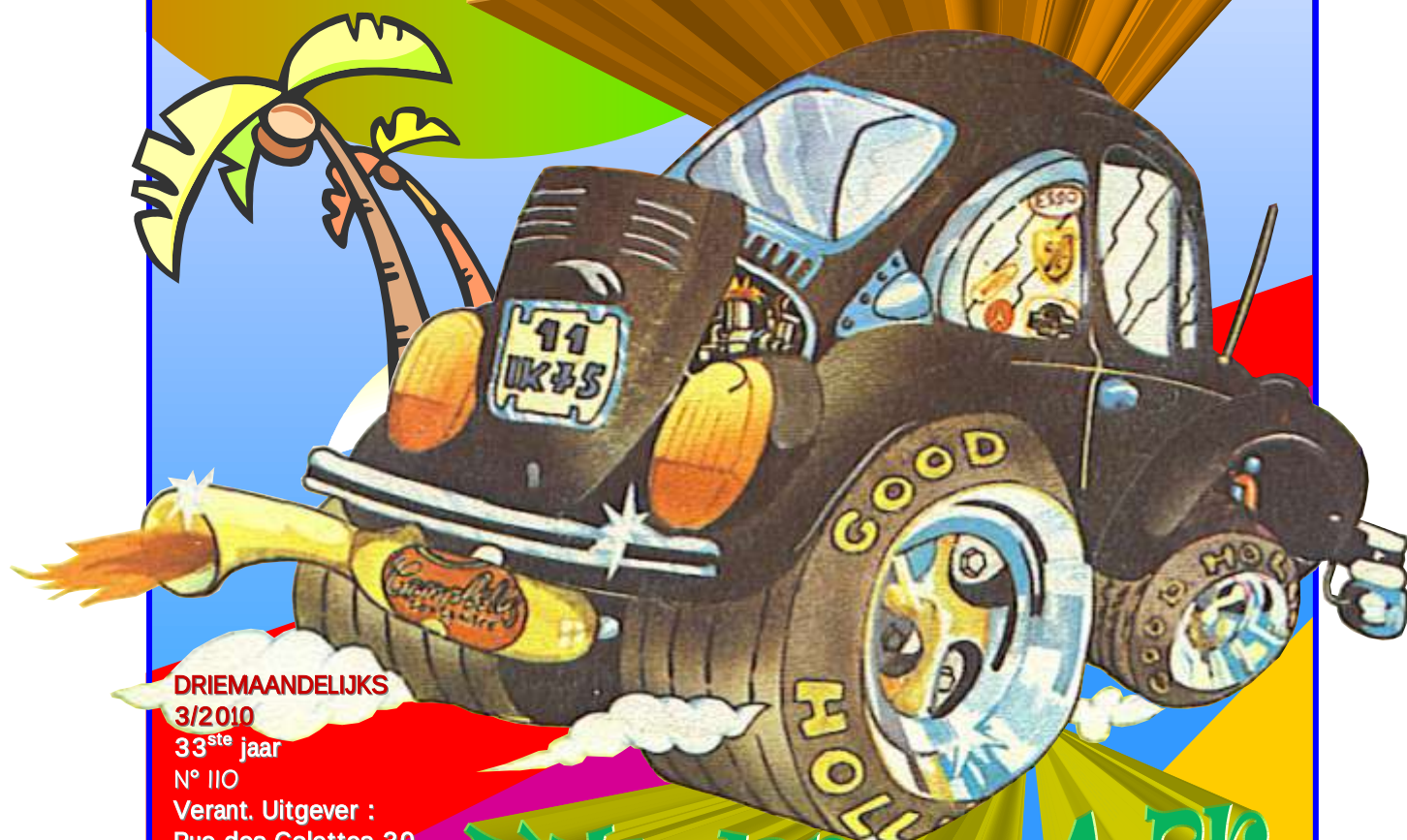




BINOCLE INFO

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

SPECIAL PLATENHOESJES



DRIEMAANDELIJKS

3/2010

33^{ste} jaar

N° 110

Verant. Uitgever :

Rue des Golettes 30

5190 SPY

© 2010

VW versus 4 PK



Sinds 1977, spant de BINOCLE CLUB zich in voor het behouden, het herstellen en het rijden van alle voertuigen en andere materieel, ouder dan 25 jaar oud, uitgerust met een luchtgekoelde VW-motor die zich in originele staat bevinden of deze zo goed mogelijk benaderen.



Raad van beheer

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



Ondervoorzitter : Raymond MESSELIER
Rue de la Fusion 8
4280 PETIT-HALLET



Penningmeester : Luc VERLY
rue du Jardinage 48
1082 BRUXELLES



Bestuursleden : Guy SPITAEELS
rue du Spinois 1
6041 GOSSELIES
071.35.16.53



De Binocle Club is stichtend lid van de
Belgische Federatie voor Oude Voertuigen (B.F.O.V.)

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



LIDMAATSCHAP: 20 euro's (geldig van 01 januari tot 31 december)
te storten op rekening nr 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





Woord van de voorzitter

Geachte vrienden.

Deze keer nog, hebben onze vrienden Eric LEBRUN voor de opmaak en Raymond MESSELIER voor de vertalingen zich overtroffen om ons een attractief tijdschrift te presenteren.

We zijn zeker dat de onderwerpen voor liefhebbers zoals jullie interesse zal lokken.

Noteer ook de B.F.O.V. de onderhandelingen met de verschillende verantwoordelijken verder zet betreffende de Eco Malus in de Waalse Regio voor eigenaars van een voertuig ingeschreven met een normale plaat. De platen „O“ worden niet onderworpen, de inwoners van de Vlaamse en Brusselse Regio's ook niet.

Hoe kunt u deze Eco Malus ontlopen?

We hebben wel een mogelijkheid gevonden om deze Eco Malus belasting te ontlopen (een achterpoortje dus) en vestigen uw aandacht op de hierna beschreven procedure.

Belangrijke inlichtingen

- De Eco Malus belasting wordt enkel gevorderd bij de inschrijving van een voertuig onder normale nummerplaat. Indien uw voertuig al ingeschreven is sinds enkele maanden of jaren, dan hoeft u niets te vrezen, u zal deze belasting niet hoeven te betalen.
- De Eco Malus belasting is dus gelinkt aan de Belasting op Inverkeerstelling (de BIV).
- De Belasting op Inverkeerstelling wordt niet gevorderd als het voertuig opnieuw wordt ingeschreven op naam van dezelfde titularis.

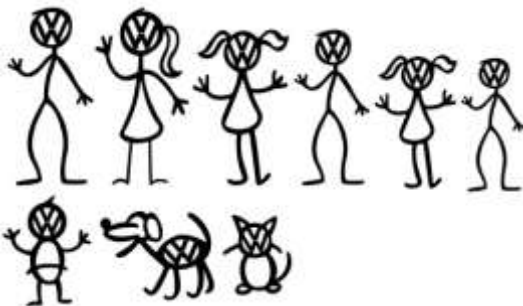
Met deze inlichtingen in het achterhoofd, kunnen we u de volgende procedure aanbevelen om de Eco Malus te ontlopen.

Te volgen procedure:

- Schrijf uw oldtimer eerst in met een "O" nummerplaat. U zult een Belasting op Inverkeerstelling betalen (BIV) van 61,50 EUR + een wegenbelasting van +/- 31 EUR per jaar maar u zal geen Eco Malus moeten betalen gezien de "O" platen vrijgesteld zijn door het nieuwe decreet.
- Wacht vervolgens het einde van de maand af (of zelfs meerdere maanden indien u wenst) en wacht to een nieuwe maand begonnen is.
- Ga vervolgens opnieuw naar de technische keuring om een nieuwe inschrijving aan te vragen, deze keer als gewoon voertuig en via uw verzekeringsmakelaar vraagt u een normale nummerplaat aan.
- Gelet op het feit dat u het voertuig opnieuw inschrijft op uw naam (= zelfde titularis) zal er geen Belasting op Inverkeerstelling gevorderd worden, dus ook geen Eco Malus belasting.

