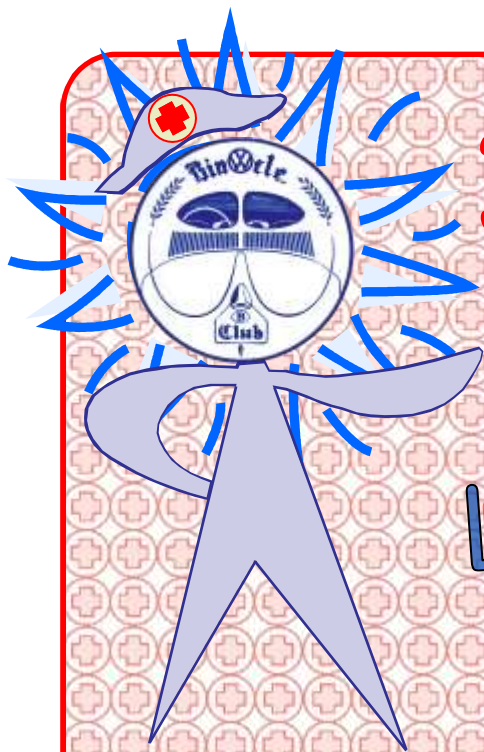




BINOCLE INFO

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

Les véhicules de secours



Résultats du
Concours
"cartes postales"

TRIMESTRIEL
3/2011
34^{ème} année
N° 114

Éditeur responsable :
ALARDOT Claude
Rue des Golettes 30
5190 SPY © 2011

Escapades





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

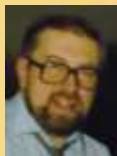
Président : Claude ALARDOT
rue des Golettes 30
5190 SPY
071/78.07.14
E Mail : vwbinocleclub@msn.com



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



Trésorier : Luc VERLY
rue du Jardinage 48
1082 BRUXELLES



Administrateurs : Guy SPITAEELS
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 1^{er} 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 sujets de cet Info sont les Véhicules d'Interventions (ambulances et pompiers), sujet vaste s'il en est. L'autre « Escapades », car nos amis Fabrice VILAIN et Geoffrey SPITAEELS ont écrit un reportage sur leurs « escapades », l'un à Bad Camberg et l'autre en Champagne. Ce qui leur vaut la prime de 100,00 € comme décidé pour cette année lors de l'Assemblée Générale.

Claude.

véhicule-bureau pour service jour & nuit
bureauvoertuig voor dag- en nachtdienst

Sommaire

- P 1 : Couverture.
- P 2 : Données du Club. Publicité.
- P 3 : Mot du Président. Sommaire. Prochains sujets.
- P 4 à 9 : Les véhicules de secours et d'intervention : L'ambulance Fabrice Vilain – Guy Spitaels + FLAT4EVER.
- P 10 à 11 : Escapades : Week-end en Champagne par Geoffrey Spitaels.
- P 12 à 13 : Escapades : Bad Camberg par Fabrice Vilain.
- P 14 et 17 : Le pompier.
- P 18 : Miesen – ambulances VW : Stef Tourné – Raymond Messelier.
- P 19 : Résultat du Concours "Un bonjour de ...".
- P 20 : Technique : la batterie.
- P 21 et 22 : Evénements calendrier.
- P 23 : Petites annonces et Internet.
- P 24 : Illustrations.

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 Binode Info. Amenez-nous de la matière, en français ou en néerlandais. Nous assurerons la traduction si nécessaire.

Prochains sujets : Binode Info 115 : Les publicités Yw.

Binode Info 116 : Les rallyes Yw.

riquet.lebrun@skynet.be



Les véhicules de secours et d'interventions

L'Ambulance

Tout d'abord je tiens à remercier vivement Fabrice Vilain ainsi que Guy Spitaels car leurs multiples documents m'ont permis de réaliser cet Info 114 traitant des véhicules de secours et d'interventions, voilà c'est fait.

