



# BINOCLE INFO

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

## CARROSSERIES SPECIALES



TRIMESTRIEL  
4/2010  
33<sup>ème</sup> année  
N° III

Éditeur responsable :  
ALARDOT Claude  
Rue des Golettes 30  
5190 SPY © 2010





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.

Les plus anciens d'entre vous se souviendront d'articles déjà parus sur « Celles qui nous ont fait rêver » et sur les moissonneuses ou encore le « Pou du Ciel ». Nous revenons sur le sujet dans cet info.

Le but n'est pas de faire une encyclopédie, mais de vous faire connaître le plus grand nombre de « Spéciales » qui ont été fabriquées sur base de la Coccinelle en dehors de l'organisation de Volkswagen.

Un numéro ne suffira pas et il faut le temps pour rassembler la documentation, trier, sélectionner et traduire les articles que nous procédons.

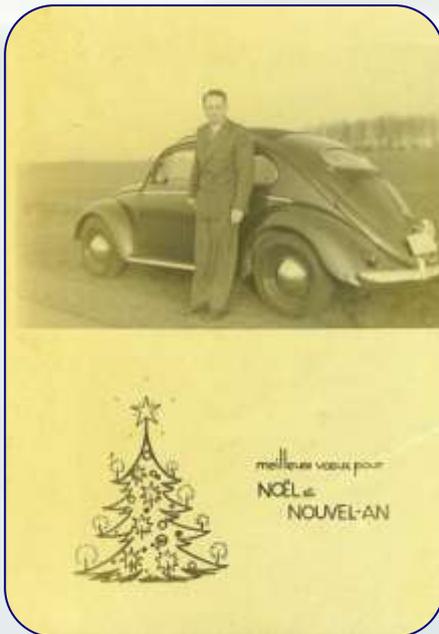
Nous vous souhaitons une bonne lecture et bien du plaisir.

Nous vous présentons ainsi qu'à votre famille nos meilleurs vœux et...



## Sommaire

- P 1 : Couverture.
- P 2 : Données du Club. Publicité.
- P 3 : Mot du Président. Sommaire. Prochains sujets.
- P 4 et 5 : Carrosserie Meeussen.
- P 6 : Coccinelle break fourgonnette.
- P 7 et 8 : Coupé Gebrüder Vergo.
- P 9 : Carrosserie Cryns et technique.
- P 10 à 12 : Soyons chauvins !
- P 13 et 14 : Carrosserie Beutler & Co.
- P 15 : Carrosserie Heuliez.
- P 16 : Carrosseries Ascort et Abr.
- P 17 : Carrosserie Drews.
- P 18 : Carrosserie Colani.
- P 19 et 20 : Bourse de Gosselies.
- P 21 : Meeting de Blehen.
- P 22 : Calendrier.
- P 23 : Petites annonces et Internet.
- P 24 : Couverture.



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 : BinocleInfo 112 : Wolfsburg  
BinocleInfo 113 : Petits trains VW.  
[riquet.lebrun@skynet.be](mailto:riquet.lebrun@skynet.be)



# Carrosseries Meeussen

## "Coccinelle-combi" (August et Frans Meeussen)

"Notre père et son frère exploitaient un atelier de charronnage où était réalisée toute la boiserie des charrettes de fermiers. Avec le temps, il a repris un atelier de chariots de luxe. Avec l'avènement de l'auto, nous sommes passés à la réparation de carrosseries automobiles et à la transformation de petits fourgons.

L'idée de transformer une Coccinelle nous est venue tout à fait par hasard aux environs de 1955 lorsqu'une de ces voitures nous est arrivée avec la partie supérieure et l'arrière complètement enfoncés. Nous nous sommes dits que, partant de là, il y avait la possibilité de réaliser quelque chose. La première transformation, nous l'avons donc faite de notre propre initiative, les autres l'ont été sur commande. Au total, nous avons transformé six Coccinelles en "Coccinelles-combis".

La raison pour laquelle nous n'en avons pas fait plus, malgré tout l'intérêt qu'elle suscitait, est à mettre sur le compte du prix de revient beaucoup trop élevé. Tout se faisait en effet à la main et il fallait au total 6 à 8 semaines pour construire pareil véhicule,

peinture comprise. A l'époque, le coût de la transformation par nos soins coûtait environ 35.000 FB. A titre de comparaison, une Coccinelle "ordinaire" revenait, neuve, à 56.000 FB en 1956.

Nous sommes même partis en vacances en France et en Espagne avec un de ces véhicules. Où que nous nous arrétions, il attirait beaucoup de monde. Nous louions aussi des voitures et, dans le cadre de cette activité, une de ces Coccinelles a d'ailleurs été volée. Nous ne l'avons plus jamais revue.

En fin de compte, nous avons cessé nos activités en 1972 et profitons depuis lors de notre pension. Je ne crois pas qu'il existe encore des Coccinelles transformées chez nous."

