montagne, nous n'avons constaté aucune baisse d'efficacité sensible.

### PERFORMANCES

**CONDITIONS METEOROLOGIQUES :** Pression barométrique : 760,0 mmHg ; vent : 1 à 2 m/s S ; température : 24° ; hygrométrie : 50 %.

**I. — ESSAIS DE VITESSE SUR L'AUTODROME DE MONTLHERY** (niveau de vitesse de 2.842,24 mètres).

a) Avec une personne à bord : 1<sup>er</sup> tour : 1' 20", soit 107,0 km/h ; 2<sup>e</sup> tour : 1' 24" 4/5, soit 103,2 km/h ; 3<sup>e</sup> tour : 1' 24" 2/3, soit 103,7 km/h ; 4<sup>e</sup> tour : 1' 24" 1/5, soit 103,0 km/h.

b) Avec quatre personnes à bord : 1<sup>er</sup> tour : 1' 27" 2/5, soit 104,0 km/h ; 2<sup>e</sup> tour : 1' 26" 1/3, soit 104,4 km/h ; 3<sup>e</sup> tour : 1' 26" 2/3, soit 107,4 km/h ; 4<sup>e</sup> tour : 1' 27" 2/3, soit 107,4 km/h.

**II. — CONSOMMATION MAXIMUM ET DE CROISIERE :**

a) Consommation mesurée durant l'essai : 9,4 litres.

b) Consommation de croisière mesurée sur le circuit routier de Montlhéry (circuit des 9 km) : 8,15 litres aux 100 km à 95 km/h de moyenne.

---

**VITESSE : 109 KM.-H. - CONSOMMATION : 8,15 L.**

#### ACCÉLÉRATION

**C**ETTE courbe des accélérations en km/h — temps en secondes — a été établie sur l'autodrome de Montlhéry à l'aide d'un accéléromètre longitudinal couplé avec un compte-distance et un compte-temps électrique. Les trois appareils étant reliés à un enregistreur sur papier photographique.

Nous avons noté, en utilisant uniquement les quatre vitesses 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> pour parcourir à 40 km/h ; 1<sup>er</sup> : 2,5 à 30 km/h ; 2<sup>e</sup> : 2,5 à 60 km/h ; 3<sup>e</sup> : 1,5 à 70 ; 4<sup>e</sup> : 2,5 à 80 ; 5<sup>e</sup> : 1,5 à 95 ; 6<sup>e</sup> : 2,5 à 100 km/h.

De tels résultats sont supérieurs mais ils traduisent une nette amélioration par rapport au modèle précédent.

**COURBE D'ACCÉLÉRATION**

#### CONSOMMATION

**C**ETTE figure donne la consommation à vitesses constantes, c'est-à-dire, accélérateur calé, la voiture étant stabilisée à chaque vitesse avant le début de nos mesures. Nous avons utilisé pour l'établissement de cette courbe une éprouvette de 500 cm<sup>3</sup> remplie avec un charbonnier et un compteur stationné à compte-distance électrique.

Nous avons noté, en utilisant uniquement la 4<sup>e</sup> 8,55 litres à 40 km/h, 8,2 litres à 50 km/h, 8,4 litres à 60 km/h, 8,3 litres à 70 km/h, 7,8 litres à 80 km/h, 8,25 litres à 90 km/h, 8,7 litres à 100 km/h, et 10,05 litres à 100 km/h.

Ces chiffres sont donc supérieurs à ceux obtenus avec le modèle précédent et peuvent être considérés comme un peu élevés, compte tenu des performances de la voiture.

**COURBE DE CONSOMMATION**

### QUALITES

- Moteur suffisamment puissant et nerveux.
- Bonne suspension.
- Fonctionnement assez silencieux.
- Direction agréable.
- Souplesse suffisante.
- Excellent chauffage.
- Boîte de vitesse particulièrement maniable.
- Aération correcte.
- Bon freinage.
- Bonne finition.





