BINOCLE INFO

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

Wolfsburg

Une Vw en "plastique"

TRIMESTRIEL
1/2011
34ème année
N° 112
Éditeur responsable :
ALARDOT Claude
Rue des Golettes 30
5190 SPY
© 2011

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

Conseil d'administration

Président : **Claude ALARDOT**
rue des Golettes 30
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 SPITAELS**
rue du Spinois 1
6041 GOSSELIES
071.35.16.53

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

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

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

Mot du président

Chers amis

Nous voici entrés dans une nouvelle année qui, espérons le, sera plus agréable à vivre. Espérons que nos ministres n'inventeront pas encore quelques mesures ridicules et vexatoires.

La FBVA nous soutient mais ils sont confrontés au « provisoire » aussi.

Je fais un appel à nos membres pour recruter des amateurs du nord car il ne nous reste que 6 (fidèles) néerlandophones et c'est dommage. A une époque ils étaient à 60 %.

!!! Attention !!!

Marsh de Liège à changé d'adresse pour :

Rue Forgeur 17
4000 LIEGE
N° de téléphone et de fax restent inchangés

Sommaire

P 1 :	Couverture.
P 2 :	Données du Club. Publicité.
P 3 :	Mot du Président. Sommaire. Prochains sujets.
P 4 et 5 :	Rapport de l'Assemblée générale.
P 6 et 7 :	Comptes et prévisions 2011.
P 8 à 10 :	Le coupé "L" de Jacques Ladyjensky.
P 11 :	BD : Les tribulations de Pol.
P 12 à 19 :	Wolfsburg.
P 20 :	Technique.
P 21 et 22 :	Evénements 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 : Binocle Info 113 : Petits trains VW.
Binocle Info 114 : Véhicules de secours.

riquet.lebrun@skynet.be

Rapport de l'assemblée générale

du *samedi 19 février 2011 à 15 h 00*
*au Café « **L'Ambassadeur** » Grand Place 15 à 5060 Auvelais*

La séance est ouverte à 15 h 00.

Présents :

Claude Alardot, Président ; Raymond Messelier, Vice-président ;
Luc Verly, Trésorier.
Guy Spitaels, Michel Tilman, Jean-Noël Lambinet,
Eric Lebrun ; Administrateurs.

Geoffrey Spitaels, Pericles Dimitriou, Robin Namèche ;
Membres.

1. Mot du Président

Le Président ouvre la séance et remercie les participants. Il désigne Raymond Messelier comme rapporteur de la réunion.

2. Approbation du PV de l'Assemblée Générale précédente

Le PV de l'Assemblée Générale du 27 février 2010 est approuvé à l'unanimité.

3. Bilan financier du 1er janvier au 31 décembre 2010

Les comptes de 2010 sont présentés et discutés. Pas de remarques particulières.

4. Décharge des commissaires aux comptes

Décharge est donnée aux commissaires aux comptes pour les comptes de l'année 2010.

5. Budget 2011 + fixation cotisation 2012

Voir annexe.
Le montant de la cotisation est maintenu à 20 €.

6. Appel à candidat secrétaire

Aucune candidature comme secrétaire n'est parvenue au Comité.

7. Activités 2010

04.07.2010 : Meeting de Blehen **: le meeting bénéficia d'une belle journée ensoleillée et chaude. Plus d'une centaine de véhicules firent le déplacement. Il est dommage de** constater que la brocante, qui était une attraction pour nos participants périclite de plus en plus.

03.10.2010 : Bourse d'échange de Gosselies : le nouvel emplacement permit de réaliser un bel évènement. De nombreux vendeurs, mais la crise s'est faite sentir au point de vue des ventes. Le nouveau lieu est un très bel endroit qui offre pas mal de possibilités. Quelques points sont naturellement à améliorer pour la prochaine édition (répartition des vendeurs dans les différentes salles). Il est aussi à déplorer que parmi les voitures présentes, et ce **malgré le beau temps, peu d'anciennes avaient fait le déplacement.**

Binocle Info : 4 numéros ont été réalisés. Grâce à Eric Lebrun, nous bénéficions **d'un journal de qualité. Par contre nous devons déplorer le manque de** participation de nos membres aux sujets proposés. A côté, de la rédaction, de la mise en page et des traductions, le comité doit très souvent lui-même aussi **faire les recherches et rédiger les articles. Toutes les propositions d'articles** sont les bienvenues, soit en français, soit en néerlandais.

8. Activités 2011

Meeting de Blehen : ne sera pas organisé cette année, le Bug In tombant à **la même date, la participation à Blehen risque d'être trop minime. Il est par** conséquent décidé par les organisateurs de reporter cette activité à 2012.

27.03.2011 : Par contre une sortie, un dimanche après-midi en début de saison est envisagée, cette sortie serait suivie d'un souper. Les détails sont en annexe à cet Info.

31.07.11 **: Meeting à Charleroi – ancien vélodrome de Gilly.**

02.10.2011 : Bourse d'échange de Gosselies.

9. Mot de clôture – verre de l'amitié

Le Président remercie tout le monde pour sa présence et sa participation.

La séance est levée à 17 h15. Tous les points étant épuisés.

Comptes 2010

Solde début d'exercice :		15.584,99 €
Recettes	+	3.915,58 €
Dépenses	-	3.069,78 €
Solde fin d'exercice :	=	16.430,79 €
Compte 001-1527132-40		5.927,68 €
Compte 034-0504950-30	+	10.503,11 €
Total	=	16.430,79 €

Ventilation des recettes :

Intérêts net "Vue"		9,09 €
Intérêts net "Epargne"	+	125,34 €
Sponsors + Pub	+	55,00 €
Meeting Blehen	+	136,70 €
Meeting Gosselies	+	1.297,95 €
Vente boutique	+	91,50 €
Cotisations 2009 : 1 X 20	+	20,00 €
Cotisations 2010 : (66 X 20)	+	1.320,00 €
Cotisations 2011 : (43 X 20)	+	860,00 €
Total	=	3.915,58 €

Ventilation des dépenses :

Frais bancaires		37,97 €
Assurance RC	+	179,70 €
Cotisation FBVA	+	110,40 €
Moniteur	+	111,32 €
Ville de Charleroi (Marcinelle 2009)	+	614,10 €
Frais secrétariat et réunions	+	280,39 €
Infos	+	1.735,90 €
Total	=	3.069,78 €

Ventilation des recettes :

Intérêts net "Vue"		11,00 €
Intérêts net "Epargne"	+	99,00 €
Sponsors + Pub	+	2.505,00 €
Meetings	+	200,00 €
Cotisations	+	2.100,00 €
Total	=	4.915,00 €

Ventilation des dépenses :

Frais bancaires		50,00 €
Assurance RC	+	110,00 €
Cotisation FBVA	+	120,00 €
Frais secrétariat et réunions	+	800,00 €
Infos	+	2.000,00 €
Activités *	+	1.835,00 €
Total	=	4.915,00 €

Prévisions 2011

* y compris le remboursement de frais de déplacements à titre forfaitaires pour les membres se rendant à Bad Camberg et qui respectent les conditions édictées par le Club.