*La porte arrière de la Coccinelle transformée par les frères Meeussen était en fait une première avant droite avec un demi-cadre de fenêtre gauche et un demi-cadre de fenêtre droite. Les longues vitres latérales et la lunette arrière étaient réalisées sur mesure.*



Extrait du Magazine VW Times n°.12, Décembre 1998 Carrosserie Meeussen (Belgique)  
Le point de comparaison avec la "Coccinelle-combi" de Beutler est intéressant !

Messelier R



Le break de  
Geoffrey

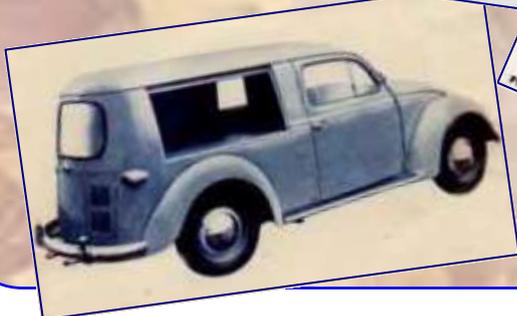


**Stations Wagen**  
Aufbau  
genauisch gezeichnet

**Profittieren auch Sie vom Volkswagen**

**Klein Lieferwagen**  
Aufbau  
genauisch gezeichnet

Photos: collection Alain Vuilleumier



**Stations Wagen**  
Aufbau  
genauisch gezeichnet

**Umbau der Limousine in einen Mehrzweck - Volkswagen**

Durch größere Kopfleiste und leistungsfähige Scheibenscheibe wird die Kränzel der Limousine (Belastung) stabilisiert. Hierzu der Zusatz ist die große Gefährdung vermindert.

Die Ladefläche des Klein-Lieferwagens ist von hinten bis zum vorderen Lenkermotorraum nutzbar.  
Die Ladefläche ist ebenfalls von vorn nutzbar.

Die Maße des Lieferwagens sind:

Länge	1,90 m
Breite	1,42 m
Höhe	1,48 m

Einer dieser speziellen Lieferwagen befindet sich im zweiten der beiden von links ab nach unten, von der Kante des Lenkers.

Netto-Gewicht: 270 kg

**Klein Lieferwagen**  
Aufbau  
genauisch gezeichnet

Photos: collection Alain Vuilleumier



# Coccinelle break fourgonnette

Des coccinelles binocles ont été aménagées en Break dans et pour les usines Volkswagen. (véhicules de transport de marchandises, ambulances, poste, etc.). Ils n'ont jamais été construits à grande échelle. Certains d'ailleurs étaient réalisés sur châssis de Kübelwagen et caisse de binocle.

En ce qui concerne les breaks artisanaux ou réalisés par des carrossiers indépendants, il y en a eu quelques uns, les exemplaires survivants se comptent sur les doigts d'une main.

En France, on a pas vraiment beaucoup d'infos sur la Topinette (1952). Plusieurs exemplaires ont été construits avec un arrière en bois, utilisation plutôt camping car.

En Belgique, "Meussen" a construit seulement 6

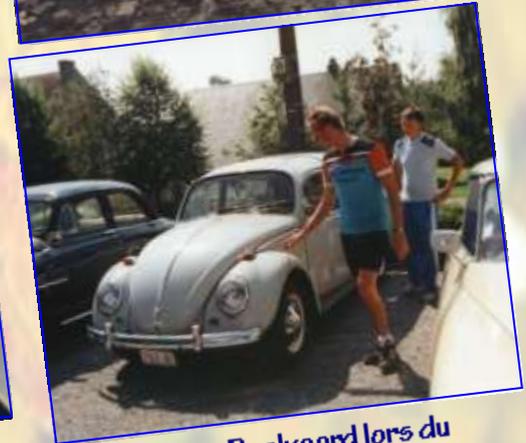
exemplaires à partir de 1955. Ce modèle est sûrement introuvable aujourd'hui. Particularité, la porte arrière est une porte avant droite modifiée avec des morceaux de porte avant gauche.

Le break visible dans le numéro du SYWM 156, pages 30 et 31 et appartenant à Geoffrey n'est pas encore identifié... mais c'est du Belge.

En Suisse, Beutler a créé plusieurs versions commerciales avec vitrage ou volet métallique, etc...



La Topinette en miniature



Benoit Poelvoord lors du tournage du film: Le vélo



# Coupé Gebrüder Vergo



Durant les années 50, nombreux sont les carrossiers qui tentèrent de construire des voitures à l'allure plus séduisante que la Cox en greffant sur sa plate-forme des carrosseries sortant de leurs ateliers. Si les plus célèbres comme Dannenhauer & Stauss, Denzel ou Romtesch sont passées à la postérité, d'autres ont sombré dans l'oubli au bout de quelques exemplaires. Aujourd'hui, nous vous présentons le coupé Gebrüder Vergo, une réalisation d'origine Suisse de la fin des années 50. Attention, avec le Gebrüder Vergo, vous entrez dans un monde qui tient autant de James Bond que de Star Trek ... Tout d'abord, nous ne le dirons jamais assez, les Membres de Flat4ever.com sont formidables... C'est à l'un d'entre-