## DEFAUTS

- Consommation assez importante.
- Dérapages de l'arrière fréquents mais assez aisément contrôlables.
- Places arrière assez exigües et accessibilité discutable.
- Angle mort avant gauche.
- Lunette arrière de petites dimensions.
- Glaces arrière fixes.
- Filtre à essence placé de manière saugrenue.

## TENUE DE ROUTE ET SUSPENSION

La VW tient la route d'une manière assez personnelle pour qu'il devienne intéressant de formuler ici quelques commentaires. Pour autant qu'il soit possible d'émettre à ce point de vue un jugement catégorique, le comportement de cette voiture se tient à mi-chemin entre ceux de la 4 CV Renault et de la Porsche. Par rapport à une 4 CV Renault, la VW "décroche" plus souvent, mais sans aucune brutalité et ses dérapages se corrigent avec un peu plus de facilité. Par rapport à la Porsche, un conducteur habitué à cette dernière s'aperçoit toujours que la VW va "partir", mais il ne sait jamais exactement ni quand ni comment, alors qu'avec la voiture de sport allemande, on est toujours très vite fixé. En définitive, il s'agit toujours de glissades progressives qui se corrigent assez aisément lorsqu'on a l'habitude de la voiture en diminuant l'angle de braquage des roues pendant le virage et au moment même où le phénomène prend naissance.

Par rapport à notre précédent essai, la suspension nous a paru plus efficace. Les pavés et surtout les revêtements en mauvais état sont absorbés dans de bonnes conditions tant au point de vue de la tenue de route que du confort. De plus, les réactions latérales que nous avons précédemment notées au passage des dos d'âne, nous ont paru avoir disparu.

Nous avons trouvé une direction assez directe, précise et en progrès en ce qui concerne la douceur. Quelques réactions parasites ont pu être constatées dans des virages à court rayon pris à grande vitesse, mais la diminution du diamètre des roues ne nous a semblé avoir exercé aucune influence particulière en dehors d'un abaissement général de la carrosserie de cinq centimètres.

## CARROSSERIE ET HABITABILITE

Les lignes de la VW sont trop connues pour que nous nous attardions à les analyser. Notre œil s'est habitué à cette silhouette courtaude au nez camus dont le Cx n'est pas critiquable. Aucun reproche ne peut être adressé à la finition et à la présentation que bien des voitures plus chères pourraient prendre comme exemple.

Peu de changements en ce qui concerne l'habitabilité qui est satisfaisante à l'avant et plus critiquable à l'arrière. L'accessibilité générale est moyenne, étant donné l'absence de portières arrière et la position des sièges avant. Signalons un indiscutable angle mort avant gauche, ainsi que des montants latéraux importants. La lunette arrière est toujours de petites dimensions, mais elle n'est plus coupée comme naguère d'un montant central et la présence d'un bon rétroviseur autorise une vision satisfaisante du conducteur vers l'arrière. Les sièges sont confortables et le volant bien situé.

L'aération est assurée par les deux vitres avant totalement descendantes et complétées maintenant par deux déflecteurs. Les vitres arrière sont fixes, tandis que les trappes latérales d'aération ont disparu. Malgré une température ambiante relativement élevée, précisons que nous n'avons pas souffert de la chaleur. Quant au chauffage qui emprunte l'air sortant de la turbine, il nous a paru toujours aussi efficace.