Inderdaad, u moet wel twee maal naar de technische keuring gaan en deze bijkomende stappen ondernemen, maar het is nog steeds beter om een tweede keuring te betalen dan een Eco Malus die kan oplopen tot 1000 EUR.

Inhoudstafel



B 1 : Voorblad.

B 2 : Bestuursleden, clubgegevens, aankondiging.

B 3 : Woord van de voorzitter, volgende onderwerpen.

B 4 : Resultaten prentkaarten-wedstrijd.

B 5 : De nieuwe platen.

B 6 tot 14 : Kent de auto nog muziek ?

B 15 tot 18 : Test op de baan

B 18 tot 19 : Techniek.

B 21 en 22 : Kalender.

B 23 : Advertenties, Internet.

B 24 : Achterblad.



Technische artikels, berichten over bijeenkomsten, reizen, "documenten van toen", i.v.m. onze geliefde wagens zijn altijd welkom voor publicatie in ons « Binocle Info ». Teksten in het Nederlands of Frans zijn altijd welkom (ook eventueel in andere talen). Wij zorgen wel voor een mooie presentatie en een eventuele vertaling indien nodig.

Binocle Info 111 : Speciale kevers

Binocle 112 : Wolfsburg

riquet.lebrun@skynet.be



Resultaten prentkaarten-wedstrijd

PRENTKAARTEN	STAD
PRENTKAART N° 1	CHARLEROI
PRENTKAART N° 2	BRUSSEL
PRENTKAART N° 3	CHIMAY
PRENTKAART N° 4	OOSTDUINKERKE / COXYDE
PRENTKAART N° 5	OOSTENDE
PRENTKAART N° 6	DINANT
PRENTKAART N° 7	BRUGGE
PRENTKAART N° 8	IEPER
PRENTKAART N° 9	LA ROCHE
PRENTKAART N° 10	OOSTENDE
PRENTKAART N° 11	SAINT HUBERT
PRENTKAART N° 12	ANTWERPEN

De winnars zijn :

CHALANTON Georges-Alain uit Brussel
VAN SOEY Pierre uit Bergen

De loten kunnen afgehaald worden tijdens de Ruilbeurs in de maand oktober. Zie blz. 22.

Gefeliciteerd aan jullie beiden

We moeten wel vaststellen dat er weinig interesse is voor dit spel. Er zal waarschijnlijk een derde en laatste uitgave komen, daar dit mij veel tijd en geld kost om nieuwe postkaarten te vinden.

De nieuwe platen



Dankzij de B.F.O.V., kunnen we u hieronder informatie doorgeven over de nieuwe verkeersplaten.

Europa heeft de beslissing reeds genomen in 1998 om het uitzicht van de nummerplaten te uniformiseren voor alle voertuigen die ingeschreven zijn binnen de Europese Unie. Het Koninklijk Besluit van 20.07.2001 hanteert de wet op de inschrijving van motorvoertuigen in België. Dit KB zal weldra gewijzigd worden ingevolge de invoering van de nieuwe Europese nummerplaten. De Staatssecretaris voor Mobiliteit, Etienne Schouppe, heeft aan de DIV (Dienst Inschrijving Voertuigen) gevraagd, om de nieuwe nummerplaten te introduceren vanaf 15 november 2010. De BFOV werd op 05.08.2010 door de FOD Mobiliteit en Vervoer ontvangen om er de volgende definitieve uitleg te bekomen.

FORMAAT en AFMETINGEN

a. Voor alle voertuigen behalve motorfietsen

Bij de aanvraag tot inschrijving van een voertuig krijgt u de keuze tussen twee verschillende formaten:

• Rechthoekig : 520 mm x 110 mm



• Vierkant model: 340 mm x 210 mm



b. Voor motorfietsen

• Vierkant model: 210 mm x 140 mm



KENMERKEN

- 7 karakters
- robijnrood (RAL 3003) opschrift op witte achtergrond
- voorafgegaan door het blauwe EU symbool met wit B teken en gele sterren
- combinatie en model = erig in Europa
- vanaf 15 november 2010

COMBINATIE VAN DE KARAKTERS

De Nieuwe nummerplaten zullen bestaan uit 7 karakters, in plaats van de huidige 6, en soms nog 5 bestaande karakters.

Het eerste karakter zal steeds een index aanduiden die een bepaalde categorie zal bepalen, namelijk:

Index 1 tot 7 zullen toegekend worden aan de gewone nummerplaten

Index 8 zal toegekend worden aan de internationale nummerplaten (EUR- en Eurocontrol)

Index 9 zal toegekend worden aan de gepersonaliseerde nummerplaten

WAT MET ONZE OLDTIMERS?

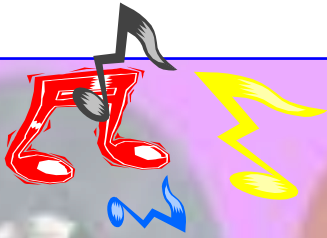


Zoals u kan zien op het voorbeeld lijkt de letter 'O' werkelijk op een 'O' en niet meer op het cijfer 0

- a. de oldtimers die rijden onder het 'oldtimerstatuut' en voorzien zijn van de 'O-nummerplaat'
Hetzelfde systeem zal van toepassing zijn. Uw huidige O-plaat zal een nieuwe O-plaat worden voorafgegaan door het indexcijfer 1 maar met een volledig andere combinatie van cijfers en letters.
Voorbeeld : huidige nummerplaat is OAZ-001, deze zou kunnen worden 1 - OBF567.
- b. de oldtimers die onder het 'oldtimerstatuut' rijden maar voorzien zijn van een gewone nummerplaat (deze die ingeschreven werden voor de invoering van de O-plaat namelijk voor oktober 2001)
Uw huidige gewone nummerplaat zal vervangen worden door een O-nummerplaat voorafgegaan door het indexcijfer 1 maar met een volledig nieuwe combinatie. Voorbeeld : huidige nummerplaat BRT-001 wordt eventueel 1 - OHF432. Hiervoor werd een maximale overgangperiode voorzien van 1 jaar, dit wil zeggen dat tegen 15.11.2011 al de oude gewone nummerplaten, die vrijgesteld zijn van technische keuring vervangen moeten worden door de nieuwe O-nummerplaat. Dit betekent ook dat de huidige oldtimerverklaringen afgeschaft worden.
- c. de oldtimers die onder het gewone statuut rijden en voorzien zijn van een gewone nummerplaat, dit wil zeggen de oldtimers die jaarlijks naar de keuring gaan.
Zelfde systeem als voor de moderne voertuigen. Voorbeeld : huidige nummerplaat is AAA-001. de nieuwe nummerplaat wordt voorafgegaan door het indexcijfer 1 gevolgd door 6 karakters die totaal verschillend kan zijn als uw huidige nummerplaat. Het wordt dan eventueel 1 - BAZ987
- d. de oldtimers die een gepersonaliseerde nummerplaat aangekocht hebben.
Zelfde systeem als voor de moderne voertuigen. Voorbeeld : huidige nummerplaat is POR-911. de nieuwe nummerplaat wordt voorafgegaan door het indexcijfer 9 gevolgd door 6 karakters namelijk 9 - POR-911

STAPPEN BFOV

De BFOV heeft nog een enkele eis te realiseren, namelijk de afmetingen van de nieuwe nummerplaten baren ons toch zorgen. We hebben een aanvraag ingediend om te kunnen genieten van dezelfde afmetingen als deze voor de motorfietsen, namelijk 210 x 140 mm, dit wil zeggen een keuzemogelijkheid te hebben als oldtimerliefhebber tussen de drie bestaande formaten. We houden u uiteraard op de hoogte van de vooruitgang van onze ondernomen stappen.



Kent de auto nog muziek?

Wie zou, in deze tijd, het idee hebben om een plaat te promoten met het beeld van de automobiel?