vous que nous devons cette découverte, au hasard de son travail. Ce rare coupé Gebrüder Vergo se trouve en France, dans le garage d'une de nos Administrations depuis de longues années. L'histoire de cette voiture est tout autant extraordinaire que son look ! Cette voiture servait en fait à la contrebande de pièces détachées automobiles et surtout des roulements à billes de camions, à une époque où les droits de douanes étaient plus élevés qu'à l'heure actuelle. Elle a été saisie en 1959 ! La cache aménagée présente sur ce coupé est très surprenante puisque aux quatre coins du véhicule se trouvent 4 vérins qui soulèvent le châssis sur une hauteur d'environ 40 cm



révélant les marchandises de contrebande. Le tout marche sur le circuit de 6 volts, et malheureusement le branchement d'une batterie 12 V a grillé une partie du système de levage qui est désormais

hors d'usage.

Sorti de cet aspect pour le moins étonnant, le look du coupé Gebrüder Yergo ne l'est pas moins ! Les lignes sont tendues, à mi-chemin entre la Renault Floride et la Karmann-Ghia. Le plus étonnant est la cellule vitrée avec ses portes papillon, façon Mercedes 300 SL et sa lunette AR qui fait penser aux yeux globuleux d'une mouche ! Assurément, le coup de crayon qui a donné le jour à cette voiture est pour le moins audacieux !

A l'intérieur, c'est moins audacieux, et pour ainsi dire très décevant. On est dans une stricte deux places, le tableau de bord est d'une pauvreté affligeante au regard de ce que proposaient les Ovale de la même période... Il est vrai que cette production devait rester au stade purement artisanal. On le voit également assez nettement au niveau des charnières de portes, saillantes sur le toit. Ligne audacieuse, mais finition artisanale

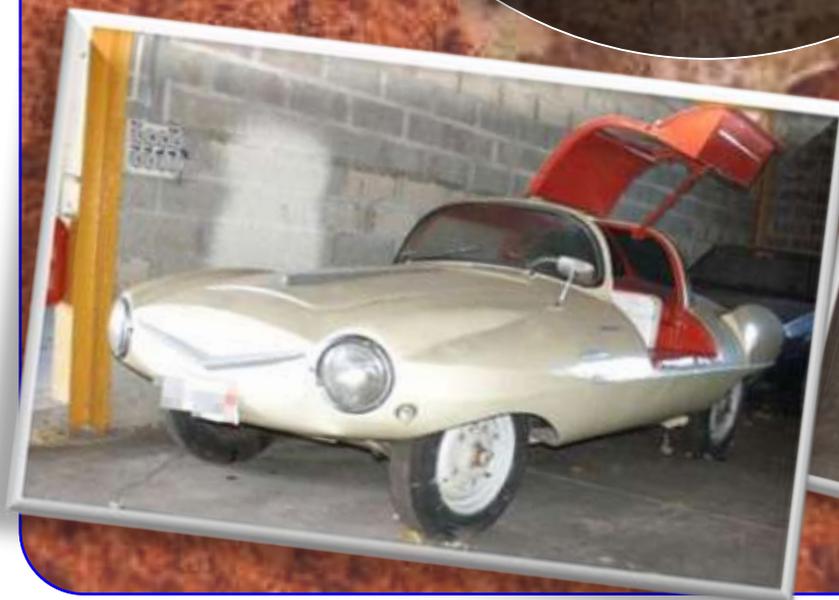
Coté châssis, cet exemplaire présente d'importants renforts réalisés de façon à pouvoir supporter le poids important des pièces détachées automobiles qu'il transportait dans sa cache. Peut-être dans cette optique de transport de lourdes pièces, on s'aperçoit que la carrosserie est réalisée en aluminium... De là à imaginer que cette voiture a été conçue de A à Z pour la contrebande, il n'y a qu'un pas qu'il est facile de franchir...

Au delà de cette histoire exotique, il est intéressant de noter une particularité mécanique de cette voiture. Le carburateur et la pipe d'admission sont inversés par rapport à la "normale" pour se retrouver sur l'arrière de la turbine. Sans doute pour un problème de place et de hauteur pour le filtre à air...

Comme quoi, les pas l'apanage des seuls L'Hexagone nous livre avec cette étonnant fouinant vous aussi près de



trouvailles originales ne sont allemands, anglais ou suisses ! encore une sacrée surprise coupé... Peut-être qu'en chez vous ou de votre boulot...



# Carrosserie Cryns



Monsieur Cryns était Belge, il est décédé voici 10 ans. Il avait bien évalué la Coccinelle au milieu des années cinquante et a réalisé, à son idée, deux versions de coupé dans ses ateliers à Anvers.



VW de luxe spéciale 1954  
Carrosserie  
Cryns -Berchem

Jetzt „NEU“ das Original bei  
www.rettung-fuer-den-winker.de

## Wink - Blink - Bremsrelais

Um historische Fahrzeuge, die mit Einzel-  
bzw. Winkern ausgerüstet sind,  
also ohne Zusatzlichter,  
bewegen zu können,  
klickenlichter,  
Originalität,  
Rückkehr zu  
den ursprünglichen  
Angeboten.