Il est vrai que ce type de documents ne courent pas les rues, ni les bourses et vu que ces véhicules

n'ont pas été produits en grandes séries posséder un livret publicitaire d'époque mieux encore le véhicule lui-même est un privilège rare. Je me suis même laissé dire qu'un membre du club possédait ce type de véhicule !

La gamme utilitaire des Types 2 est d'une variété étonnante. Les amateurs sont donc friands de modèles spécifiques :

versions Samba, Pompier, Pick-up simple ou double cabines ...

ou Ambulance !

Les versions Ambulances ont été proposées dès les premiers mois de vie du Type 2.





Texte original lié à l'image de la page précédente : à vos lunettes...

Nombre de grandes entreprises se trouvant dans l'obligation de doter leurs services sanitaires d'une ambulance. L'organisation de la Croix-Rouge doit également disposer de véhicules de ce genre pour remplir sa mission. Les corps de pompier, souvent appelés eux aussi à servir des vies humaines, ne peuvent se passer des ambulances.

Quel que soit le service qu'elle ait à effectuer, il est certain qu'une ambulance ne constitue jamais qu'un moyen restreint de kilomètres et que, de ce fait, plus que pour tout autre véhicule automobile, son prix d'achat revêt une importance capitale dans le calcul du coût de l'entretien. La condition essentielle, pour ne pas faire une opération onéreuse, est donc d'obtenir, pour un prix d'achat raisonnable, un véhicule susceptible de rendre le maximum de services.

L'Ambulance VW offre sous ce rapport les plus grands avantages et il suffit, pour s'en convaincre, de comparer son prix d'achat à la valeur réelle du véhicule, à ses possibilités inépuisables et à la perfection de son équipement - fruit de dizaines d'années d'expérience. De plus, il faut également considérer le fait que l'Ambulance VW possède tous les avantages techniques et économiques de la Volkswagen.

Afin de pouvoir répondre aux multiples usages qu'on attend d'elle, l'Ambulance VW est équipée de manière à pouvoir transporter de deux façons trois personnes malades ou blessées :

soit deux personnes sur des civières et le troisième assis ou à demi couché dans un fauteuil transformable, soit un malade sur une civière (la deuxième civière étant repliée), les deux autres assis dans un fauteuil. Un strapontin est également prévu pour l'infirmier qui peut servir chacun des malades sans déranger les autres. Outre le chauffeur, un brancardier, et même deux, peuvent prendre place dans la cabine.

Rationnellement agencé, le compartiment arrière est très spacieux. Le plancher est recouvert de linoléum et les parois, garnies de caoutchouc creux sans coutures, sont lavables et répondent à toutes les exigences de l'hygiène. Les six glaces mates des côtés, de même que les trois glaces condensation de la paroi séparant la cabine du compartiment arrière disposent d'une douce clarté. Un renouvellement constant de l'air est assuré par les glaces pivotantes et par l'électroventilateur à deux ventilateurs réglables qui fonctionnent même quand le véhicule est à l'arrêt. Le système de chauffage, dont l'effet est immédiat, permet d'obtenir une température agréable dans la cabine et dans le compartiment arrière, même par temps très froid. Qu'il s'agisse de sieste automatique, des patients continuellement de la cabine et disposant d'un éclairage d'appoint réglable, des sonneries d'appel ou des signaux pneumatiques sous le toit pour ranger les passagers, tout a été étudié jusqu'aux moindres détails pour que l'Ambulance VW réponde aux exigences pratiques.

Parmi les nombreuses déclinaisons que connut le Combi, la variante "Ambulance" tient une place à part. Intégrée dès 1951 au catalogue officiel VW, elle a suivi, voire même anticipé, bien des évolutions techniques que connut le vaillant utilitaire.

A l'image du cabriolet fabriqué par Hebmüller, la configuration ambulance ou Type 27, n'était pas produite à Wolfsburg mais par le carrossier Miesen. Des bus lui étaient livrés et il se chargeait pour le compte de Volkswagen d'y apporter les

modifications nécessaires. Un peu à l'image d'Hebmüller pour le cabriolet deux places, un contrat lie les deux entreprises, VW fournit des bases, Miesen aménage et adapte conformément au cahier des charges défini par Volkswagen Ag.