Le coupé «L » de Jacques LADYJENSKY

En feuilletant un Englebert Magazine de septembre-octobre 1956, j'avais eu l'attention attirée par une photo d'un beau coupé illustrant un article technique sur les polyesters et les polyesters armés.

Le texte suivant était repris : « Un jeune ingénieur Liégeois a présenté, en 1955, une carrosserie prototype en polyester armé sur châssis Volkswagen modifié »....

Dans un Binocle Info de 1993 j'avais repris les photos et j'avais lancé un appel en demandant : « qui peut éclairer ma lanterne ? ».

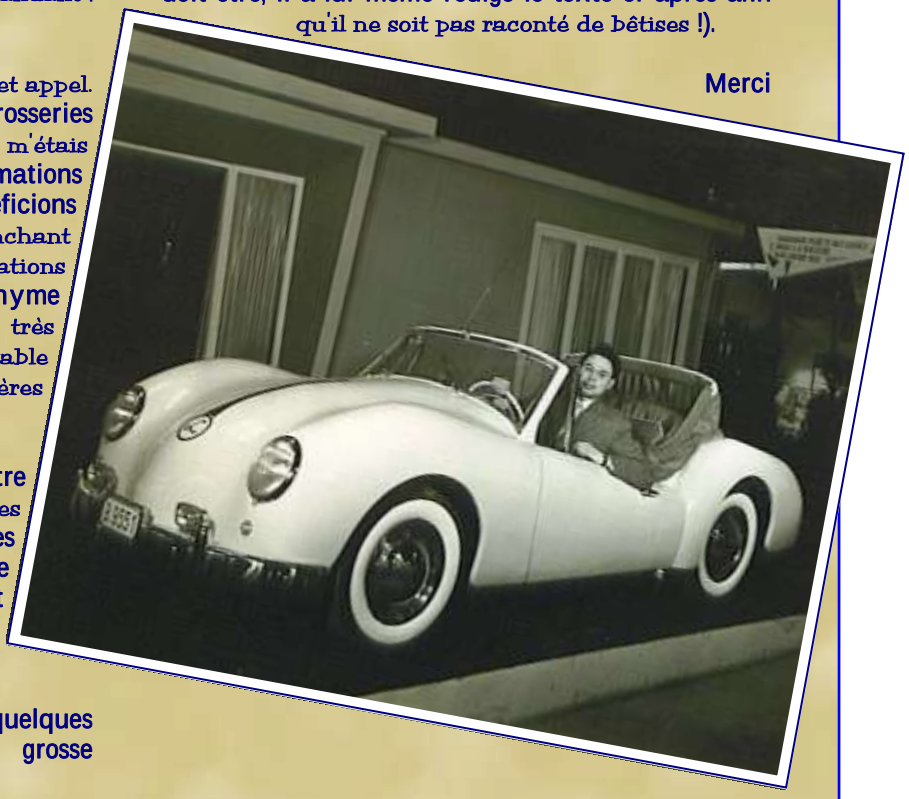
Je n'avais eu aucune réaction à l'époque à cet appel. En reprenant les articles sur les carrosseries spéciales (sujet de notre précédent Info), je m'étais mis en tête de retrouver des informations concernant ce véhicule. Depuis, nous bénéficions d'une arme redoutable (parfois à double tranchant – tellement l'on y trouve aussi des informations erronées) - , le net. Et sous le patronyme Ladyjensky, qui n'est déjà pas un nom très commun, j'ai retrouvé une quantité incroyable de brevets, d'inventions concernant les matières plastiques et leurs applications.

Après une petite recherche dans un autre domaine, j'ai retrouvé l'adresse et les coordonnées de Monsieur Jacques Ladyjensky et je me suis permis de lui écrire une petite lettre en demandant s'il avait encore des documents à propos de ce joli véhicule.

Quelle ne fut pas ma stupéfaction, quelques semaines après, de recevoir une assez grosse enveloppe, dans laquelle se trouvaient des photos originales (manifestement arrachées à un album) accompagnées d'une lettre comportant le texte ci-après.

Ce charmant monsieur Ladyjensky, est âgé actuellement de 4 x 20 ans mais comme vous pouvez le lire a encore les neurones qui fonctionnent ! Nous tenons tout spécialement ici à le remercier pour son aide précieuse lors de l'élaboration de cet article (en perfectionniste qu'il doit être, il a lui-même rédigé le texte ci-après afin qu'il ne soit pas raconté de bêtises !).

Merci



Jacques Ladyjensky était étudiant à la faculté des sciences appliquées de l'Université de Liège, lorsque lui est venue l'idée de construire ce modèle. S'étant d'abord fait la main en élaborant un petit scooter (sponsor Saroléa), il était fasciné par les matériaux synthétiques, alors fort nouveaux. Il leur a d'ailleurs consacré dans la vie, par la suite, son activité professionnelle. Le modèle ici illustré est basé sur le châssis de sa vieille Coccinelle, accidentée, qui avait déjà roulé 80 000 km. Solvay, qui avait fourni la résine de polyester, se considérait quelque peu comme le sponsor, et à l'occasion d'une foire commerciale, invita le tout jeune roi Baudouin à venir voir le véhicule. Nous sommes alors en 1956. Après quoi, l'engin a encore roulé 150 000 km, jusqu'à complet épuisement du châssis. Jacques Ladyjensky est resté dans son Université, comme assistant du professeur Ducarme, département automobile. A l'heure où ces lignes sont écrites, il achève la mise au point d'un quadricycle électrique léger, basé sur le carbone et autres matières synthétiques, destiné à être vendu à moins de 5 000 euros.

scooter sponsorisé par Saroléa

visite du Roi

voiture donneuse de châssis

test de compression (pas très scientifique)

UNE VOITURE BELGE EN PLASTIQUE

CE cabriolet constitue la première voiture belge carrossée en plastique. La carrosserie pèse 80 kg. Elle comporte deux corps essentiels, l'avant et l'arrière, démontables du châssis, et moulés chacun d'une pièce.