## LE SAUVETAGE DES FLECHES

Le dispositif proposé ici permet de faire clignoter les fleches,  
ainsi que de faire clignoter le feu arrière.

- seulement 9 raccords
- les fleches fonctionnent en même temps que les clignotants
- feu stop intermittent
- possibilité de feu de détresse et de connexion remorque
- boîtier plastique noir
- montage facile à l'aide du plan de montage fourni
- montage électromécanique simple
- peu encombrant : L x l x h 66 x 35 x 23 mm

6 Volt Ausführung  
12 Volt Ausführung

Vitus Huber  
Baldurstraße 13 Tel.: 089 / 15 77 470  
80637 München E-Mail: vitus@online.de

Jürgen Oberdorfer  
Einsteinstraße 131 Tel.: 089 / 470 41 95  
81575 München E-Mail: obi67@online.de

Technique

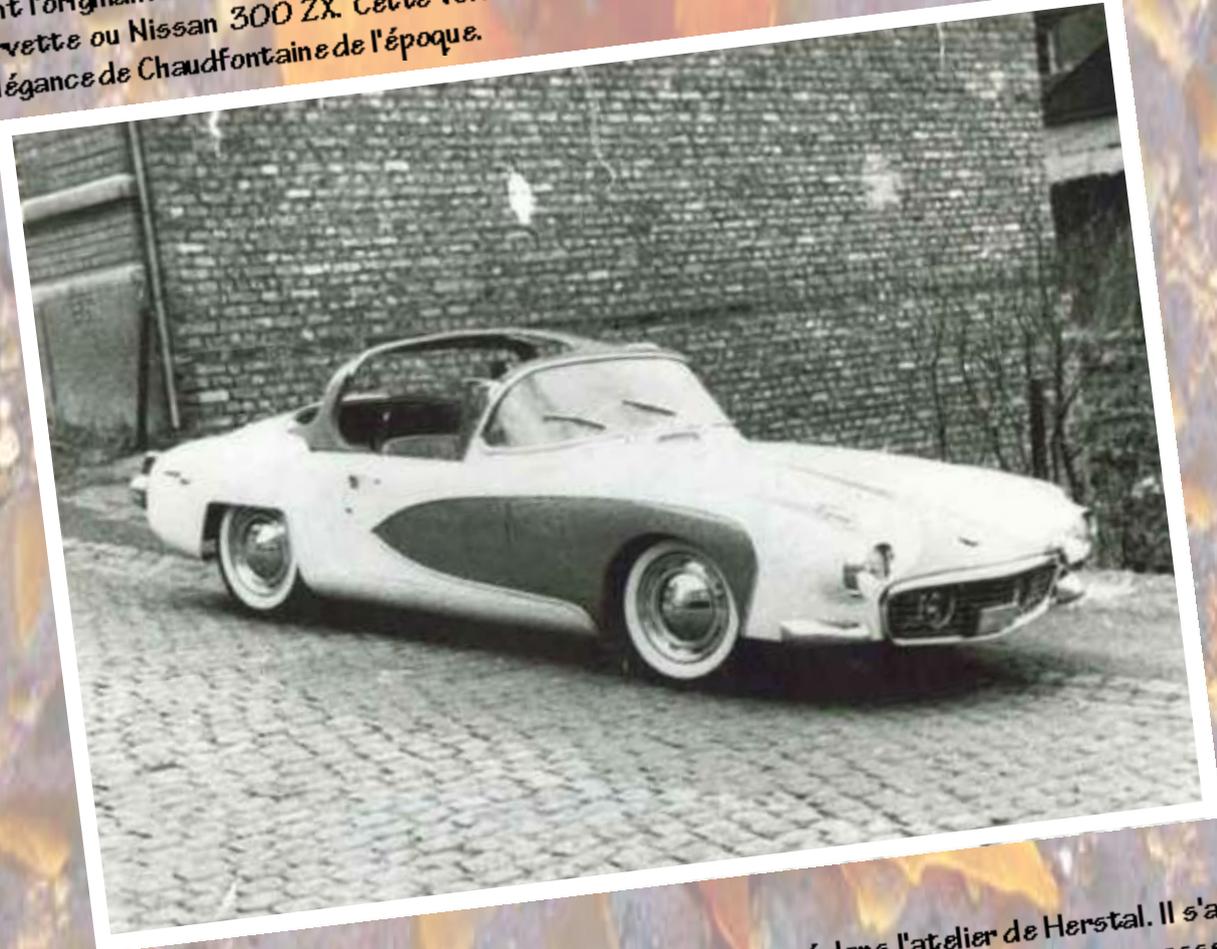




# Soyons chauvins !

APAL... l'histoire du constructeur automobile liégeois...  
en quelques images

L'histoire d'Apal commence par la rencontre de deux hommes. L'un Bruno Vidick suit les cours de carrosserie à Liège. Il se lie d'amitié avec un autre passionné d'automobiles, Edmond Pery son professeur de carrosserie. Ensemble ils ont le projet de produire des autos en petites séries. Ils créent en 1962 la sprl A.P.A.L pour Application Polyester Armé Liège. Bruno Vidick est nommé administrateur gestionnaire, Edmond PERY, partant d'une plate-forme YW Coccinelle, réalise sa première carrosserie dont l'originalité était de posséder un T-roof (toit amovible en 2 parties) à la manière des récentes Corvette ou Nissan 300 ZX. Cette voiture gagna le 1er prix en carrosserie spéciale du Concours d'élégance de Chaudfontaine de l'époque.