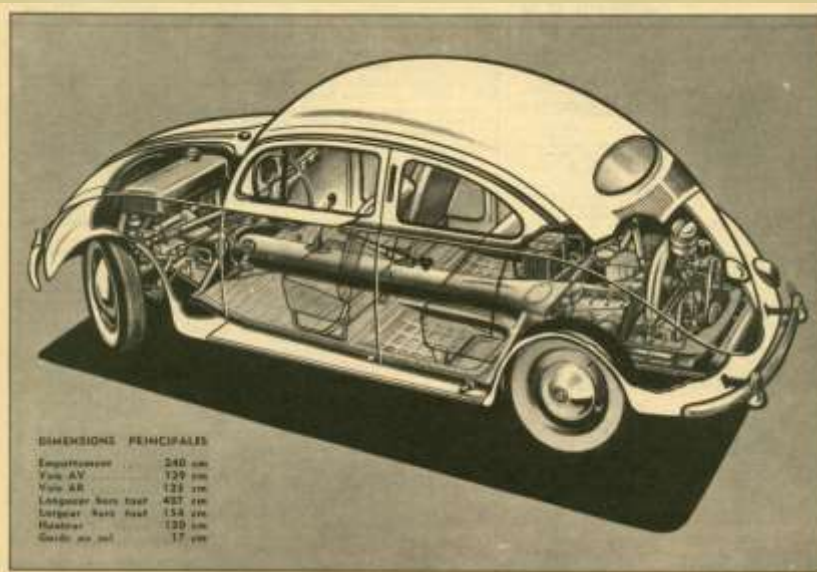
**LE FILM DE L'ESSAI**

**PARIS - AUXERRE - SAULIEU - CHALON - LYON (408 km)**  
 Départ Paris au petit jour et la route est presque directe jusqu'à Auxerre. La circulation devient ensuite accidentée et nous ralentit sensiblement jusqu'à Agny où nous arrivons après 2 h 30 de route. Moyenne horaire : 80,1 km/h.

**ANDANNE - LE PUY - CLERMONT-FERRAND (222,5 km)**  
 Départ Le Puy, route sensiblement sans difficulté jusqu'à Clermont-Ferrand. Nous arrivons à Clermont-Ferrand après 2 h 10 de route, soit à la moyenne de 74,4 km/h.

**CLERMONT-FERRAND - MOLLANS - NEVERS - PARIS (374 km)**  
 Départ Clermont-Ferrand à la moyenne de 74,4 km/h. Nous arrivons à Paris après 4 h 30 de route, soit à la moyenne de 84,3 km/h.

**MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI : 1066,5 km parcourus en 13 h, soit à la moyenne de 81 km/h.**

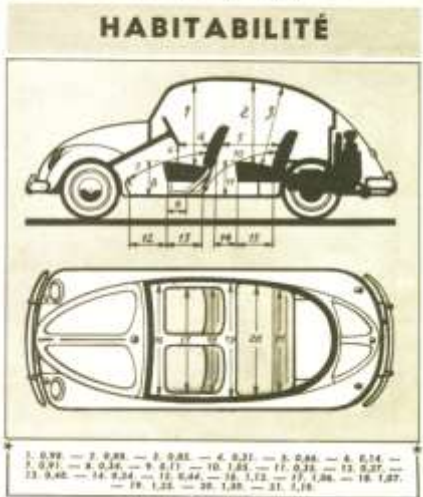






## ACCESSOIRES

Depuis notre dernier essai, l'équipement général et le tableau de bord de la VW ont subi d'importantes modifications. Un seul cadran est placé devant le conducteur. De jolie présentation, il contient le compteur de vitesse, un totalisateur, deux voyants contrôlant le fonctionnement de la dynamo ainsi que la pression et la température de l'huile, et un répéteur des projecteurs de route. Trois tirettes installées au bas du tableau contrôlent respectivement l'éclairage - avec inverseur au pied - et l'intensité lumineuse de l'éclairage du tableau de bord, les essuie-glaces efficaces et à position d'arrêt automatique et enfin le starter. Le démarreur est maintenant commandé en bout de clef de contact.