Le polyester armé constitue un matériau léger, résistant, absolument insonore, et à l'épreuve de la rouille. Son emploi allège la voiture, et cet allègement n'affectant que le haut de la structure, contribue à améliorer la tenue de route. La résistance du plastique aux chocs est très supérieure à celle de la tôle, l'élasticité du matériau lui conférant des qualités de rebondissement. En cas d'accident très violent, la déchirure qui se produit alors est parfaitement réparable, le plastique étant ressoudable à lui-même à froid.

La mauvaise rigidité étant, comme on le sait, le point faible des structures en plastique, un soin particulier a donc dû être apporté lors de l'élaboration des plans, pour obtenir des structures suffisamment rigides par leurs formes.

La capote « pneumatique »

est constituée selon le principe inédit suivant : elle est formée d'un mince matelas dans lequel une petite soufflerie électrique peut insuffler de l'air, ce qui la développe et la met en place. Il est possible d'opérer en roulant, la mise en place automatique de la capote, jusqu'à une allure atteignant 50 km/heure. En hiver, la présence du matelas d'air assure aux passagers une très bonne isolation thermique (accrue encore par les qualités isolantes du plastique). Enfin, la présence du matelas d'air constitue une protection pour les passagers en cas de tonneau. Le prix de revient de cette capote est beaucoup plus bas que celui des capotes automatiques mécaniques classiques.

Les tuyauteries d'alimentation du circuit de chauffage traversent les portières, réchauffant celles-ci et assurant au passage le dégivrage des glaces latérales.

La voiture est dotée de sièges-couchettes, de pneus increvables, d'un cheval-dépressiomètre, d'un tourne-disques, d'un chauffe-eau, d'une prise de courant 110 volts alternatifs, et de tous les accessoires supplémentaires classiques.

Plusieurs brevets belges ont été déposés.

LES CHAMPIONS ONT CHOISI !

Par une étourdissante série de records, le grand champion britannique Goldie Gardner s'est acquis la réputation d' « homme le plus vite du monde... »
D'un bout à l'autre de sa carrière, il est demeuré fidèle à

NOL

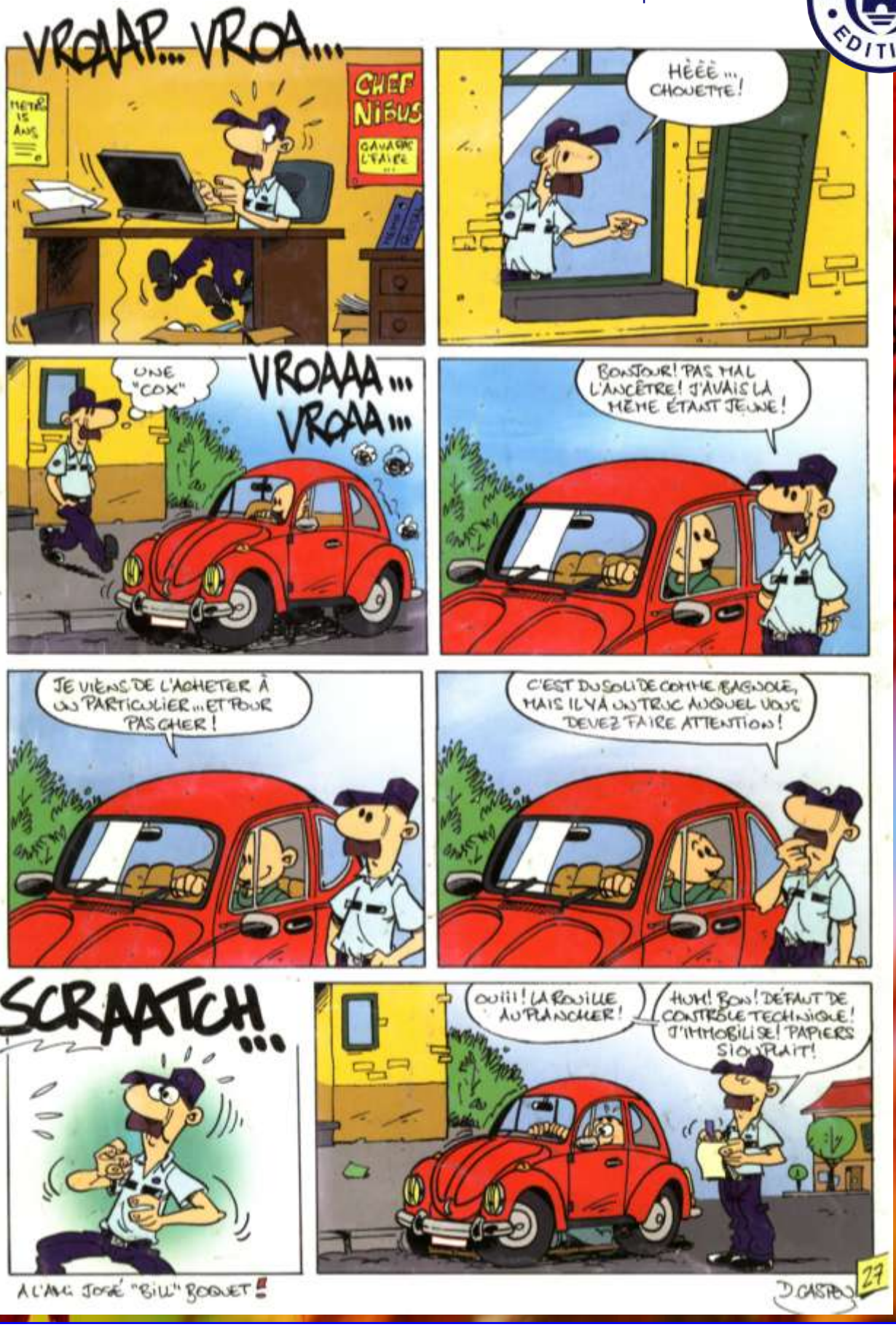
le super lubrifiant de Al. Duckham Ldt.

CONCLUEZ...