Le fauteuil portatif (équipement de série) rend le transport des malades très facile, surtout dans les escaliers raides et étroits.



Sans que le malade doive changer de position, le fauteuil est placé sur les glissières.

Le fauteuil est convertible et pratique — son dossier peut être réglé à l'inclinaison désirée.



La civière est placée sur le plateau situé à la hauteur idéale.



Elle se glisse sans devoir être inclinée dans la voiture.

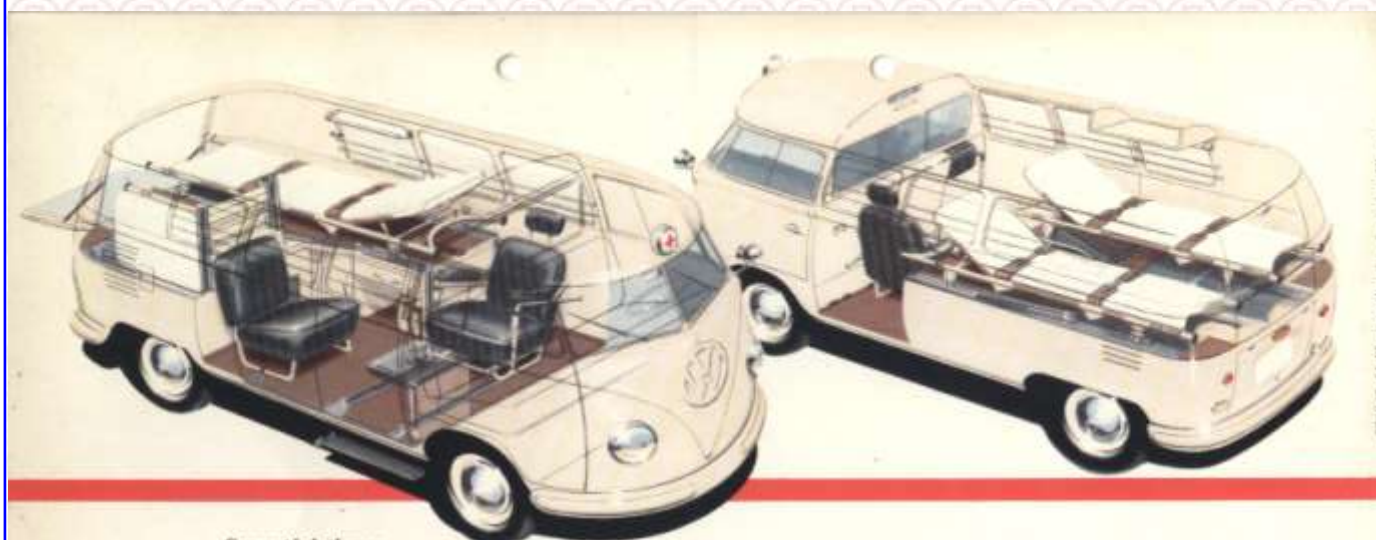
Les civières sont solidement amarrées. A tout moment, le malade repose horizontalement et éprouve toujours la sensation d'être transporté en parfaite sécurité.





Les premiers prototypes de "Krankenwagen" imaginés durant la guerre sont basés sur la coccinelle. Il s'agit d'une espèce de pick-up capable de transporter un blessé allongé sur un brancard, avec un seuil de chargement invraisemblable vu la destination du véhicule.

Les premiers prototypes de Combi ambulance ont à résoudre ce problème du moteur placé en porte-à-faux arrière. Par où faire entrer le blessé ? Par les portes latérales ? Trop étroit et cela implique une manœuvre risquée pour le blessé et très pénible pour les accompagnants. La solution trouvée fût d'inverser les proportions d'ouverture du compartiment arrière, donnant aux tous premiers modèles un caractère tout à fait particulier qui les exclut de la famille des "barn-doors" (porte de grange) appellation dédiée aux bus d'avant 1955 à cause de leur capot arrière de dimension énorme permettant l'accès au moteur, mais aussi à la roue de secours et au remplissage du réservoir d'essence.