Dit zou totaal waanzinnig zijn, en dit zou op het vlak van de verkoop leiden tot een zelfmoord.

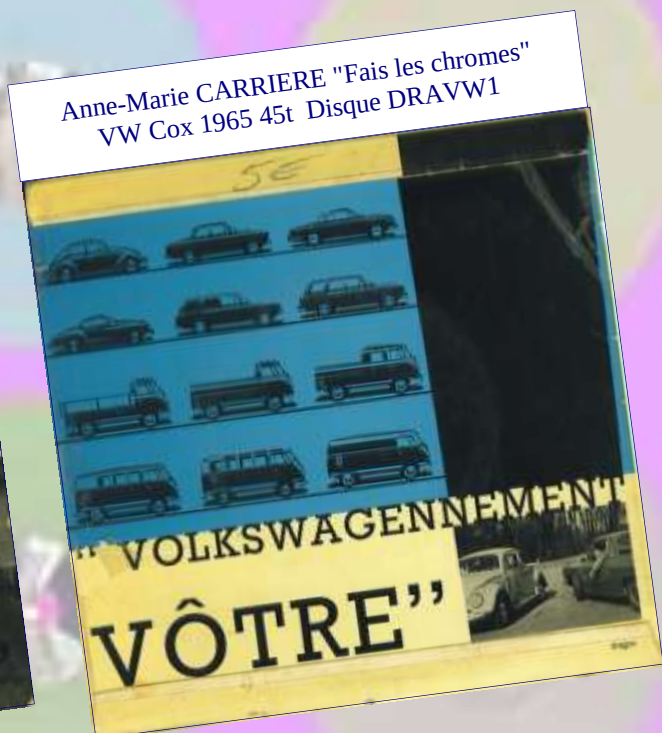
Alle media's zeggen dat de plaat slecht gaat. Tegenwoordig gaat iedereen muziek downloaden en heel weinig is nog verkocht.

Vandaag is het, als promotiemiddel voor platen, gedaan voor de auto.

Gisteren had de auto een beeld van vrijheid, van vakantie, tegenwoordig is dit een bezoedelde en krankzinnige beeld. De auto moet "groener" worden, maar voor hoelang nog?

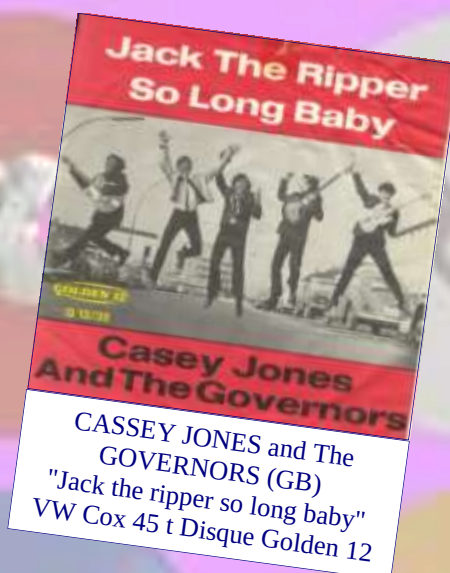
Niemand in marketing heeft nog het idee van met het beeld van de auto te flirten.

Op de CD-doosjes – het zijn tegenwoordig niet meer platenhoesjes –, zijn het esoterische en symbolische tekens die de plaats van de auto genomen hebben.

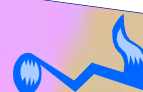




Frédéric FRANCOIS (F) "I love you, je t'aime"
Buggy Apal 45 t Disc AZ



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



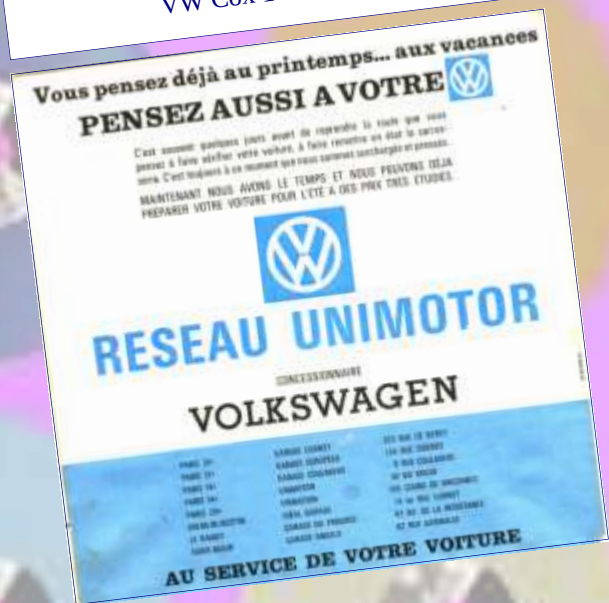
Gilbery BECAUD, Gloria LASSO, Luis Mariano (F)
"Bon voyage"
VW Cox ovale 45 t Disque Electrola



"Dit is een zingende postkaart. Te gebruiken zoals een 45 t-plaat, volgens de uitgever".



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



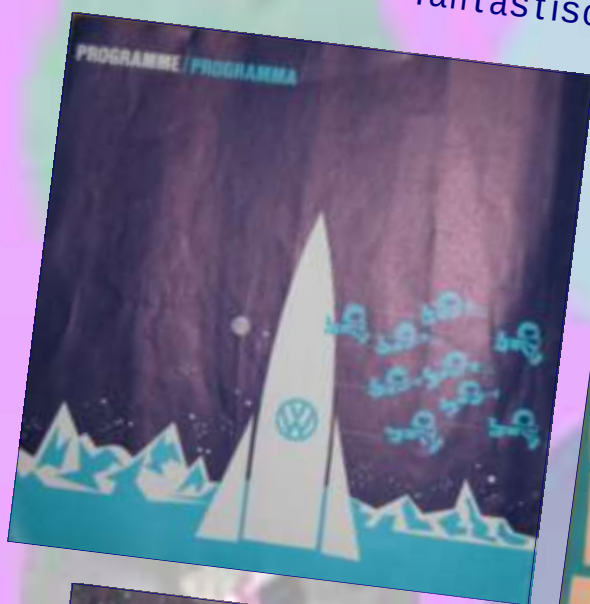
De wagen wast witter dan wit

Vijftig jaar geleden, of ongeveer, was de economie aan de top. Genieten, verbruiken, dat werd de prioriteit van de overlevenden van het voorbije chaos. Nieuwe radio-programma's kwamen in de ether, men kon vrij naar de muziek luisteren die men wou. Verandering op komst, nieuwe geluiden vanuit andere landen. De platendraaiers werden kleiner en draagbaar, iedereen kon overal naar "zijn" muziek luisteren. De eerste televisie in zwart/wit kwamen op. Een badplaats vol zon was nog een droom voor velen. Een engelse cabriotje of een kever of een 2 PK, waren nog op dat moment lustobjecten.



Voor de generatie van eind '50 begin '60, was toen een auto hebben, zich als een auto-renner beschouwen, en richting Zuiden rijden met de maten, een droom van de jeugd van toen. In die periode konden de platen-uitgevers vrijspel spelen. Nieuwe artiesten moesten gepromoot worden, en er moest geproduceerd worden, en ook verkopen, verkopen. Geen nood aan fantastische

"brainstormings", het waren de gouden jaren van de reclame. Om de jeugd te doen kopen moesten ze dromen. Waarom dan niet de auto gebruiken om platen te verkopen ???