En 1961, le 1er prototype destiné à être produit est présenté dans l'atelier de Herstal. Il s'agit d'une voiture de sport utilisant toujours la base mécanique YW mais proposant une carrosserie polyester très originale qui n'est pas sans rappeler la Porsche Carrera Abarth de 1959.



La voiture fait grosse impression, à tel point que les Forges de Zeebrugge prêtent au futur constructeur un atelier de 600 m<sup>2</sup>!

La fabrication de la 1<sup>ère</sup> APAL commence à la cadence hebdomadaire de 2 véhicules. Les Établissements d'Ieteren, qui gèrent depuis toujours l'importation des VW en Belgique, apportent une aide précieuse à la nouvelle firme liégeoise puisqu'ils fournissent des châssis neufs. Quant aux carrosseries, elles sont dévissées et servent aux réparations dans les différentes agences. Nous sommes en 1963 et APAL commence à s'intéresser à la compétition.



A puissance équivalente, une Porsche pesait 950 kg contre 600 seulement à l'APAL, si bien qu'après les premiers succès nationaux, l'usine engage ses véhicules dans de grandes épreuves routières telles le célèbre Rallye Liège-Sofia-Liège.



APAL GT-Horizon: 25 exemplaires construits en 1968. Construction monocoque en polyester



A ma connaissance, il n'y eut que 8 coupés Horizon dont un avec moteur central et un à moteur Renault 16. A Liège en 1980, il y en avait un avec un moteur Lancia qui appartenait à un certain Luigi... mais ce n'était pas d'origine (sacrilège!!!).

Alardot Claude.



Course de Côte de NAMUR 1968

Photos M.Fery, textes M.Dartocq



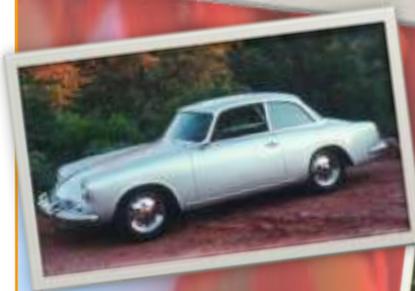
FRANCORCHAMPS HORIZON FORMULE V  
**24 - 25 JUILLET 2010**  
 CIRCUIT DE SPA FRANCORCHAMPS  
 SPEEDSTER COUPE  
 FIERO F40 SAMTRACK  
 BUGGY RN MUSHANG  
 AUKI MEXICAN  
 JET BUGGY COURT  
 CORSA RANCHO 4000 LONG  
 www.vwbugshow.be



Lebrun E

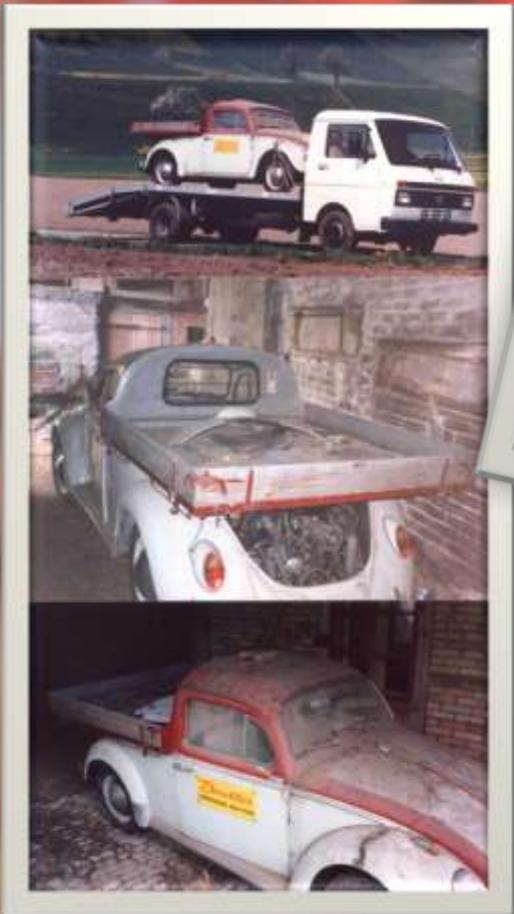


# Beutler & Co



La firme des frères Beutler, fondée en 1946, se spécialisa très tôt sur des coupés basés sur la YW Coccinelle. La collaboration avec la toute jeune maison Porsche, basée à Gmund en Autriche, commença alors que Beutler fut choisi pour construire le prototype du cabriolet 356, qui devait être présenté au Salon de Genève 1949, tandis que Reutter était chargé du coupé. Six furent fabriqués avant que Porsche ne s'installe à Stuttgart chez Reutter et la fabrication de ses 356 fut réservée à ce dernier. Beutler se contenta alors de modifier la Coccinelle, notamment en pick-up qui se vendaient fort bien, malgré sa

capacité de chargement restreinte, la partie arrière étant coupée au niveau des portes et le plateau se trouvant au dessus du moteur. Un break était aussi offert en deux versions, l'une vitrée, l'autre avec des stores déroulants latéraux. S'ensuivit la production de coupés, toujours sur la même base YW. Il modifia aussi un certain nombre de Porsche avec un dessin différent de ce que l'usine proposait, la plupart du temps en version quatre places sur un châssis rallongé.