Caractéristiques

Moteur 4 cylindres, 4 temps, 4 cylindres, placé à l'avant, alésage: 59 mm. — course: 54 mm. — cylindrée: 1300 cmc
Puissance 30 CV à 3400 tours/mn
Rolle de véhicule 4 supports, 2000, 1000 et 500 grammes et accessoires
Suspension Roues indépendantes, barres de torsion à l'avant et à l'arrière
Consommation d'après la norme allemande DIN 70100: 8,2 litres aux 100 km
Vitesse maximale et de croisière 90 km/h à 2000 tours/mn
Rampes giratoires 1ère vitesse 14%, 2ème vitesse 12%, 3ème vitesse 7,8%, 4ème vitesse 4%
Poids Poids à vide: 1110 kg, charge utile: 640 kg, poids total autorisé: 1750 kg
Dimensions hors tout Longueur: 2050 mm, largeur: 1725 mm, hauteur: 1540 mm

Sur demande et moyennant un supplément de prix, l'Ambulance VW peut être équipée du chauffage électrique, d'un feu tournant et d'un essuie-glace à deux vitesses.

Équipement intérieur

Deux civières normales DIN 13012, un lit-plat à dossier et appuie-tête réglable, un siège capitonné avec dossier réglable, un tabouret. Plancher et porte arrière revêtement de linoléum, ventilation du véhicule par crénelés situés sur les parois latérales et le toit. Équipement pour les hôpitaux. Deux lits couchettes et deux dans la chambre séparant la cabine du compartiment moteur.

Porte latérale à deux battants

Porte arrière

Équipement électrique

spécial

Aération

Largeur totale: 1725 mm. Hauteur totale: 1540 mm

Largeur: 800 mm, hauteur: 800 mm

Système cross-over à l'avant du toit, deux projecteurs supplémentaires d'un à l'avant et l'arrière, direction, poutre de pare-brise, ventilation par crénelés sur les parois latérales et le toit.

Deux ventilateurs électriques placés sous le toit et pouvant fonctionner même quand le véhicule est à l'arrêt.



VOLKSWAGENWERK GMBH · WOLFSBURG
(ALLEMAGNE)