Duckham's
N·O·L
ENGINE OIL

Les tribulations de Pol

par Didier Casten



Wolfsburg : histoire d'une ville née pour motoriser l'Allemagne

1938 :

Présentée à la Presse internationale en 1938, la COCCINELLE, appelée encore à cette époque KDF-Wagen, avait fait l'objet d'une campagne importante dans l'Allemagne nazie, qui basculera peu de temps après dans la deuxième guerre mondiale. L'on peut se rendre compte, à la lecture du texte reproduit ci-après de l'importance que Hitler accordait à ce projet. Lorsqu'on lit bien le texte, certaines prophéties, notamment à propos de Wolfsburg, que l'on appelait encore Stadt des KDF-Wagens, mettront encore au moins deux décennies avant d'être réalisées.

WOLFSBURG EDITION

VERS LA VOITURE DEMOCRATIQUE

CE QUI SE FAIT EN ALLEMAGNE.

L'" auto du peuple „ et son usine

Nous publions les renseignements qui vont suivre par seul souci de documenter objectivement le lecteur.

On sait, nous l'avons dit et nous le répétons, que le R. A. C. B. s'abstient rigoureusement de toute ingérence dans la politique étrangère.

Cet article n'implique par conséquent ni une approbation ni une critique de ce qui se passe chez nos voisins de l'Est, mais il est dans notre rôle d'informer nos membres sur tous les domaines de l'activité automobile tant au-delà de nos frontières que dans notre pays.

Il nous arrive parfois, étant au cinéma, d'entendre des spectateurs siffler une actualité dont le spectacle ne concorde pas avec leurs opinions.

C'est proprement absurde, car c'est ainsi en définitive que l'entrepreneur de spectacle finira par ne plus nous donner que des cross-country où l'on voit le gagnant essoufflé dire : « Je suis content d'avoir gagné et j'espère faire mieux la prochaine fois » !

On conviendra que c'est d'une banalité affligeante.

Conclusion pratique : Ne lisez pas cet article si vous ne tenez pas à vous documenter sur les choses d'Allemagne.

Si vous le lisez, il est inutile d'applaudir... ni de siffler !...

Le 26 mai 1938, le Führer a posé au cours d'une cérémonie officielle la première pierre de la plus grande usines d'automobiles du monde. C'est à Fallersleben, près de Magdebourg qu'est situé le terrain gigantesque de 230.000 m², où seront construits les bâtiments de l'usine à l'est de la ville, près des villages de Sandkamp, Rothenfelde et Hesslingen. Elle sera entourée de municipalités exemplaires à installer sur les lieux des petites localités actuelles.

Pour pouvoir entamer aussitôt que possible la fabrication de la voiture KDF — c'est par ces initiales allemandes de l'organisation « La Force par la Joie » que le Führer lui-même a désigné l'auto du peuple — on a créé près de Brundvick une usine d'apprentissage, où se spécialisent les ouvriers qualifiés et où sont formés des centaines d'apprentis. Ce personnel est dès maintenant prêt à servir de cadre pour celui de la grande usine de Fallersleben.

La création de l'auto du peuple imprimera au mouvement automobile en Allemagne un élan extraordinaire. Le marché allemand peut absorber de 6 à 7 millions de voitures. Par l'auto du peuple des débouchés seront ouverts parmi les couches de la population qui ne sont pas acheteurs d'automobiles dans aucun pays du monde.

A remarquer qu'on a commencé par soigner pour le travailleur, qui sera occupé à l'usine de construction. Dans une grande périphérie autour de la fabrique, près de 30 communes ont été groupées en une communauté de colonisation urbaine, qui bénéficiera d'une protection particulière de la part de l'Etat, en ce qui concerne la construction d'habitations, la propriété foncière et les contrats à bail. On doit qualifier d'exemplaires les installations et les aménagements qui servent aux loisirs des ouvriers qui bâtissent l'usine. La nourriture est excellente et il ne manque ni de salles de sport, ni de bains.

L'usine même sera équipée avec les dernières nouveautés techniques. Les dimensions géantes sont prévues pour la grande halle de la carrosserie qui occupera, à elle seule, une superficie de plus de 70.000 m². Indépendamment de la saison industrielle, 20.000 ouvriers et même plus seront occupés dans cette usine.

Dans la création de l'auto KDF on s'est préoccupé de construire une voiture spacieuse, puissante, qui pût être vendue à un prix excessivement bas. En outre, les frais de route étaient à réduire à un minimum, bien que la voiture dût être capable de soutenir le train rapide des routes autostrades. Outre les frais d'entretien, il a fallu aussi résoudre le problème compliqué de l'assurance, des prix de vente des pièces de rechange et du garage.

On a cherché diverses solutions qu'on a éprouvées toutes très sévèrement. La question très discutée de la propulsion, celles de la formation du châssis, du moteur ont été sondées au cours d'essais sur routes qui ont porté sur des centaines de kilomètres et au cours d'essais scientifiques approfondis jusqu'à l'aboutissement cherché et atteint : une voiture pour le peuple qui doit être considérée comme l'automobile meilleur marché du monde.

Sa création a certainement éclairci toute une série de problèmes techniques très discutés : car jamais on n'a pu, sur une base aussi considérable et avec des soins aussi grands, travailler à la création d'une voiture avant sa construction en séries.

La voiture KDF est équipée d'un moteur à l'arrière de 24 CV. Ici déjà nous rencontrons une modification profonde et fondamentale dans la disposition du moteur très généralement placé à l'avant dans tous les pays. De plus, le refroidissement par l'air constitue une réalisation extraordinaire du point de vue techniques car, à peu d'exceptions près, le moteur automo-

VERS LA VOITURE DEMOCRATIQUE

bile pour voiture n'a jamais été doté d'un système de ce genre fonctionnant d'une manière satisfaisante.

La voiture KDF atteint une vitesse routière de 100 kilomètres sur autostrades. Elle est donc éprouvée pour ce genre de communication rapide et remplit ainsi une condition dont l'accomplissement était réservé jusqu'à présent aux grosses voitures.

Le facteur de l'économie de ce beau véhicule est illustré au mieux en citant les chiffres de sa consommation qui sont de 7 litres d'essence et d'environ 1/2 litre d'huile aux 100 km.

Sa construction légère a permis de limiter son poids à 650 kg. Sa spaciosité s'exprime par sa longueur de 4,20 et sa hauteur de 1,55 m.