# Carrosserie Heuliez



En 1970 était exposée à Paris sur le stand Heuliez une carrosserie spéciale sur base VW Porsche. Jacques Cooper était l'auteur de son dessin.



Jacques Cooper est né en 1931 d'une famille anglaise installée en France. Formé à la célèbre école Boule, il eut la chance de travailler à partir de 1953 à Paris pour la Compagnie Américaine d'Esthétique Industrielle, ouverte récemment par Raymond Loewy. Il y opéra au design de meubles, d'hélicoptères, de tracteurs agricoles ... Il fut embauché chez Renault en 1957, et œuvra sur les projets de la 4L, de la R8, de l'Estafette et de

Après divers projets sur châssis Opel et BMW non menés à leur terme, il fut demandé à Jacques Cooper d'étudier un prototype de coupé sur base Porsche 914. Mais la période était troublée chez Brissonneau

et Lotz. Renault était sur le point de prendre en main les destinées du carrossier de Creil. Il n'était alors plus question de travailler sur un programme sur base Porsche.



**& Lotz. Renault était sur le point**

de prendre en main les destinées du carrossier de Creil. Il n'était alors plus question de travailler sur un programme sur base Porsche. Jacques Cooper contactait Heuliez qui se montrait intéressé par la poursuite du projet. La voiture fut donc construite à Cerizay, et exposée au salon de Paris en 1970. Elle suscita l'intérêt d'un nombre important d'acheteurs potentiels. Heuliez envisagea même une production en petite série. Initialement présentée en deux



divers véhicules utilitaires.

En 1960, Jacques Cooper rejoignait la division électroménager de la General Motors. Au programme, création de lignes pour des réfrigérateurs, cuisinières, etc. En 1966, avec le désir de renouer avec le milieu automobile, il était recruté chez Brissonneau & Lotz. Il y travailla avec Paul Bracq, autre styliste français de réputation (Mercedes, Peugeot ...).

financière de Porsche sur ce projet, Heuliez renonçait à prendre seul le risque de commercialiser cette sportive. 40 ans plus tard (1969-2009), la Murène est docilement garée dans les réserves de Heuliez entre une Citroën M35 et le prototype du coupé Simca 1501.



Messelier R



# Carrosserie Ascort



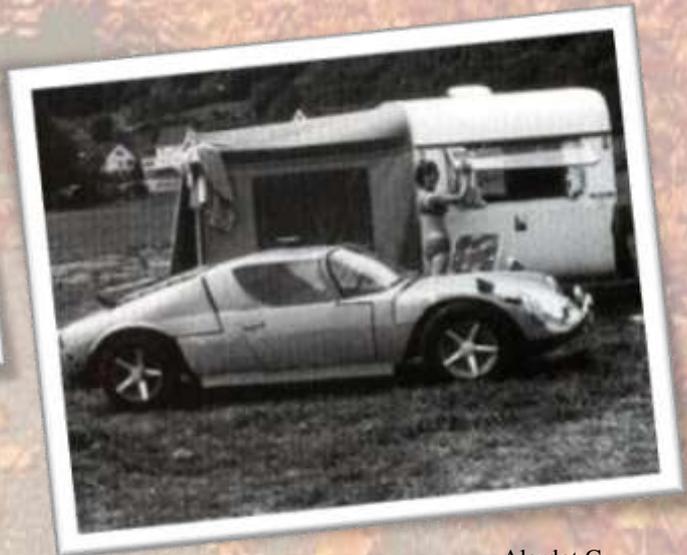
Fabrication : **Continental Carrosseries à Sydney en Australie.**  
Moteur : **modifié Okraza 1300 cc 54 Din.**  
Production : 19 exemplaires  
**Années : 1958 à 1960.**  
Gain de poids : 33 %.  
Vitesse : 153 Km/h.



# Carrosserie Abr



Fabrication : **Alfons Booren.**  
Production : 1 exemplaire  
**Années : 1960.**



Alardot C



# Carrosserie Drews



En 1949, la Carrosserie Drews Brothers fondée en 1938 à Berlin par les trois frères Gerhard, Erwin et Werner Drews et établie à Wuppertal (RFA) depuis 1945, sort une voiture basée sur la plate forme de la Coccinelle. C'est la première carrosserie « Ponton » sur cette base et la présente à Rheydt (RFA) lors d'un Motorschau.