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





Om het even wat, om het even hoe, of bijna

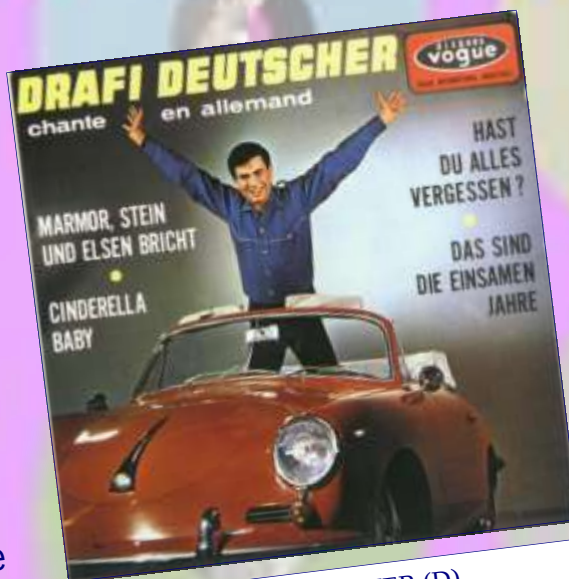
Men moet wel toegeven dat de "reclame makers" de verbruikers van toen van alles konden doen geloven.

De wagens waren nog klein, een kevertje was al een teken van een bepaalde status, en van een bepaald comfort. Een zanger naast een auto laten poseren was in zichzelf een teken dat een artiest volledig "in" in die periode was. Wie zou nu een zanger naast een Polo laten poseren? Natuurlijk moet men altijd de zaken terugplaatsen in de context van toen. Een Buggy, een Kever, een Karmann of een Porsche 356 gebruiken kan duidelijk een dubbele boodschap met zich brengen. Als eerste boodschap: succes laat toe zo'n model te kunnen kopen, en ten tweede kan hij zijn

eigen stijl uitten: dynamisch, niet conformist, of tegen dit of dat, of ook een teken van klasse met zich brengen.

Een teken van deze opkomende "rock and roll" attitude, is b.v. Claude François met zijn Ferrari. In dezelfde geest, tellen we de Jaguars, dikke Amerikaanse bakken, niet meer op de platenhoesjes. Tegenwoordig moet men ruilbeurzen voor oude auto's, speelgoedbeurzen, of vlooiemarkten aangaan om zulke platenhoesjes te vinden.

Goede opzoekingen.

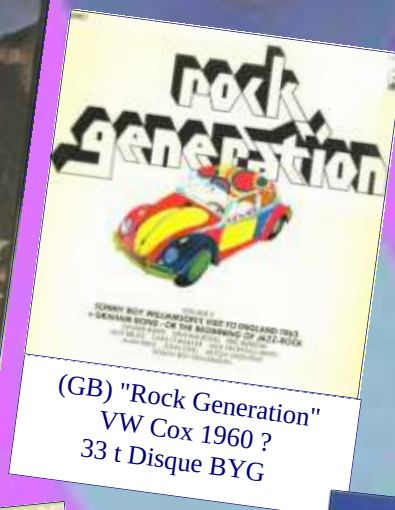
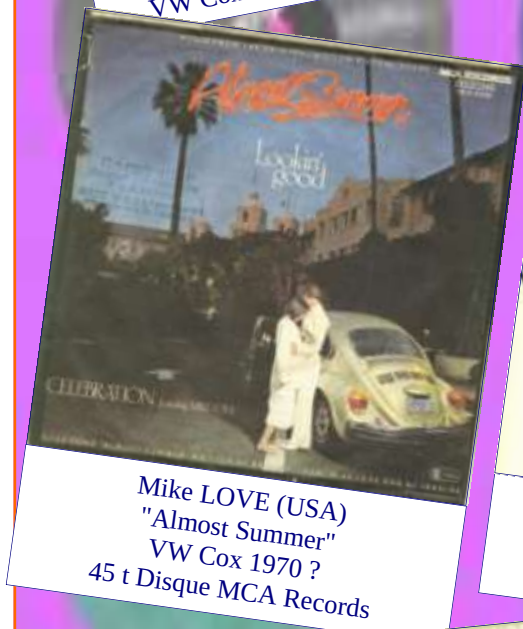
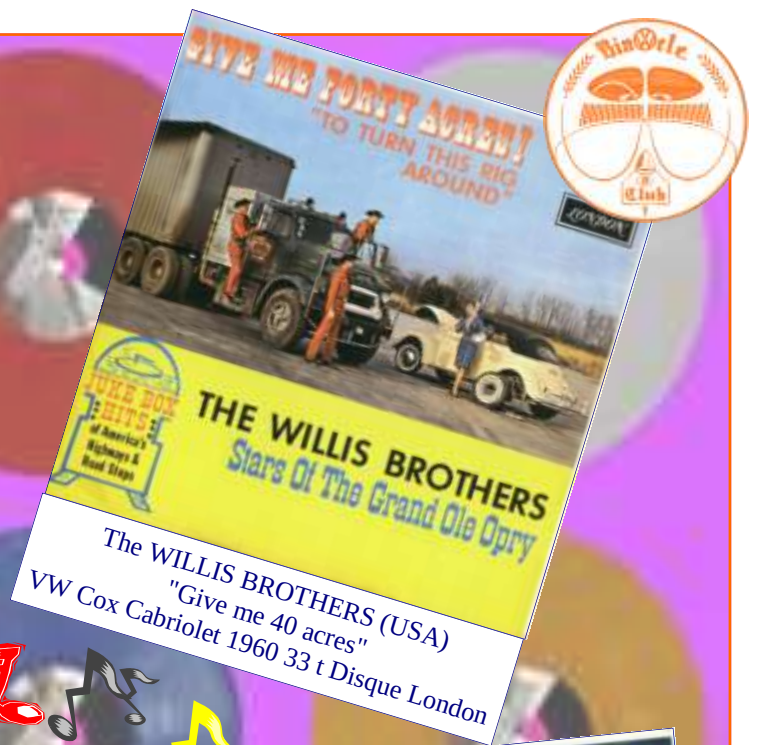


Drafi DEUTSCHER (D)
"Chante en allemand" Porsche 356 SC
Cabriolet 45 t Disque Vogue



Dit busjes dient als lezer, het draait op de plaat zelf, leest en verspreid het geluid. Het bestaat in een tiental kleuren.