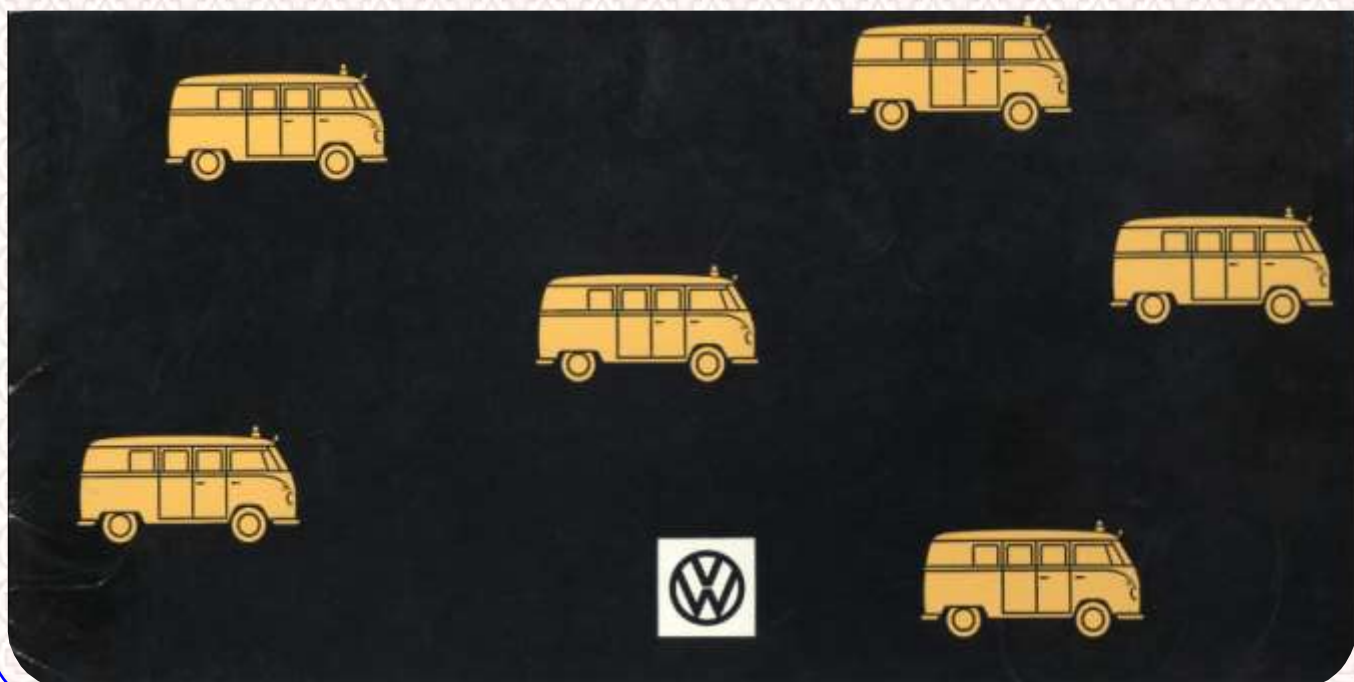
réfuté par:
VILAIN Fabrice



L'Ambulance Volkswagen

Bref les premières ambulances ont optés dès 1950 pour des solutions qui ne seront mises en œuvre sur le reste de la gamme qu'à partir de 1955.- Seuil de chargement abaissé.

- Roue de secours derrière la banquette conducteur.
- Réservoir d'essence accessible de l'extérieur par une trappe en forme de fer à cheval.





Un falot de toit avec une croix rouge, un gyrophare, un feu de recul et un marchepied escamotable complètent l'équipement standard. Autre particularité des premiers modèles, le système d'aération. Le compartiment arrière d'un Combi est un

endroit où on ne peut plus confiné. Il faut donc impérativement, si l'on veut garder les malades en bonne santé (!) trouver un moyen de l'aérer. Les prototypes sont donc munis de deux écopés placées sur le toit, les versions commercialisées à partir de 52 n'en garderont qu'une

seule dont le dessin garantit l'étanchéité du véhicule par temps humide (il ne s'agirait pas en plus d'attraper la crève!).

Dotées d'une séparation chauffeur à vitre coulissante, un système d'alerte permet au malade d'appeler les infirmiers dans le poste de conduite.



Assistance aux malades, secours rapide lors des accidents et des sinistres: telle est la raison d'être de l'ambulance Volkswagen.

Parmi ses qualités, il faut citer son volume même: elle permet en effet le transport simultané et l'assistance de trois blessés graves. C'est un véhicule robuste et économique en qui vous pouvez avoir toute confiance. Enfin, son équipement amovible et les possibilités qu'elle offre pour le montage d'équipements complémentaires sont les caractéristiques de ce véhicule dont la pratique a fait la preuve de sa parfaite mise au point.