Un système d'épargne et d'assurance tout nouveau, organisé et garanti par le Front du Travail, permettra d'acheter ce véhicule par payements hebdomadaires dont le minimum sera de RM 5,— plus RM. 1,— pour l'assurance, soit en tout RM. 6,— par semaine. La vente est donc assurée par les chiffres extraordinaires prévus pour pouvoir garantir une production continue et croissante. Le prix de R.M. 990,— pour cette auto du peuple n'a pas son égal dans le monde. La Ford américaine est surpassée de loin.

L'auto KDF sera fabriquée en trois modèles : roadster, conduite et cabriolet. La solution de la ligne de la carrosserie est des plus heureuse pour les trois modèles. On peut dire que du point de vue aérodynamique la question du « trou dans le vent » est très résolue. Les projecteurs sont placés à même les ailes. Le capot très oblique à l'avant laisse la vue complètement libre. Le véhicule possède des essieux flotteurs qui assurent une tenue de route impeccable, même dans les tournants.

C'est le Front du Travail qui fonctionne comme constructeur de l'auto et aussi comme propriétaire de l'usine. C'est lui qui a étudié les plans de la construction de l'usine de Fallersleben et de l'auto du peuple. La « Société de préparation de l'auto du peuple allemand », créée en mai 1937, a fait du bon et du rapide travail.

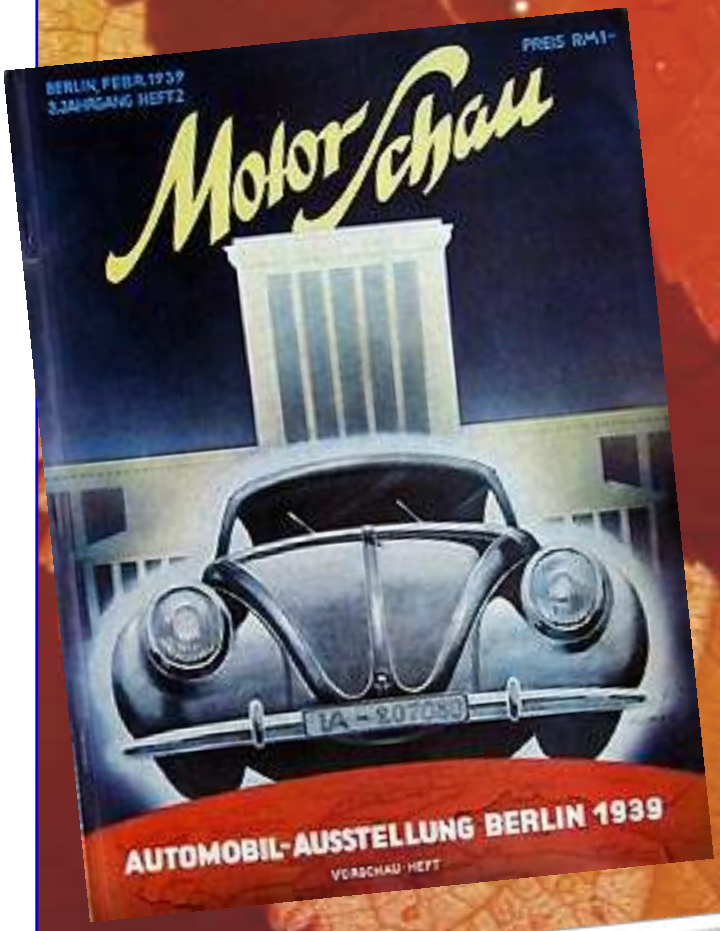
L'auto KDF sera sous peu le signal d'une motorisation avancée des transports en Allemagne. Elle donnera à des centaines de milliers d'Allemands de la joie et du délassement. Le système économique allemand tout entier en tirera un essor insoupçonné. L'auto du peuple a mis fin à l'idée de l'automobile réservée aux classes aisées. Tout ouvrier allemand aura les moyens de posséder une auto KDF et de jouir par elle des beautés de son pays.

A. NANCK.

A l'occasion de la présentation à la presse internationale en 1938, les journalistes avaient eu l'occasion de tester les coccinelles et d'aller voir le site de la future usine près de Fallersleben. La photo représentée ici en est une illustration.

1939 :

Le salon de l'Auto de Berlin de 1939 présentera la Volkswagen, toujours encore appelée KDF-Wagen au grand public. Hitler avait toujours, en ce qui concerne la motorisation de l'Allemagne, de grand projets, on peut le voir sur les documents de propagande de l'époque ci-après.



1988 :

Mon fils Grégory allait bientôt avoir cinq ans, ce qui nous permettait encore de prendre quelques jours de congé en dehors des vacances scolaires, et nous décidâmes donc d'effectuer un petit voyage en Allemagne, avec un double but : aller jusqu'à Berlin, et ensuite aller à Wolfsburg pour visite le musée VW de la Dieselstrasse.

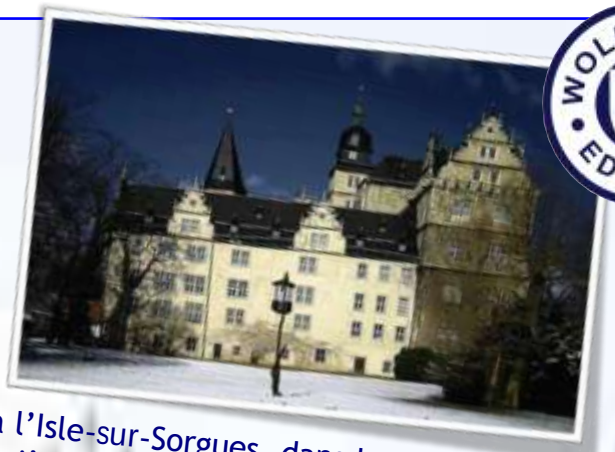
Nous partîmes en octobre 1988 vers Berlin. C'était pour moi une expérience nouvelle, car je n'avais jamais franchi le « rideau de fer », comme on l'appelait à l'époque. S'engager sur l'autoroute en République Démocratique Allemande était une aventure en soi. D'abord les passeports, contrôles suspicieux et enfin nous voilà partis sur une autoroute, telle celle qui nous menait de Bruxelles à Ostende dans les années cinquante et soixante ! Interdiction d'en descendre, Polizei à chaque sortie, bref, je n'étais pas trop à l'aise. Mais bon tout cela s'est bien passé, nous avons visité cette magnifique ville qu'est Berlin, mais nous n'avons pas franchi le mur ! Celui-ci allait tomber en 1989 et ce fut pour moi un très grand moment lorsque j'ai pu voir à la télévision cet évènement historique.