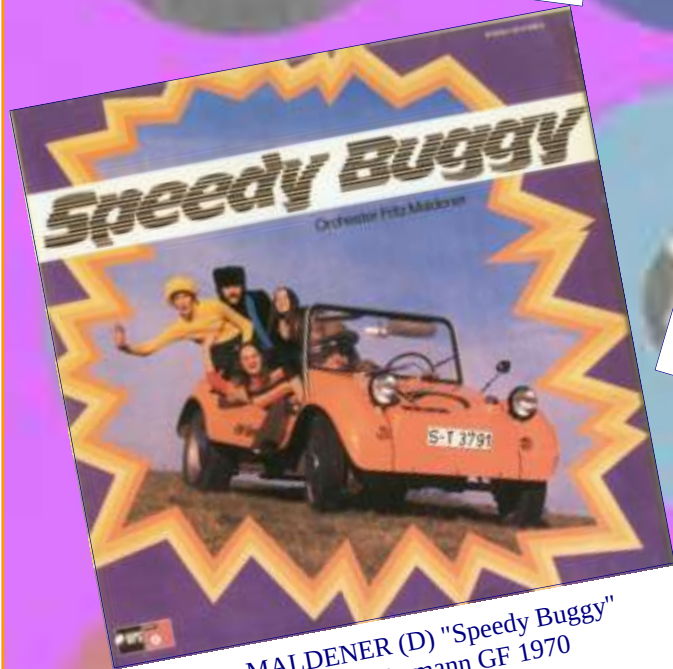




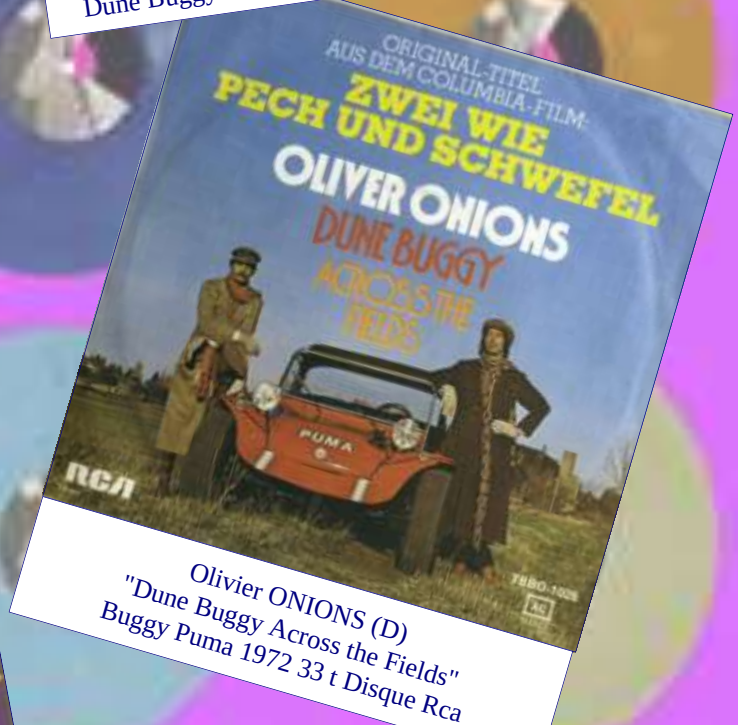
Frédéric FRANÇOIS (F) "I love you, je t'aime"
Buggy Apal 45 t Disque Vogue



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



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



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



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



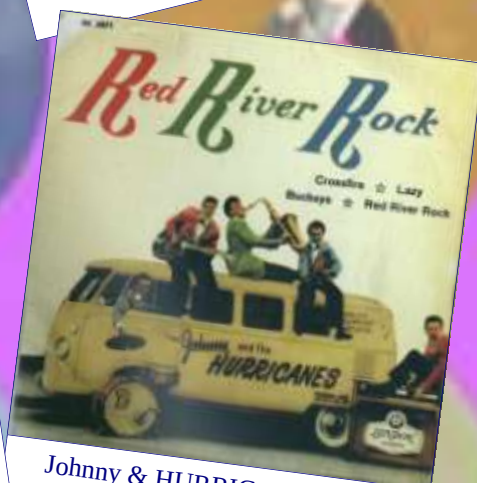
Johnny & HURRICANES
(USA)
"Red Rock River"
VW T1 "Kombi" 1958
45 t Disque London



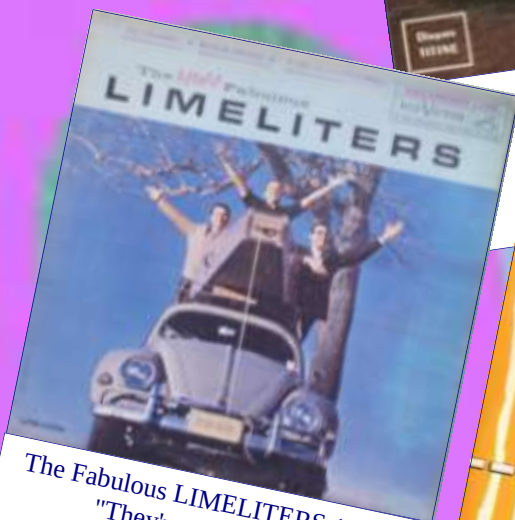
André BLOT (F)
"En avant, marche !"
VW Karmann-Ghia
45 t Disque Pacific



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
Stéphan STEEMAN (B)
VW Cox 1960? et Karmann 1960?
Disque Philips





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



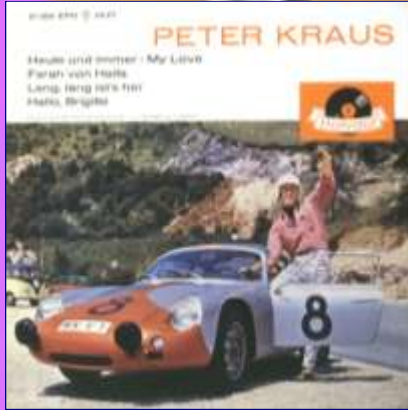
KRAFTWERK (D) "Autobahn"
VW Cox 1970 ?
33 t Disque Philips



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



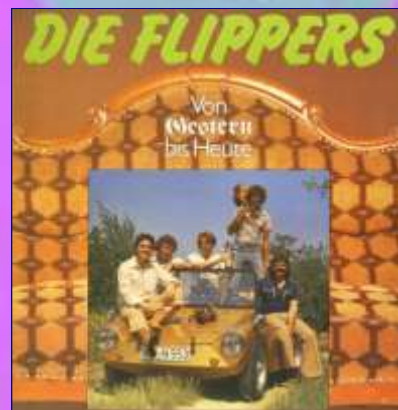
Linda HARDGROVE (USA) "Blue
Jean Country Queen"
VW Cox 1302 1972
33 t Disque Electra



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



BERLIN (D)
"Schöne Grübe 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

Test op de baan



Tijdens mijn verlof, in Meounes in de Var, ging ik op een vlooiemarkt rondsnoffen. Daar vond ik een test met vergelijkingen tussen de Kever en de 4 PK. Het kwam uit de "Auto-Journal" gedateerd 15 september 1954. Het is zeer

maar bij het lezen zult U vaststellen dat het zeer lovenswaardig t.o.v. de Duitse kever. Om het lezen gemakkelijker te maken hebben wij hier de belangrijkste passages overgenomen en vertaald.

Eric LEBRUN



De Volkswagen is sinds de twee wereldoorlogen, het stokpaard van de Duitse auto-industrie. De ultramoderne groep uit Wolfsburg heeft dus de productie op een zeer aanneembaar niveau kunnen brengen. Zoals iedereen het weet is de Volkswagen de tegenstaander van de Renault 4 pk op de verschillende buitenlandse exportmarkten.

Men moet wel vaststellen dat de plaats van de 4 pk versus de Volkswagen ons niet toelaat optimistisch te zijn. Deze twee wagens zijn wel moeilijk vergelijkbaar, ondanks het feit dat hun cliënteel dezelfde is.

De wagen die we gebruikt hebben, werd ons door de Belgische importeur van Volkswagen in België ter beschikking gesteld. Onze testrit werd, het moet gezegd worden, in een vrij druk verkeer gedaan.

MOTORGROEP

Laat ons kortweg de basisgegevens van deze motor herinneren. Het is een 4 cilinder boxer-motor, luchtgekoeld door een turbine die eveneens de koeling van de olieradiator

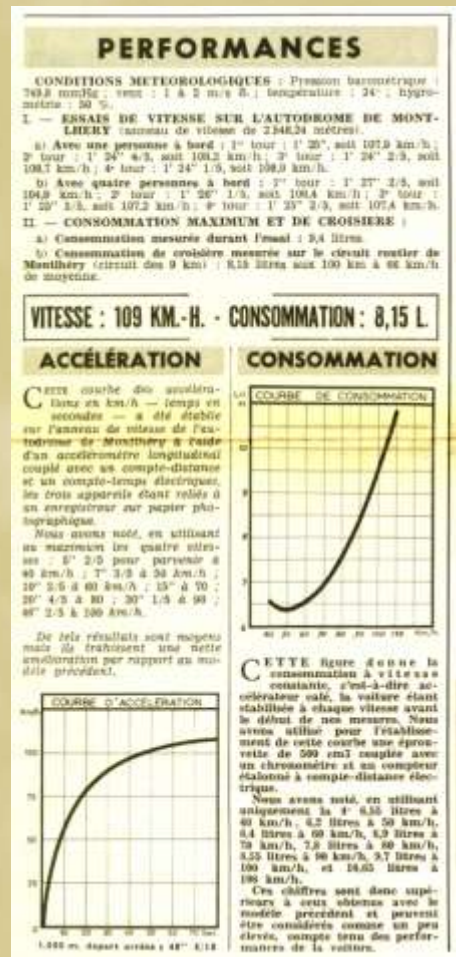
verwezenlijkt. Tegenoverstaande de oude versie, is die van 1954 gekarakteriseerd door een vergroting van de boring van 75 naar 77. Dankzij dit, werd de cilinderinhoud van 1131 naar 1192 gebracht. De compressie werd verhoogd van 5,8 tot 6,1 en de kracht kwam tot 30 pk op 3400 omwentelingen per minuut. Gelijktijdig kwam de maximumkoepel van 6,8 mkg op 2000 omwentelingen op 7,7 kg op hetzelfde regime. Laat ons ook opmerken dat de carburator een omgekeerde 28 geworden is.