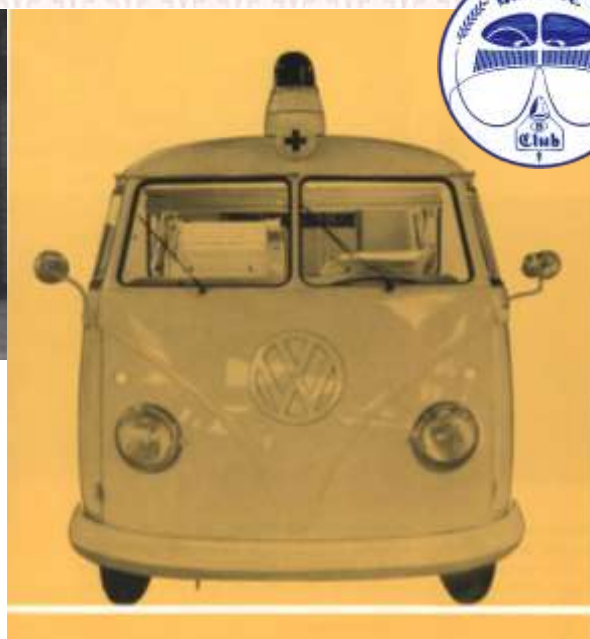
L'ambulance VW possède tous les avantages proverbiaux de la Volkswagen: moteur refroidi par air assurant des démarrages immédiats — même par le froid le plus vif • Construction robuste jusque dans les moindres détails permettant à ce véhicule de répondre aux plus grandes sollicitations • Ample garde au sol garantissant une parfaite mobilité même sur les terrains impraticables • Grande capacité d'accélération et maniabilité particulière: toujours souple et rapide, même dans le trafic le plus intense • Prix d'achat peu élevé, consommation réduite.

Prix avantageux des ensembles d'échange-standard et des pièces de rechange: l'économie réalisée avec l'ambulance VW permet l'achat d'équipements complémentaires (appareil respiratoire, radiotéléphone, etc.) • Les malades et blessés sont transportés par l'ambulance VW avec toutes les précautions voulues et dans les meilleures conditions de confort. Roues indépendantes, barres de torsion et amortisseurs télescopiques: la suspension a été minutieusement calculée en fonction des tâches très particulières demandées à ce type de véhicule.



Grâce à son équipement mobile, l'ambulance VW est d'un emploi extrêmement varié. Dans son compartiment sont disposés deux civières et un fauteuil pour blessés — c'est-à-dire la place pour trois blessés graves — plus un strapontin pour l'infirmier.

Si le compartiment n'est pas occupé complètement, la civière droite peut être repliée et un deuxième siège est alors disponible pour un blessé léger. Le strapontin de l'infirmier peut également être utilisé par un blessé pour y étendre les jambes.



L'introduction des civières est considérablement facilitée par un plateau coulissant (équipement de série). Sans qu'il soit nécessaire de la soulever, la civière est aisément introduite dans les glissières puis réglée dans la position désirée. Le plateau coulissant se cale automatiquement et la civière est ainsi solidement fixée.

Dans l'ambulance VW, les civières ne sont pas superposées mais placées côte à côte. La hauteur largement calculée du compartiment arrière profite entièrement aux malades et aux blessés qui ne se sentent pas à l'étroit. Le personnel peut, en cas de besoin et à tout moment (même pendant le transport) leur apporter tous les soins désirables.

Le compartiment arrière est doté d'un aménagement spécifique permettant de transporter jusqu'à deux malades allongés sur des brancards spéciaux dotés de roulettes en caoutchouc se chargeant par l'arrière. Le hayon bascule vers le bas, il est retenu par un solide compas afin de supporter le poids du malade et de son lit de souffrance, les infirmiers n'ayant plus qu'à "enfourner" le tout dans le véhicule.

Le brancard principal trouve sa place du côté opposé à la porte battante (ouvrable au pied). On pourra en glisser un second après avoir rabattu la planche placée derrière le siège d'accompagnement face à la route. L'accompagnateur devra alors se contenter du strapontin placé dos à la route. Un blessé léger pourra voyager dans le fauteuil



médical monté sur glissière. Il s'agit en fait d'un brancard assis, des tubes télescopiques permettent en effet d'en faire une lourde chaise à porteur. Au total, il est possible d'emporter trois blessés, deux infirmiers et un chauffeur.

Texte extrait de FLAT4EVER



Escapade

Week-end en Champagne

C'est par un vendredi après-midi ensoleillé que, avec nos amis Fabrice et Myriam, nous prenons la route pour partir à la découverte de la Champagne à l'occasion du 1^{er} meeting de "l'Original Flat Four Driver Club de France" présidé par notre ami Rémi Dargegen.