Au retour de Berlin, nous sommes alors passés par Wolfsburg. Cela nous ramène à notre sujet.

Je n'ai pas fait les photos classiques que l'on trouve dans tous les bouquins sur VW, l'usine le canal Mitteland, les maisons bien alignées, les buildings représentant une Allemagne prospère et nette !

Mais comment cet endroit avait-il été choisi par les dignitaires nazis et leurs spécialistes ? Pour faire brève une longue histoire, ils cherchaient un endroit avec des voies fluviales et de chemin de fer et où une grande superficie était disponible. Pour arriver à trouver cet endroit, ils survolèrent l'Allemagne et le choix tomba sur les terres du Graf von der Schulenburg. L'histoire détaillée de cet épisode se retrouve dans les livres comme « 10 millions de coccinelles, paru aux Presse de la Cité et écrit par Saint-Loup, ou encore dans « La Naissance de la Coccinelle » de Chris Barber, qui est un magnifique livre très bien illustré et paru aux Editions Est-Impression Editeur ou encore pour nos amis néerlandophones dans « Het Grote Kleine Wonder » de Walter Henry Nelson.

De ma visite à Wolfsburg, en dehors des photos du musée, dont une grande partie ont déjà été publiées à diverses occasions dans notre revue, je n'ai que quelques photos du château de Wolfsburg.



2010 :

En vacances en France à l'Isle-sur-Sorgues, dans le Vaucluse, lors d'une visite à un bouquiniste, j'ai eu l'occasion de trouver deux livres intitulés « WOLFSBURG, die VOLKSWAGENSTADT », tous deux publiés dans les années soixante aux éditions « Die Schönen Bücher » à Stuttgart. Quelques belles photos, en noir et blanc, feront la suite de cet article.

A propos des armoiries Wolfsburg.

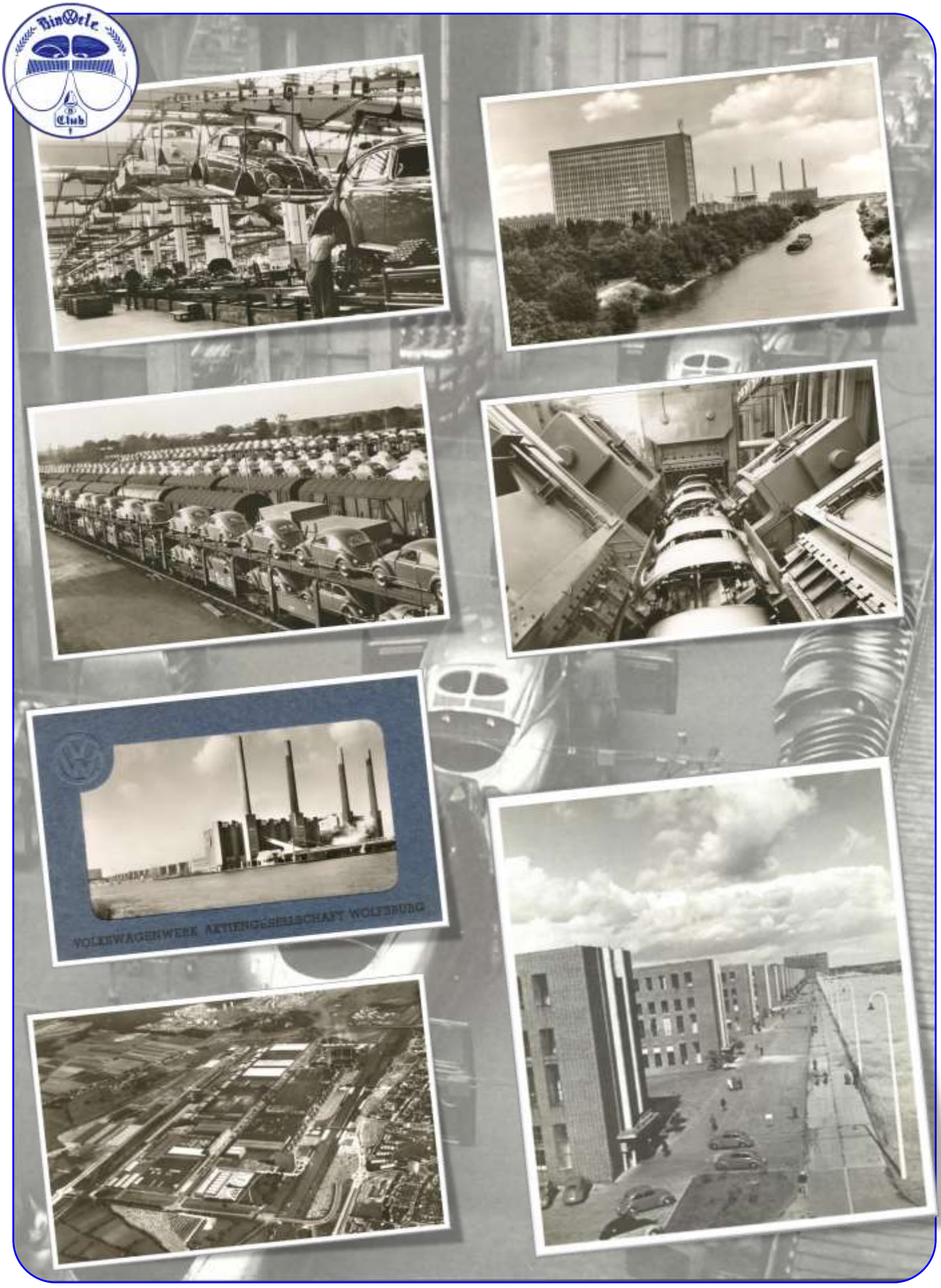
Contrairement à ce que beaucoup croient, l'origine des armes de Wolfsburg, n'est lié qu'indirectement au Graf von der Schulenburg. En effet, le château de Fallersleben appartenait à la famille Bartensleben. Mais le décès du dernier représentant mâle des Bartensleben provoqua l'extinction de cette branche. Sa fille Anna resta donc comme seule héritière. C'est donc par mariage que le château vint à la famille von der Schulenburg.