Tegenover het oudere model is de nervositeit aanzienlijk verbeterd. De maximum snelheid is gemakkelijk behouden en men stelt geen enkele teken van "gebrek aan adem" vast. Het is waar dat op 110 km/u het regime geen 4300 omw/min te boven gaat. In de bergen, ondanks het feit dat de wagen geen vechtjas is, kan men in 3^{de} versnelling lange tijd 80 km/u behouden, en in tweede kan men tot 50 km/u gaan. Dit alles laat toe de meeste moeilijkheden te overhalen. In de stad is de VW zeer aangenaam, scherpe start in eerste versnelling, een in tweede (ook zeer kort); Als men in vierde rijdt is het mogelijk te dalen tot ong. 40 km/u, in derde is dit ong. 25 km/u. Soepelheid kan men als aanneembaar beschouwen. Men dus kan constateren dat soepelheid aan de orde is. Indien men kan vaststellen dat de prestaties verbeterd werden, is het ook juist te zeggen dat het verbruik gelijklopend naar omhoog ging. Op dit standpunt zou men wel kunnen zeggen dat de Volkswagen afwijkt van het oorspronkelijke doel als wagen het volk ! Wij hebben tijdens onze proefrit een verbruik van 9,4 l kunnen meten en het gemiddelde verbruik stabiliseert zich rond 8 l. per

100 km. De motor is nogal stil et het geluid wordt nooit vermoeiend. Aan de hand van deze eerste vaststellingen, is het niet moeilijk vast te stellen dat de ingenieurs van Wolfsburg hun gedragslijn niet veranderd hebben. Ondanks een bepaalde verhoging van de kracht zijn de resultaten niet zo fantastisch. 30 pk uit een 1200 cc halen lijkt een beetje onnuttig tegen de 35 pk's van de D.K.W., de 40 pk's van de Dyna 1954 en de 50 pk's van de Fiat 1100 T.V. Maar VW wenst eerst en vooral een degelijke wagen te leveren met een lage toerental en een grote cilinderinhoud. Dit brengt met zich mee dat er geen inrijperiode voorzien is. Het feit dat de versnellingsbak van het oude model niet gesynchroniseerd was, was een van de voornaamste verwijten die we konden doen voor deze wagen. Nu, is de export versie, uitgerust met een versnellingsbak waarvan de 2, 3^{de} en 4^{de} gesynchroniseerd zijn. Het schakelen gaat even snel als die van de Porsche, en zelf zonder te veel zorg, is het onmogelijk de bak te doen kraken. Om terug te schakelen in 1^{ste} versnelling is de dubbele ontkoppeling steeds van toepassing. Maar er moet wel gezegd worden dat het zelden wordt dat dit nog moet

gebeuren. Deze nieuwe versnellingsbak heeft er wel bijgedragen om het rijden met de VW veel aangener te maken, en dit zeker in de stad of in de bergen. Ondanks het feit dat de maximumsnelheid verhoogd werd, hebben wij geen enkele verwijt te doen wat betreft de remmen. Er moet wel vrij hard op het pedaal gedrukt worden om een goed resultaat te bekomen, maar in de bergen hebben wij geen enkele verlies kunnen vaststellen.



PLUS PUNTEN

- Motor met voldoende kracht en nerveus
- Goede ophanging
- Niet te luidruchtig
- Aangename sturing
- Voldoende soepelheid
- Uitstekende verwarming
- Versnellingsbak zeer gemakkelijk hanteerbaar
- Goede verluchting
- Goede remmen
- Goede afwerking



MINUS PUNTEN

- Verbruik aan de hoge kant
- Slippen achterwielen, maar controleerbaar
- Plaatsen achteraan tamelijk bekrompen en toegang discuteerbaar
- Benzinefilter op een moeilijk bereikbare plaats
- Slecht zich aan de linker voorkant
- Achterruit te klein

WEGLIGGING EN VERING

De Volkswagen heeft een zeer persoonlijke wegligging. Die is te vinden tussen die van de 4 pk en de Porsche. Tegen een 4pk gaat de VW meer loshaken, maar niet brutaal en is gemakkelijk te verbeteren. Men voelt wel dat de wagen gaat slippen, het blijft altijd progressief en gemakkelijk te controleren.

In tegenstelling tot ons vorige proefrit lijkt de vering ons efficiënter. De slechte wegen, kasseien en slechte wegdek zijn goed geabsorbeerd. Zijdelinkse reacties zijn verdwenen. De stuurinrichting is vrij direct en precies. Enkele reacties konden waargenomen worden in scherpe bochten genomen op hoge snelheid. Het veranderen van de wielmaat schijnt geen verandering gebracht te hebben, behalve een vermindering van de hoogte van het koetswerk van enkele centimeters.

KOETSWERK EN BEWOONBAARHEID

De algemene lijn van de VW is wel bekend, en we zullen die dan ook niet verder analyseren. We kennen nu goed deze schaduwbeeld, kort, waarvan de Cx niet te bekritisieren valt. Afwerking zonder kritiek, en meerdere duurdere auto's zouden zich hierop kunnen afstemmen.

Weinig veranderingen wat betreft de bewoonbaarheid, aanneembaar

vooraan en minder goed achteraan. Toegang is middelmatig, aangezien er geen achterdeuren zijn en door de vorm van de zetels vooraan. Achterruit is nog klein maar niet meer is twee gesneden zoals vroeger. Dankzij een goede achteruitkijkspiegel is het zicht aanneembaar. De zetels zijn comfortabel en het stuurwiel zit goed.

De verluchting wordt verzocht door de twee vensters vooraan, die volledig kunnen naar beneden gedaan worden, en door twee oriënteerbare venstertjes. De zijruiten achteraan zijn vast. De verluchtungskleppen zijn weggelaten. Ondanks een vrij hoge temperatuur hebben we geen last gehad van de warmte. De verwarming, via warme lucht, aangevoerd door de turbine lijkt ons nog altijd zeer efficiënt.

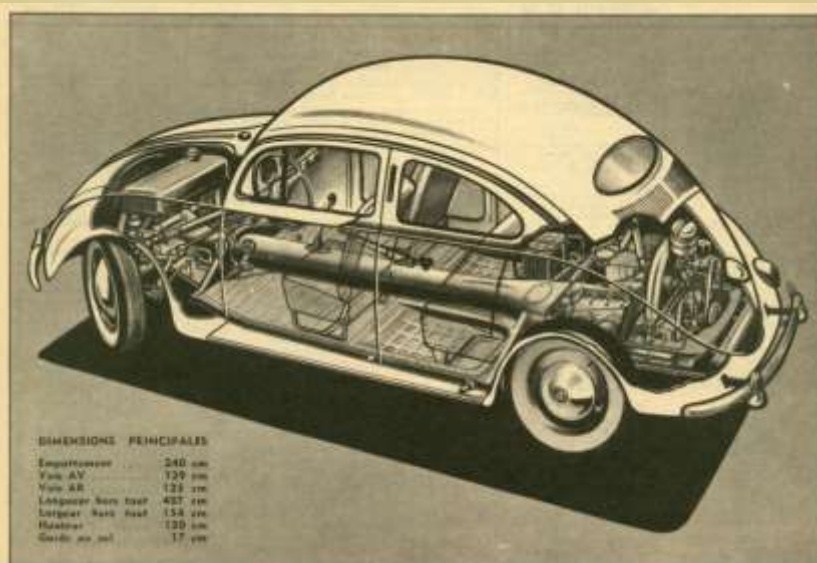
LE FILM DE L'ESSAI

PARIS - AUXERRE - SAULIEU - CHALON - LYON (406 km)
Nous partons de Paris au petit jour et la route est presque déserte jusqu'à Avallon. La circulation devient ensuite abondante et nous ralentissons sensiblement jusqu'à Lyon où nous arrivons après 5 h 24' de route. Moyenne horaire : 80,3 km/h.