Nos deux équipages, composés de ma Binocle ainsi que du magnifique Karmann 1958 de notre ami Fabrice, arrivent vers 17h à Châlons en Champagne lieu de rendez vous qui n'est autre que le merveilleux jardin des parents de Rémi.

Le samedi matin après un copieux petit-déjeuner, préparé par nos hôtes, ce n'est pas moins de 25 équipages au volant de voitures plus belles les unes que les autres, Hebmüller, Split cabrio, Ovaless, Karmann, Combi split et autres Porsche 356, qui partiront pour une balade de 150 km sur la "route Touristique du Champagne", qui nous fera découvrir les vignes, productions de Champagne et autres magnifiques paysages de cette belle région. Nous avons eu aussi l'occasion de visiter les caves de la maison "Taittinger" avec un nombre impressionnant de bouteilles alignées devant nous, ainsi qu'un autre petit producteur "Bereche et fils" avec à chaque fois une dégustation des produits locaux.



Après cette délicieux repas cave du papa, Le dimanche qui nous concentre un feu avec

dernière visite, nous rentrons à Châlons, où un nous attend ainsi que de très bonnes bouteilles de la François, grand amateur de vins. Le matin, Rémi nous avait prévu une balade de 50km amènera à l'ancien circuit de Gueux où avait lieu une tration d'ancêtres toutes marques. L'occasion pour moi de dénicher arrière de 1949 complet ! François nous y attendait encore une fois sandwiches, fruits frais, gâteaux maison et autres bonnes bouteilles ! Après nous avoir donné des bouteilles d'eau pour la route, il est malheureusement déjà temps de rentrer en Belgique.

Par ces quelques lignes, j'aimerais encore remercier la famille Dargegen pour leur organisation, leur accueil et leur gentillesse qui ont contribué à nous faire passer un magnifique week-end entre amis parmi de très belles autos, dans une magnifique région. Bravo à vous et à l'année prochaine!

Geoffrey Spitaels



Plus de photos sur les sites suivants :
<http://www.coxlessinoise.be/phpBB2/viewtopic.php?t=14407>
<http://ofdc.forumactif.net/t401-champagne-2011-f>





Escapade à



Bad Camberg, est le rendez-vous incontournable dans le milieu du vintage VW aircooled ! Il est organisé tous les 4 ans, et il est préférable de s'y prendre assez tôt pour pouvoir y accéder, car les places sont comptées ! Seuls, les véhicules en état d'origine sont acceptés, et seulement si produits :

- pour les Cox jusqu'à août 1958 (modèle Ovale)
- cette année les Combi Splits étaient restreints au Barndoor (Combi Split reconnaissable à sa grande porte moteur appelée "porte de grange" et construit jusqu'en 1955)
- pour les Karmann, seuls les Lowlight étaient acceptés (jusqu'en août 1959, 1^{ère} série reconnaissable à leurs petits feux arrière, phare avant plus bas et ouïes à 2 lamelles)
- autres véhicules acceptés étaient les carrosseries spéciales d'époque (Rometsch, Danhauser, Hebmüller, etc.)
- sans oublier la période noire de la guerre pendant laquelle est née la Volkswagen Coccinelle, et où elle fut transformée en véhicule tout terrain telles que la Kubelwagen et le véhicule amphibie la Schwimmwagen.

Dès que j'ai appris l'ouverture des inscriptions, j'ai inscrit mon Karmann Lowlight avec lequel j'ai déjà fait d'autres concentrations vintage en Allemagne comme Huckeswagen et Hessisch Oldendorf. Mon Karmann est de 1958, de fabrication belge, je l'ai boosté d'un compresseur Mag, idéal comme véhicule pour faire de longs trajets à allure soutenue, c'est celui que je préfère dans ma collection.