L'origine de l'écusson utilisé par la ville de Wolfsburg et par Volkswagen trouve son origine dans une pierre taillée, placée à l'entrée du château, qui représente deux gerbes de blé surmontées par un loup sautant. Dès la prise en main en 1945 de la ville par les autorités anglaises, la ville changea de nom de Stadt des KDF-Wagens en Wolfsburg. Les fadaises que l'on peut lire sur certains blogs disant que c'était Hitler qui avait choisi ce nom en rapport avec le nom de son nid d'aigle ne tiennent absolument pas la route.

Ci-contre une photo de l'écusson de l'entrée du château de Wolfsburg, ainsi que la représentation officielle des armes de la ville de WOLFSBURG, celles-ci furent utilisées depuis 1952, et ensuite améliorées en 1961 en tenant compte des règles de l'héraldique en vigueur.

A propos de l'écusson utilisé sur le capot avant de nos coccinelles et aussi pour les centres de volants) :

A partir de 1951, la baguette centrale des capots avant des coccinelles fut garnie en son extrémité inférieure par un emblème à fond bleu, représentant un château surmonté par un loup et souligné par des vagues ; ces vagues font allusion à l'ancien village de Rothehof-Rothenfelde, qui était une des plus anciennes parties de la ville.
En octobre 1957, celui-ci fut stylisé et le fond devint noir avec le château chromé.
En octobre 1962, il disparut des capots avant.


VOLKSWAGENWERK AKTIENGESELLSCHAFT WOLFSBURG

WOB-N 199

REVUE TECHNIQUE automobile

VOLKSWAGEN Coccinelle et utilitaires

Guide du CONTRÔLE TECHNIQUE

VOLKSWAG
Utilitaires
depuis 1968

Ser...

DU SERVICE JUSQU'A LA PLUS PETITE PIECE

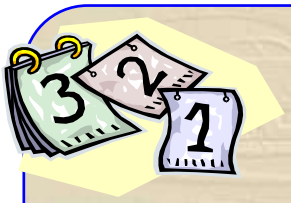
Dans notre entrepôt de 1500m2, plus de 40.000 pièces en stock, certainement aussi celle que vous cherchez.

Nous envoyons des pièces tous les jours à l'étranger.

...verkauf ve... ...in- und Ausland.

Unser... ...enten Mitarbeiter beraten Sie gern.

Firma Dieter Schmidt-Lorenz
Havighorster Weg 14 • 21031 Hamburg
Tel.: 040/738 50 00 • Fax: 040/738 77 33
info@vw-teile.com
www.vw-teile.com



EVENEMENTS CALENDRIER

MARS 2011

Du 04 au 06, 32ème ANTWERP Classic Salon expo bouwcentrum Tél 03.647.23.82 *www.siha.de*
Le 06, PLANET TOYS, Shopping center NIVELLES Tél 064 44 63 06 *planettoys@telenet.be*
Du 10 au 13, Rétroclassics à STUTTGART (D)
Les 12 & 13, 24ème salon Champenois à REIMS (F) *www.bce-reims.com/bce.htm*
Le 13, Randonnée d'Ancêtres au Château de BELOEIL (Ecacheries) autoroute Mons Tournai sortie 28 Blaton Tél 068.45.63.69 *danielfievet@skynet.be* *www.beloeil.be*
Le 20, Meeting à NINOVE Gsm 0475.48.91.75 info *frederic.peeters@skynet.be*
Le 20, WOLUWE St LAMBERT bourse jouets shopping center Tél 02.771.20.45
Du 30 au 03 avril, Techno Classica ESSEN www.technoclassica.de

AVRIL 2011

Les 02 & 03, Bourse de véhicules anciens à ATH Hall du CEVA, rue des Primevères Tél 068.45.63.69 *emilewillain@yahoo.fr*
Les 09 & 10, "Bug Stuff" Swap-Meet SPA-FRANCORCHAMPS *www.vwbugshow.be*
Le ??, concentration, Voitures & Motos anciennes au profit du Télévie, organisée par l'amicale de Caterpillar à l'Abbaye D'Aulne à LEERNES Gsm 0476.84.32.80 Tél 071.35.21.15
Le 10, concentration au vélodrome de 1430 REBECQ organisé par l'amicalecoc's 0495.23.23.70 0476.27.53.50 *williamcocs@hotmail.com* *www.amicalecocs.forumactif.be*
Le 11, Kevermeeting UDEN NL *http://www.kevermeetinguden.nl*
Les 16 & 17, Tacomobile à MOUCRON, bourse pièces au Centr'Expo Gsm 0492.645.846 *alaindeweer@skynet.be*
Les 16 & 17, Kevermeeting BARCHEM, de Heksenlaak (NL) *http://www.site.keverclub.nl*
Le 17, WOLUWE St LAMBERT bourse jouets shopping center Tél 02.771.20.45 *info@boursedescollectionneurs.be*
Le 17, Topdag EREMBODEGEM www.luchtpompers.be
Les 22, 23 & 24, Moteurs en Fête STREE Gsm 0496.80.68.39 *www.moteurenfete-televie.be*
Les 23, 24 & 25, Rétro Taco Show, LIEGE, 0495.401.727 ou 0477.591.702 *www.boursedeliege.be* *boursedeliege@laposte.net*
Le 25, rencontre de Pâques à WINKSELE-DELLE (Louvain) Gsm 0495.38.37.58 *www.paaskevertreffen.be*

MAI 2011

Le 01, 7ème meeting à HOEILAART (Gemeente park) *www.kevertref.hoeilaart.be*
Le 01, télévie sur le site de Monceau/Fontaine à MONCEAU SUR SAMBRE
Le 01, Mei kevertreffen HANNOVER (D) *www.kaefertreffen.de*
Les 07 & 08, Kevermeeting Boschoeve in NUENEN (NL) *regio.brabant@keverclub.nl* *www.keverclub.nl/brabant*
Le 08, 13ème Concentration à **FONTAINE L'EVEQUE** Gsm 0478.26.02.43 *maurice.lambert@brutele.be*
Les 13 , 14 & 15, meeting de MOLSHEIM, dans l'est de la France, *http://www.coxshow.free.fr*
Les 15 & 16, concentration toutes vw à HAUTRAGE Gsm 0478.63.85.22 *fabian264@msn.com*
Le 16, WOLUWE St LAMBERT, bourse jouets shopping center Tél 02.771.20.45 *info@boursedescollectionneurs.be*
Les 20, 21 & 22, Porsche Days Spa-Francorchamps *www.porscheclubfrancorchamps.be*
Le 23, 3ème meeting CoxCH'TInel cox et dérivés à MAUBEUGE (Fr) espace "LA LUNA" *coxchtinel@hotmail.fr* Patrice Lecocq Tél 06.34.63.07.20
Les 29 & 30, concentration à BEERSEL organisation bug bunny's *www.vwkeverclub*-bbunnys.be