ANDANCE - LE PUY - CLERMONT-FERRAND (222,5 km)
Jusqu'au Puy nous rencontrons peu de voitures, mais nous sommes deux fois ralentis par le trafic et l'embouteillage. La circulation est ensuite relativement intense et nous arrivons à Clermont-Ferrand après 3 h 10' de route, soit à la moyenne de 73,4 km/h.

CLERMONT-FERRAND - MOULINS - NEVERS - PARIS (374 km)
Nous repartons de nuit à partir de Nevers. La circulation est nettement supérieure à la moyenne et nous ralentissons notablement. Nous arrivons à la Porte d'Italie après 4 h 20' de route, soit à la moyenne de 84,3 km/h.

MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI : 1006,5 km parcourus en 13 h, soit à la moyenne de 82 km/h.



DIMENSIONS PRINCIPALES	
Empattement	240 cm
Vide AV	129 cm
Vide AR	123 cm
Longueur sans hayon	427 cm
Longueur sans hayon	154 cm
Hauteur	139 cm
Guidon au sol	17 cm



TOEBEHOREN

Sinds onze laatste testrit, zijn dashboard en toebehoren zwaar veranderd. Eenzelfde wijzer, voor de bestuurder, bevat de snelheidsmeter, twee lichtjes, voor de oliedruk en voor het functioneren van de dynamo, en een licht die aanduidt dat de grote lichten aan staan. Drie trekkoppen die onderaan het dashboard geplaatst zijn geven lichten, met commando aan de voet voor de grote lichten, en de verlichting van het dashboard, de ruitenwissers, zeer efficiënt en de choke. Het starten gebeurt via de contactsleutel. Een asbak, vergelijkbaar met

die van de Simca 9 "Aronde" en een handschoenkastje van goede afmetingen zijn aan de rechterkant van het dashboard geplaatst. De toeter is in het midden van het stuurwiel geplaatst en de pijlen die manueel moeten teruggezet worden, zijn door een hendel aan de rechterkant van het stuurkolom bestuurd. Het benzinemeter is doodeenvoudig vervangen door een reserve van 5 liter, die door een hendel kan aangezet worden en die dus toelaat van nog enkele tientallen kilometers af te leggen. De versnellingshandel, de handrem en een hendel voor de verwarming zijn op de tunnel geplaatst, tunnel die spijtig genoeg de vloer in twee stukken deelt. Spijtig genoeg is er op de nieuwe versie ook geen uurwerk geplaatst.

Zoals op het oude model is het gaspedaal een rolletje, dat zeer gemakkelijk is, en dat we ook nog op andere modellen van auto's zouden willen terug vinden. Het koppelingspedaal is nu veel zachter geworden. Het remvloeistof is gemakkelijk controleerbaar door een te verwijderen plaatje achter het reservewiel. Nog een beetje geduld en VW zal een doorzichtige plastic potje kunnen plaatsen, zoals we reeds op enkele Franse auto's vinden. Benzinefilter is nog

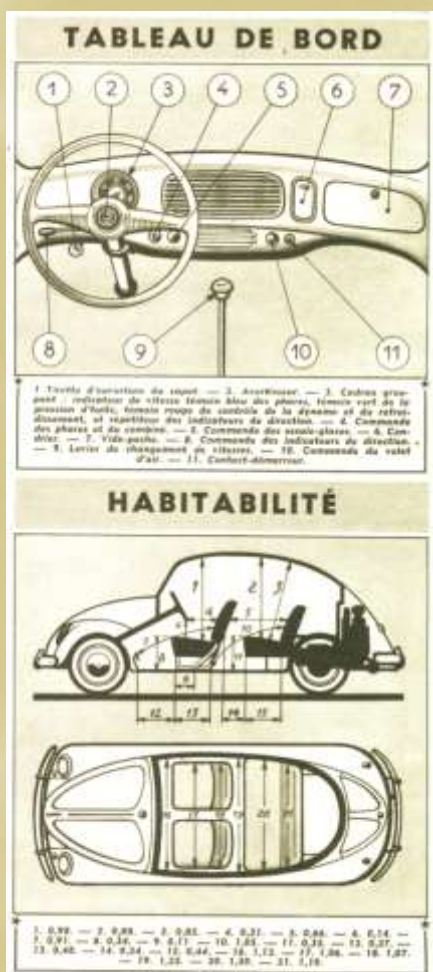
altijd moeilijk bereikbaar en men hoeft nog steeds een wiel te demonteren om er aan te kunnen. Het koffertje dat achteraan de achterste zitbank geplaatst is nog altijd even klein. De voorkoffer, waar reeds het reservewiel staat, laat niet veelplaats over. De opening van de benzinetank zou als voorbeeld kunnen gelden.



CONCLUSIE

Indien men de VW zou willen schetsen, dan zouden wij eerst en vooral een evidente goede wil voorop zetten. Mishandeling door een slechte chauffeur kan deze wagen niet stoppen. De 4 pk zal het zeker moeilijk hebben, daar de VW zo robust is, en dat die zo ruim verspreid word door een efficiënte commerciële dienst. Het is te hopen dat de toekomstige Renault "Corvette" meer succes zal halen dan de 4 pk. De strijd zal zeker serieus zijn en wij zullen maar een verwijt hebben tegen de VW : een te hoog benzineverbruik voor zo'n populaire auto.

André COSTA



Hydraulische klepstoter

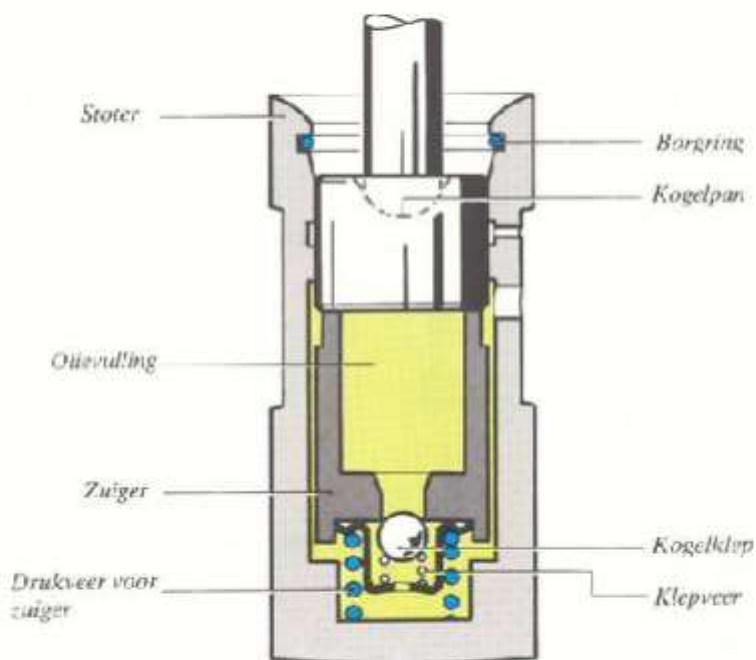
Waarom hydraulische klepstoters?

Door de hydraulische klepstoters wordt de klepbediening spelingvrij en daarmee geruisarm gehouden.