Enfin, un cendrier comparable à celui de la Simca 9 "Aronde" et une boîte à gants de dimensions honnêtes, garnissent le côté droit du tableau. L'avertisseur, d'une bonne puissance, est placé au centre du volant, tandis que les flèches de direction à retour manuel sont commandées par un levier placé sur le côté gauche de la colonne de direction. Leur fonctionnement est contrôlé par un voyant lumineux au tableau. Quant à la jauge à essence, elle est tout simplement remplacée par une réserve de cinq litres commandée par un levier situé sous le tableau de bord et qui permet de parcourir encore plusieurs dizaines de kilomètres après les premiers hoquets du moteur. Le levier de changement de vitesse, le frein à main et le levier de commande du chauffage, sont tous trois bien placés sur le regrettable tunnel central qui coupe en deux le plancher. Bien qu'il n'y ait pas lieu de regretter la disparition de l'ancien tableau de bord, il est à déplorer qu'une montre n'ait pas trouvé place sur le nouvel ensemble.

Comme sur l'ancien modèle, la pédale d'accélérateur est constituée par un petit rouleau extrêmement pratique et qu'on aimerait retrouver sur d'autres voitures. Un progrès : la pédale de débrayage est maintenant très douce. De plus, il est dorénavant possible d'accéder aisément au réservoir de fluide de freinage dont l'orifice est placé à l'extrême avant sous la roue de secours, alors qu'il était auparavant dissimulé sous le châssis. Encore quelques années d'efforts et il est donc possible que la VW offre à ses possesseurs un réservoir encore mieux placé et transparent comparable à ceux de certaines voitures françaises. En revanche, le filtre à essence est toujours aussi soigneusement dissimulé et

il est nécessaire de démonter une roue avant pour y accéder. Enfin, la contenance du coffre à bagages situé derrière le siège arrière peut toujours être considérée comme assez faible. Quant au coffre avant, il est presque totalement occupé par la roue de secours, l'outillage et le réservoir à essence dont la largeur du goulot de remplissage est à donner en exemple.



## CONCLUSION

Si l'on voulait esquisser un portrait de la Volkswagen, le trait principal de son caractère pourrait sans conteste être une évidente bonne volonté qui la fait aller inlassablement de l'avant en supportant avec bonhomie presque indifférente les menues vexations que peut lui infliger un conducteur brutal ou négligent. Il est parfaitement compréhensible que la 4 CV Renault éprouve de grosses difficultés à tenir tête à cette mécanique dont la réputation de robustesse n'est plus à faire et qui est partout diffusée avec un dynamisme commercial extraordinaire. Il faut souhaiter à la futur Renault "Corvette" plus de succès et d'agressivité que n'en eut sa petite sœur.

La lutte sera certainement sévère, car la VW est une voiture sérieuse à qui nous n'adresserons qu'un seul reproche important : sa consommation trop sévère pour une voiture populaire, si l'on considère ses performances.