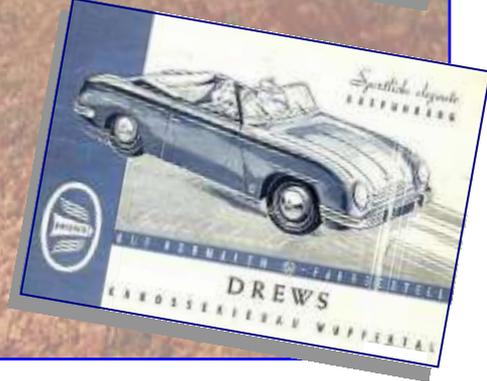
Il s'agit d'un cabriolet en aluminium fait à la main qui demande 1000 heures de travail.

Le poids total est de 700 kg. ce qui fait un gain de seulement 20 kg. par rapport à la berline d'origine. Sa longueur est de 4,25 m. Le moteur est le 1134 cc / 24 cv. La vitesse 105 km/h.

La sellerie était en cuir et les détails d'options au goût du client, ce qui fait que sur les 150 exemplaires construits entre 1949 et 1951 il n'y en a pas eu deux semblables. Ainsi un cabriolet et un coupé avec pare-brise bombé furent demandés respectivement par un client suédois et un habitant de Wuppertal. Un autre coupé était muni d'un moteur Porsche.

On pouvait l'acheter chez Drews à Wuppertal-Oberbarmen ou chez certains agents Volkswagen pour la modique somme de 10.000 DM (et avoir beaucoup de patience vu le temps de construction !).

Notons aussi que Drews a fabriqué une Coccinelle Pick-up en 1947 et des cabriolets sur Alfa-Roméo, Ford Taunus, Mercedes ainsi que diverses voitures de sport DKW, Opel, BMW-Veritas etc ...



Alardot C



Le designer allemand Luigi Colani sort le premier « kit car » de série en 1960, la Colani GT. Au salon de Paris 1965 elle est présentée sous le nom de Whippet (Lévrier) ou RS avec quelques modifications. Le toit en plexi s'ouvrant dans le mauvais sens est remplacé par des portes papillons et le capot arrière dans le style Porsche 904. Trois ans plus tard ce sera le nom de GT 2.

D'après certaines sources elle aurait été fabriquée chez Heinkel à 260 exemplaires mais au total à plus de 1700.

Son poids de 490 Kg. et son aérodynamisme lui permettent un gain de 20% en vitesse de pointe qui peut monter à 175 Km/h. avec boîte 4 et à 200 Km/h. avec boîte 5 vitesses selon les motorisations. Le réservoir a une capacité de 100 litres.



# Carrosserie Colani

Alardot C

# Bourse d'échange de Gosselies

03/10

2  
0  
1  
0



Nous vous l'annonçons en ces mots en 2009: "L'année prochaine une migration vers un autre site semble inévitable mais ne désespérons pas toutefois, le site initial recevra peut-être d'ici là un lifting en règle, qui sait.". Et bien la bourse d'échange du Binocle Club qui se déroulait à Marcinelle depuis de longues années a migré vers un nouvel emplacement : le Collège Saint-Michel de Gosselies.

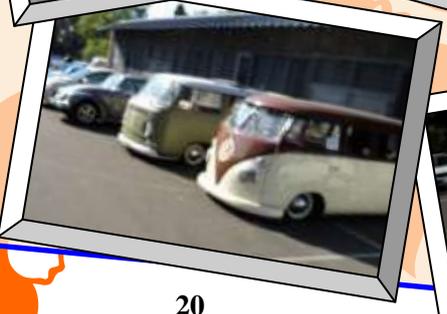
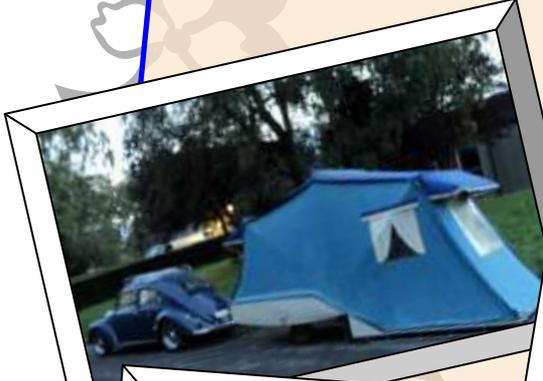




Le beau temps étant de la partie, le lieu très grand et agréable, ce fut donc l'occasion de voir un grand nombre de vendeurs présents, et aussi de revoir un certain nombre de membres que nous n'avions plus vu depuis longtemps. De belles voitures avaient aussi fait le déplacement. Peu d'anciennes malheureusement !

La journée se déroula dans une très bonne ambiance, grâce à l'équipe Guy – Michel – Eric – Jean-Noël et tous les bénévoles qu'ils entraînent chaque année dans l'aventure, ce fut une solide réussite.

Bravo à tous !