Les 28 , 29 & 30, inter meeting SELLINGEN (NL) *www.airtomove.nl*
Le 29, 1ère concentration par La COX HEUREUSE VW CLUB VW AIR & WATERCOOLED JUSQUE 1986, au ballodrome de REBAIX (Ath)
0470.215.402 *herbautannelaure@gmail.com*
Le 29, 18ème aircooled.meeting Lot (1650 Beersel)
vwkeverclub-bbunnys.be
Les 27, 28 & 29, international meeting GORGERSWOLD (NL) *www.airtomove.nl*

JUIN 2011

Le 05, 2ème Aircooled Swoop inn, de Stok 24, ROOSENDAAL *www.cruisenightrdaal.hyves.nl*

Du 11 au 13, Week-end de Pentecôte Rétromobile à CINEY 22.000 m² d'exposition d'automobiles et de motos anciennes Tél 083.21.33.94
GEOFFREY sera présent à CINEY, allée 74, il pourra répondre à toutes les questions concernant le BINOCLE CLUB

Le 12, 13ème International Meeting WAREGEM *www.vwcharlys.be*
Les 17, 18 & 19, internat Kevermeeting à BUDEL *www.keverclub.nl*
Le 19, meeting àl'Institut Henri Maus Chaussée de Louvain EGHEZEE 0496.77.54.55 ou 0476.49.57.82 *www.air-watercooled.be*
Le 19, 9ème Kevermeeting ITEGEM 015.24.84.33 *benny.stevens3@pandora.be*
Le 19, WOLUWE St LAMBERT bourse jouets shopping center 02.771.20.45
Les 24 , 25 & 26, Bad Camberg en Allemagne. L'incontournable des anciennes
www.lottermann-veteranen-treffen.de
Le 24, 25 & 26, Meeting à FRAHAN sur SEMOIS, Martin 0479.929.124, Fabian 0476.34.72.53
martingallot@hotmail.com
Le 26, Cool Runnind Aircooled VW meeting HERENTALS 0475.53.71.06
Les 26 & 27, Concentration de vw Cox sur la Base de Florennes à partir de 09h00.
Entrée gratuite.

JUILLET 2011

A l'assemblée générale, il a été décidé d'organiser la concentration, une année sur deux, pour cause de concurrence avec le Bug In de Chimay. Rendez vous donc le 01 juillet 2012, à BLEHEN, près de HANNUT.
Du 01 au 03, European Bug-In à CHIMAY *www.europeanbugin.com*
Les 08, 09 & 10, The PEPPERCORN (GB) Leeds Road Langley Nr Maidstone Kent England
Follow M20 Exit junction 8 Past Leeds Castel Tél 0208330 0148
Les 08, 09 & 10, 25 heures VW Fun Cup SPA-FRANCORCHAMPS
Du 14 au 17, 19ème Meeting de TOURNAI. 0477.99.28.03 *www.ladybugs-club.fr.st*
Les 16 & 17, 6ème meeting de la Cox Merveilleuse, rue de la Paix, 7100 LA LOUVIERE
064.44.27.20 ou 0477.48.04.38 *djvw03@hotmail.com. http://cox.fte2.org*
Le 17, meeting sur le circuit de moto de GEDINNE, animations, balades, concert rock.
Le 17, Zeeuwse Keverdag MIDDELBURG (NL) *www.keverclub.nl/zeeland*
Le 18, WOLUWE St LAMBERT, bourse jouets shopping center 02.771.20.45
Le 21, le Hawaï club organise son meeting à ITTRE 0496.32.42.31
fab.8@hotmail.com d.pint@scarlet.be

Le 31, 1er **Meeting à CHARLEROI**, ancien vélodrome de Gilly, organisé par le BINOCLE CLUB
071 35 16 53 , 0476 84 32 80 , 071 35 21 15

Le 31, 18ème Baja-Kevertreffen Sportlaan, AARTRIJKE *www.baja-keverclub.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 476.84.32.80
- 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

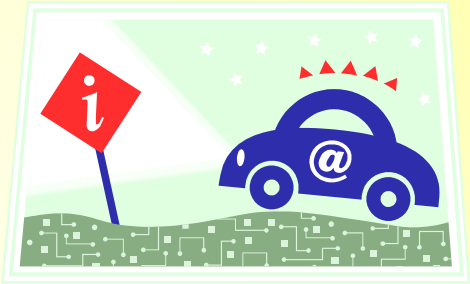
- Cox découvrable de 1961, origine allemande, immatriculée ancêtre belge, petits feux, roulante mais à restaurer, nouveaux freins, rotules de direction + 2 pneus, pourrie aux endroits habituels, 2500€ 0479.739.152
- Vw Combi devon 1976, camping car roulant mais à restaurer 3800€, 0476.84.32.80
- Vw cox ovale 1954, bel état d'origine 7000€, 0031.114.795.014 (Hollande)
- Vw 411-412, toutes pièces carrosseries et mécaniques à vendre renseignements 0476.84.32.80
- Vw 181, Entièrement démonté pour restauration complète l'hiver dernier. Il est vert. Siège baquets Race-Trim neufs avec glissières EMPI. Eléments neufs : Jantes BRM réplica, freins, réservoir, Flextor de direction, capote (déchirée sur quelques centimètres aux premiers œillets). Pot EMPI sorties dans le pare-choc AR. Carbus Dell'orto. Pompe à essence Pierburg. Moquettes TMI. Volant Grant noir. Vitres latérales d'origine en parfait état. Les 4 ailes sont en polyester. Levier de vitesse EMPI. 8000€, 0476.850.188

RECHERCHE

- Pour Vw Ovale 54 aile avant droite avec le "petit tube" 0478.905.153
- 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.classiccarpassion.com/fr
- http://www.dabelprod.com
- http://vw-camper.fr
- http://www.aircooled-museum.com
- http://www.vwtoys.net



Volkswagenstadt
WOLFSBURG
POSTWERTZEICHENSCHAU
8. UND 18. JANUAR 1948
POSTKARTE
IN WOLFSBURG