**André COSTA**



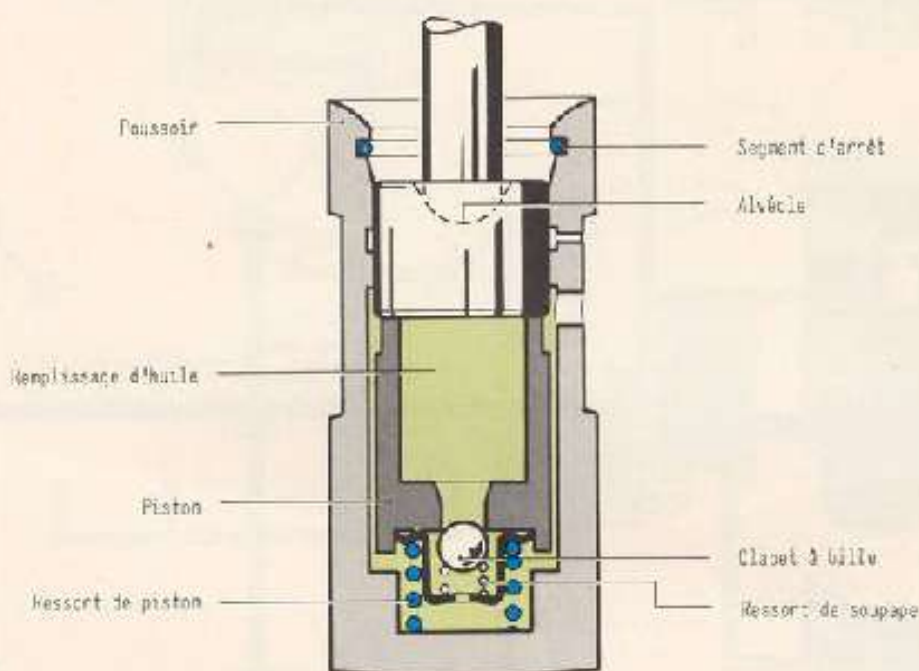
# Poussoirs hydrauliques

## Pourquoi des poussoirs hydrauliques?

Grâce aux poussoirs hydrauliques, la commande des soupapes est maintenue sans jeu et par là silencieuse.

Après le réglage de base des soupapes, la commande des soupapes ne nécessite aucun entretien.

La construction du poussoir est la suivante:



15

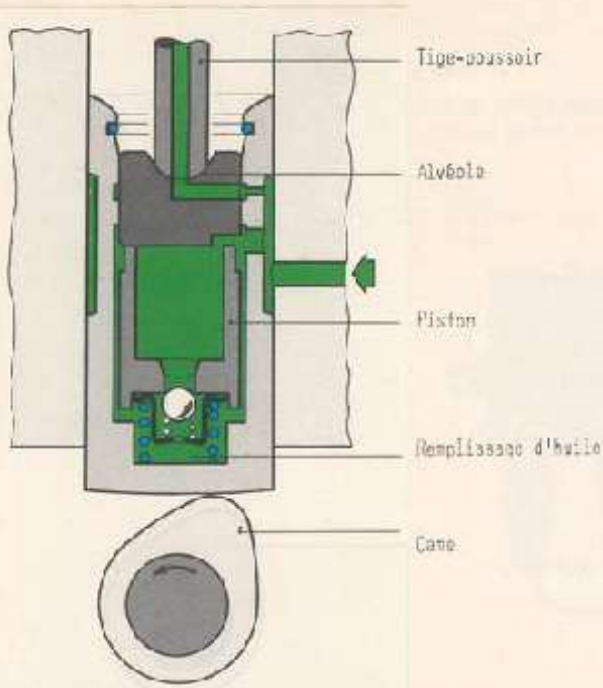
Avant la pose des poussoirs hydrauliques, il faut que les cavités dans les poussoirs soient remplies d'huile conformément aux indications du Manuel de Réparation.



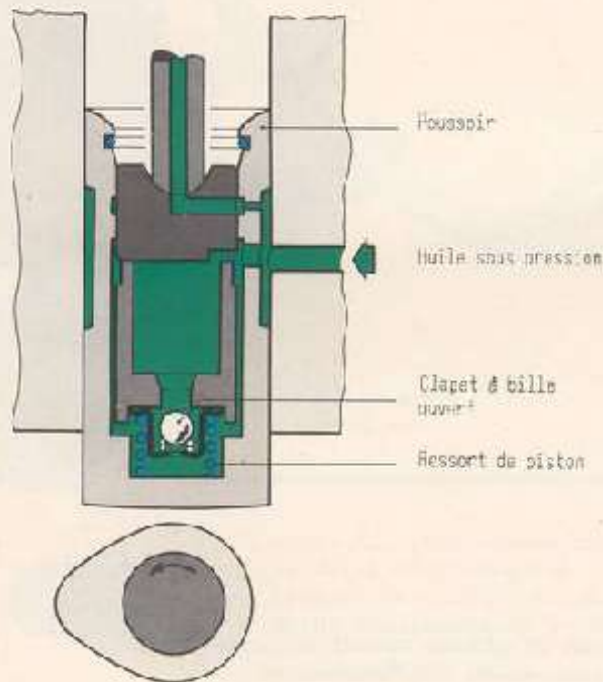


## Ansatz des Nockenmechanismus

### Le fonctionnement est le suivant:



Le poussoir est actionné par la came. Etant donné que le remplissage d'huile ne peut être comprimé, le piston avec alvéole est soulevé lui aussi. La soupape est actionnée par l'intermédiaire de la tige-poussoir. Les pièces ayant du jeu dans le poussoir, une légère proportion d'huile peut s'échapper. La perte d'huile est continuellement compensée.