15

Na de basisafstelling is de klepbediening verder onderhoudsvrij

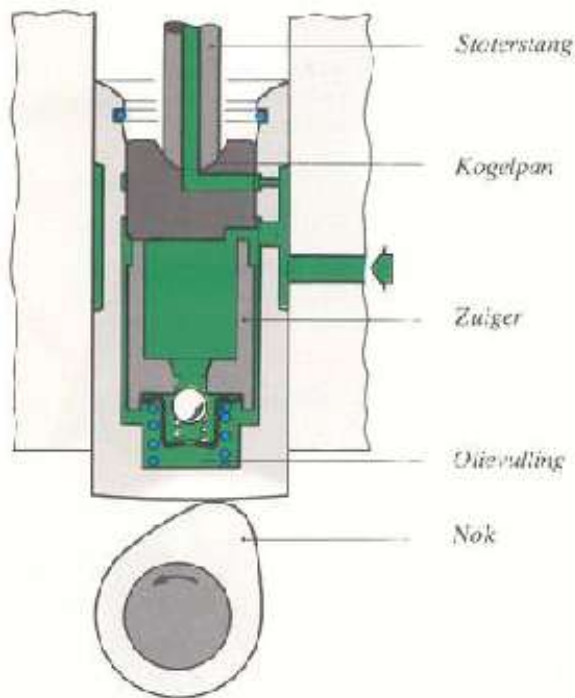
Zo is de klepstoter opgebouwd.



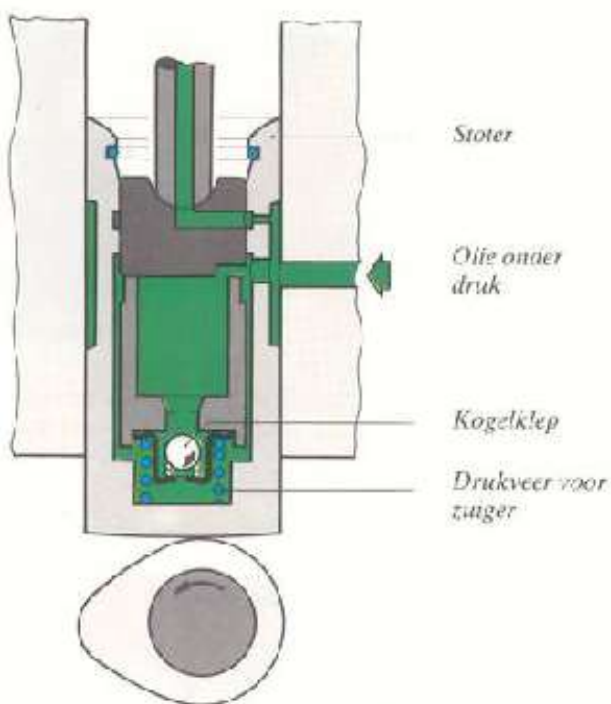
15

Voor het inbouwen van de hydraulische klepstoters moeten de holle ruimtes in de stoters met olie worden gevuld en ontlucht volgens de voorschriften in de reparatiehandleiding.

Zo werkt het



Door de nok van de nokkenas wordt de klepstoter gelicht. Omdat de olievulling niet samenpersbaar is, wordt de zuiger met de kogelpan ook omhoog gedrukt. Via de stoterstang en de tuimelaar wordt de klep bediend. Doordat de zuiger speling heeft in de stoter, kan een geringe hoeveelheid olie ontwijken. Dit olieverlies wordt continu aangevuld tijdens de neergaande beweging van de stoter.



Als de nok onder de stoter wegdraait, dan wordt de stoter ontlast. De drukveer onder de zuiger drukt de celen uit elkaar. Hierdoor ontstaat onder de zuiger een lagere druk. Door de hogere druk aan de bovenzijde van de zuiger wordt de kogelklep geopend en de onderste ruimte met olie gevuld tot het verlies is opgeheven. Zodra de druk gelijk is, sluit de kogelklep.

Na het starten van een motor die langere tijd heeft stilgestaan, kunnen kortstondig bijgeluiden in de klepbediening optreden, die verdwijnen zodra het olieverlies is opgeheven. Dit verschijnsel heeft geen enkele invloed op de levensduur.



EVENEMENTEN KALENDER



SEPTEMBER 2010

Les 10, 11 & 12, VW type 2 Vanfest ENGELAND www.vanfest.org

Le 12, 1^{ste} 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 info@beaulieu.co.uk

Les 17 & 18, 21^{ème} Leuvense Oldtimersbeurs à LOUVAIN sortie 23 à Haasrode

Tél 016.38.30.11 www.oldtimersbeurs.be

Les 17, 18 & 19, inter Najaarsbustreffen Schin op GEUL (NL) www.vwbusclub.nl

Les 17, 18 & 19, vw bus TREFFEN (D) www.vwbustreffen-wietzendorf.de

Le 19, 3th pareltreffen à GOOIK www.pareltreffen.be

Le 19, 5^{ème} balade Jolimontoise inscription avant le 13 septembre JOLIMONT

Tél 064.22.91.49

Le 19, Bourse & expo VW à 77450 JABLINE 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

Le 26, 4^{de} WCB coast run in WENDUINE www.westcoastbugs.com

Le 26, 11^{de} Antwerps Kevertreffen Burcht ANVERS www.kevertreffen.be

Le 26, vw magic vwair & watercooled Brusselsesteenweg 1785 MENCHTEM

<http://insanezombies.skynetblogs.be> wermos@hotmail.com 0495 522 518



Meeting aircooled 1^{ste} zondag van juli te BLEHEN

BINOCLE CLUB rue des Golettes , 30 , 5190 Spy





OKTOBER 2010

BINOCLE CLUB

presents



11th international indoor SWAPMEET and VINTAGE MEETING for aircooled Volkswagens

GOSSELIES, October 3rd 2010

Location : NEW ADDRESS (replaces Marcinelle)
1,5 km of Charleroi Airport (Gosselies)
Collège Saint-Michel
Faubourg de Charleroi 15, 6041 Gosselies (Belgium)
Opening hours : 10.00 - 18.00
Phone : Guy : 071.35.16.53 or mobile 0032.474.499.367
Geoffrey : mobile 0032.476.84.32.80
Michel : 071.35.21.15
Claude : 071.78.07.14

COLLEGE ST-MICHEL

A54

UITRIT 22

GOSSELIES/COURCELLES/ROUX



BULLETIN D'INSCRIPTION INSCHRIJVING

A renvoyer à / Terug te sturen naar
SPITAEELS 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

NOVEMBER 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, LIER, www.vwclassicsclub.be

DECEMBER 2010

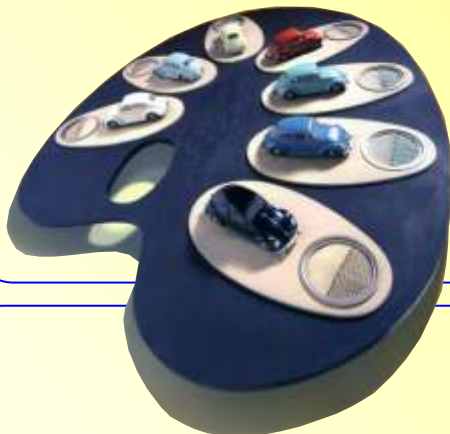
Le 19, le dernier dimanche avant Noël, 4^{ème} Parade Lumineuse, balade
de VW décorées de lumières de Noël. AUVELAIS
Gsm 0476.84.32.80 Gsm 0474.61.85.73



ZOEKERTJES KOOPJES



Indien U iets wenst te kopen / verkopen / ruilen, de advertenties in ons "Binocle Info" zijn gratis. Neem gerust contact per telefoon op 071/35.16.53 of 0476/84.32.80 of per post :



Spitaels Guy
rue du Spinois, 1
6041 Gosselies

Indien U een ruilbeurs, een meeting of een VW-bijeenkomst organiseert, kunt U de gegevens op dezelfde manier doorsturen.

TE KOOP AANGEBODEN

- Combi T2 a, 1969, tôlé, roulant, visible à Gosselies, 3000 €
- Cox 1300, 1972, prix 4000 €, GSM 0496.77.93.51
- Moteur 1600 cm³, 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 a être immatriculée GSM 0478.284.390
- Cox 1971, 1200cm³ avec un moteur 1500cm³. 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



GEZOCHT

- 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>