# Meeting de BLEHEN 2010

Une fois de plus l'équipe SPITAEELS-TILMAN était sur le pont dès le matin tôt. Une bonne centaine de voitures firent le déplacement. Le beau temps était de la partie et cette année, pas d'orage en fin de meeting. Les photos parlent d'elles-mêmes.



Messelier. R.



# EVENEMENTS CALENDRIER



JANVIER 2011

Les 08 & 09, 19<sup>ème</sup> KEVER Winterfestijn Autotron ROSMALEN (NL)

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

Les 14, 15 & 16, **Interclassics & Topmobiël** à MAASTRICHT (NL) +31(0) 4.33.83.83.83,

Email [info@ic-tm.nl](mailto:info@ic-tm.nl) [www.ic-tm.com](http://www.ic-tm.com)

Le 16, WOLUWE St LAMBERT bourse jouet shopping center, Tél 02.771.20.45

Les 23 & 25, Oldtimerbeurs Autotron ROSMALEN (NL)

Les 29 & 30 **Auto rétro BEURSGEBOUW** BRUGGE, Tél 050.81.21.94 [www.autoretro.be](http://www.autoretro.be)

FEVRIER 2011

Le 06 à MOL [www.dekempensekeverclub.com](http://www.dekempensekeverclub.com), Tél 014.81.07.76

Du 02 au 06, **Rétromobile** à PARIS, Porte de Versailles, [www.retromobile.fr](http://www.retromobile.fr)

Les 12 & 13, **Bourse d'ancêtres au Flanders expo de GENT**, Gsm 0475.39.69.69

[www.collectioncar.be](http://www.collectioncar.be)

Les 19 & 20, Technorama Messehallen KASSEL (D), [www.technorama.de](http://www.technorama.de)

Le 20, WOLUWE St LAMBERT, bourse jouet shopping center, Tél 02.771.20.45

Le 27, Bourse vieux papiers auto, Institut Saint-Joseph, 12 rue de la Croix Rouge à 4600 **Visé**, Info 0498.21.02.56

MARS 2011

Du 04 au 06, 32<sup>ème</sup> ANTWERP, **Classic Salon Expo bouwcentrum**, Tél 03.647.23.82,

[info@siha.de](mailto:info@siha.de) [www.siha.de](http://www.siha.de)

Du 10 au 13, **Rétroclassics** à STUTTGART (D)

Les 12 & 13, 24<sup>ème</sup> **salon Champenois** à REIMS, Parc des Expo (F), [www.bce-reims.com/bce.htm](http://www.bce-reims.com/bce.htm)

Le ? , **Meeting** à NI NOVE, info [frederic.peeters@skynet.be](mailto:frederic.peeters@skynet.be), Gsm 0475.48.91.75

Du 30 au 03 avril, Techno Classica à ESSEN, [www.technoclassica.de](http://www.technoclassica.de)

AVRIL 2011

Le 02 & 03, **Bourse de véhicules anciens** à ATH, Hall du CEVA rue des Primevères Tél 068.45.63.69 [emilewillain@yahoo.fr](mailto:emilewillain@yahoo.fr)

Le 25, **rencontre de Pâques** à WINKSELE-DELLE (Louvain) Gsm 0495.38.37.58

[www.paaskevertreffen.be](http://www.paaskevertreffen.be)

Le 10, **concentration au vélodrome de 1430 REBECQ** organisé par l'amicalecoc's

[www.amicalecocs.forumactif.be](http://www.amicalecocs.forumactif.be), 0495.23.23.70 ou 0476.27.53.50

MAI 2011

Le 01, 7<sup>ème</sup> **meeting** à HOEILAART (Gemeente park ). info [www.kevertref.hoeilaart.be](http://www.kevertref.hoeilaart.be)

Le 08, 12<sup>ème</sup> **Concentration à FONTAINE L'ÉVEQUE**, Gsm 0478.26.02.43

[maurice.lambert@brutele.be](mailto:maurice.lambert@brutele.be)

Le 30, 17<sup>ème</sup> **aircooled** à BEERSEL, organisé par le bug bunny,

[www.vwkeverclub-bbunnys.be](http://www.vwkeverclub-bbunnys.be)

# 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



- Cox cabriolet 1302 de 1972 , bleue, 5000€, Gsm 0498.100.972
- Cox 1972, 93.000 km 0479.637.564
- Combi orange 1979, 5000€, 0498.511.185
- Vw 181 de 1973, 9500 €, 0498.709.560
- Cox 1300 L, 1969, 138.500 Km. Dernier contrôle technique normal le 11/02/2009. Peut être immatriculée « Normale ». Moteur d'origine. Nouvel échappement. Pneus 13.000 Km. Petits travaux de peinture et de finitions à prévoir. Claude ALARDOT, rue des Golettes 30, 5190 SPY, 071.78.07.14, alardotclaud@skynet.be.



2500 € (à discuter)

## RECHERCHE

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

## INTERNET

- <http://www.busselecta.com>
- <http://www.dabelprod.com>
- <http://www.flat4ever.com/?page=cox>
- <http://leroux.andre.free.fr/h4e.htm>
- <http://www.sunstartoys.com>