Quand la came s'abaisse, le poussoir se détend. Le ressort du piston sépare les pièces. Le clapet à bille s'ouvre. L'huile sous pression pénètre dans l'espace sous le piston jusqu'à ce que la perte soit compensée. Le clapet à bille se ferme.

Lors du départ à froid et après un temps de repos assez long, la commande des soupapes est une source de bruits jusqu'à ce que la perte d'huile ait été compensée. Ce phénomène n'a aucune influence sur la longévité.

Technique





# EVENEMENTS CALENDRIER



SEPTEMBRE 2010

Les 10, 11 & 12, VW type 2 Vanfest ENGELAND [www.vanfest.org](http://www.vanfest.org)

Le 12, 1<sup>st</sup>e Beetle Boxer Day OOSTBURG (NL)

<http://Beetleboxerdayoostburg.jouwweb.nl>

Les 12 & 13 Beaulieu international Autojumble & Automart Brockenhurst  
HAMPSHIRE, région de Southampton (GB)

[www.beaulieu.co.uk](http://www.beaulieu.co.uk) [info@beaulieu.co.uk](mailto:info@beaulieu.co.uk)

Les 17 & 18, 21<sup>ème</sup> Leuvense Oldtimersbeurs à LOUVAIN sortie 23 à Haasrode

Tél 016.38.30.11 [www.oldtimersbeurs.be](http://www.oldtimersbeurs.be)

Les 17, 18 & 19, inter Najaarsbustreffen Schin op GEUL (NL) [www.vwbusclub.nl](http://www.vwbusclub.nl)

Les 17, 18 & 19, vw bus TREFFEN (D) [www.vwbustreffen-wietzendorf.de](http://www.vwbustreffen-wietzendorf.de)

Le 19, 3<sup>th</sup>e pareltreffen à GOOIK [www.pareltreffen.be](http://www.pareltreffen.be)

Le 19, 5<sup>ème</sup> balade Jolimontoise inscription avant le 13 septembre JOLI MONT

Tél 064.22.91.49

Le 19, Bourse & expo VW à 77450 JABLONIE [www.vw-camper.fr](http://www.vw-camper.fr)

Le 19, WOLUWE St LAMBERT bourse jouet shopping center Tél 02.771.20.45

Le 26, Vintage Waasland meeting SINT NIKLAAS [www.vintagewaasland.be](http://www.vintagewaasland.be)

Le 26, 4<sup>de</sup> WCB coast run in WENDUINE [www.westcoastbugs.com](http://www.westcoastbugs.com)

Le 26, 11<sup>de</sup> Antwerps Kevertreffen Burcht ANVERS [www.kevertreffen.be](http://www.kevertreffen.be)

Le 26, vw magic vwair & watercooled Brusselsesteenweg 1785 MENCHTEM

<http://insanezombies.skynetblogs.be> [wermos@hotmail.com](mailto:wermos@hotmail.com) 0495 522 518



## Meeting aircooled 1<sup>er</sup> dimanche de juillet à BLEHEN

BINOCLE CLUB rue des Goettes , 30 , 5190 Spy





OCTOBRE 2010



# BINOCLE CLUB

présente sa



## 11<sup>ème</sup> BOURSE internationale couverte et VINTAGE MEETING pour Volkswagen refroidies par air

**GOSSELIES, le 3 octobre 2010**

**Localisation :** NOUVELLE ADRESSE (remplace Marcinielle)  
1,5 km de l'aéroport de Charleroi (Gosselies)  
Collège Saint-Michel  
Faubourg de Charleroi 15, 6041 Gosselies

**Heures d'ouverture :** 10.00 - 18.00

**Téléphone :** Guy : 071.35.16.53 ou GSM 0032.474.499.367  
Geoffrey : GSM 0032.476.84.32.80  
Michel : 071.35.21.15  
Claude : 071.78.07.14

COLLEGE ST-MICHEL

A54

SORTIE 22

GOSSELIES/COURCELLES/ROUX



### BULLETTIN D'INSCRIPTION INSCHRIJVING

A renvoyer à / Terug te sturen naar  
SPITAELS Guy  
rue du Spinois, 1  
6041 GOSSELIES

Nom / Naam :

Rue & N° / Straat & N° :

Code postal / Postcode :

Lieu / Plaats :

Tél : ..... Email :

..... @ .....

Réserve Nombre de mètres /  
Aantal te reserveren meters :

..... X 4€ = ..... €

Le prix pour exposer un véhicule à vendre  
est fixé à 5 euros.

Le prix de participation est fixé à 4 euros le mètre courant.  
Le prix d'entrée visiteur sera de 5 euros

Le 17, WOLUWE St LAMBERT bourse jouets shopping center Tél 02.771.20.45  
Les 30 & 31, Retro-Tacots Lotto MONS Expo sur le site des "Grands Près"  
(E19/E42, sortie 24) Gsm 0475.67.08.24 [oldtimer.carauto@skynet.be](mailto:oldtimer.carauto@skynet.be)

NOVEMBRE 2010

Le 14, PLANET TOYS, Shopping center NIVELLES  
Les 20 & 21, Oldtimerbeurs Autotron ROSMALEN (NL) Gsm 0486.79.42.90  
(NL).Tél 064.44.63.06 (FR)

Le 21, WOLUWE St LAMBERT bourse jouet shopping center Tél 02.771.20.45  
Le 29, VW Classics & Vintage Meeting, LI ER, [www.vwclassicsclub.be](http://www.vwclassicsclub.be)

DECEMBRE 2010

Le 19, le dernier dimanche avant Noël, 4<sup>ème</sup> Parade Lumineuse, balade  
de VW décorées de lumières de Noël. AUVELAIS  
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 organisez une bourse, un meeting, une manifestation VW, vous pouvez envoyer les renseignements à la même adresse.



## A VENDRE

- Combi T2 a, 1969, tôle, roulant, visible à Gosselies, 3000 €
- Cox 1300, 1972, prix 4000 €, GSM 0496.77.93.51
- Moteur 1600 cm<sup>3</sup>, GSM 0495.49.84.96
- Cox 1300, 1972, prix 3000 €, 160 000 km, parfait état, GSM 0477.47.04.83
- Cox 1200, 1964, 3750 €, GSM 0476.520.500
- Cox 74, découvrable, bon état, 3000 €, ct ok, prête à être immatriculée GSM 0478.284.390
- Cox 1971, 1200cm<sup>3</sup> avec un moteur 1500cm<sup>3</sup>. La coque est en bon état et a été entièrement métallisée. La peinture s'écaille car le propriétaire précédent la mal peinte. Il faut changer les ailes et la petite partie de la face avant. 1500€, GSM 0497.77.57.71



## RECHERCHE

- VW Cox 1200 standard 1971 non restaurée en bon état. Walter De Mulder 0476.32.04.89
- châssis VW SPLIT de 1948 à 1953, avec ou sans papier, bon état, 071.35.16.53 ou 0476.84.32.80

## INTERNET

- <http://www.airmighty.com>
- <http://www.busselecta.com>
- <http://www.classiccarpassion.com>
- <http://vw-camper.fr>
- <http://www.serial-kombi.com>