Avant de prendre la route, je me dois de le fiabiliser au maximum. Pour ce faire, je lui fais le gros entretien. Mais comme je n'ai plus roulé avec depuis l'année passée, je m'aperçois vite que j'ai un problème de freins ! Je lui monte un jeu de tambour et flasques de Porsche 356 à l'avant. Le freinage est maintenant à la hauteur des ambitions du moteur.

Arrivé le jeudi précédent Bad Camberg, je monte jusqu'au nouvel hangar de Bob (B.B.T) qui organise un convoi pour la cité médiévale. L'ami Bob nous reçoit royalement dans ses locaux où l'on peut visiter sa collection privée. Les entrailles de son bâtiment recèlent de véritables trésors ! De plus, un buffet est offert aux participants ainsi que toutes les commodités telles que douches et toilettes. Je tiens par ce biais à féliciter Bob pour son efficacité !



http://www.youtube.com/watch?v=TKAW4pwT9_0
<http://www.youtube.com/watch?v=VZX8PUKrerM>

} juste pour le plaisir des yeux et des oreilles



Après une nuit trop courte, arrive le jour du départ en convoi. Le speech de Bob, qui suivait le petit déjeuner offert, apportait des précisions au road book qu'il allait falloir suivre pour rejoindre le lieu mythique du meeting.

Vers 10h du matin, nous prenons la route, et, à peine sur l'autoroute, un orage avec son déluge de pluie s'abat sur le convoi. On y voit presque plus rien et l'eau s'infiltrait par les jointures, le bas de caisse semble flotter, l'autoroute ressemble à une rivière, on roule à faible allure en serrant les fesses !

Ensuite on arrive dans un bouchon où les voitures sont carrément à l'arrêt, on y perdra presque une heure ! En cause, un camion en panne au niveau des travaux.

Après le bouchon, je me fais une petite bourre avec deux ou trois véhicules inscrits dans l'oldspeed challenge. Arrivés en Allemagne, peu après Cologne, le road book nous fait sortir de l'autoroute pour prendre de jolies routes vallonnées jusque Bad Camberg. Nous arrivons vers 15h15 sur l'endroit du meeting où pas mal de voitures étrangères sont déjà alignées. Après être passé à la caisse, je reçois mon pack souvenir et je vais me ranger dans la lignée des Karmann. Les Allemands aiment l'ordre et la discipline c'est connu ! Chaque type de véhicule a sa place bien distincte et il faut dire que c'est bien plus agréable à la vue ainsi ! On y découvre de magnifiques véhicules restaurés à la perfection et certains autres dans leur jus mais encore en très bel état. On se croirait revenu à une autre époque !

Peu après, mon épouse et moi, nous nous mettons en quête de la bonne affaire car presque chaque participant a pris son petit lot de pièces à vendre ou à échanger. Les prix sont assez prohibitifs, mais on y trouve des pièces dont on imaginait même pas l'existence ainsi que des options utiles comme farfelues !

Après notre petit tour, arrive enfin le reste du convoi. Nous plantons notre tente avec Pintal, Cajo, le Geert et les ardennais sur le côté du meeting, car nous n'avons rien réservé, ni camping, ni hôtel.

Arrive le samedi matin et la pluie commence à déferler sur Bad Camberg. Elle ne nous lâchera plus jusque environ 16h. Pendant ce temps nous glanons entre les véhicules et les pièces, mais le moral en prend un coup à cause de ce fichu temps ! Après l'accalmie, on sort les apéros et le barbecue et on papote jusque tard dans la nuit. Le dimanche matin, le réveil se fait plus long, le temps est légèrement meilleur sans être exceptionnel, mais cela permet de faire enfin quelques belles photos. Nous resterons sur place jusque 15h pour reprendre la route avec Pintal, Cajo et le Geert. Le retour se fera sans encombre.

Il faudra maintenant patienter 4 ans pour pouvoir revoir ce meeting.

Fabrice Vilain



Le Pompier

Le bus VW a été un véhicule pluridisciplinaire. Aussi parmi les pompiers celui-ci fut utilisé largement, pour le transport de tout un matériel.

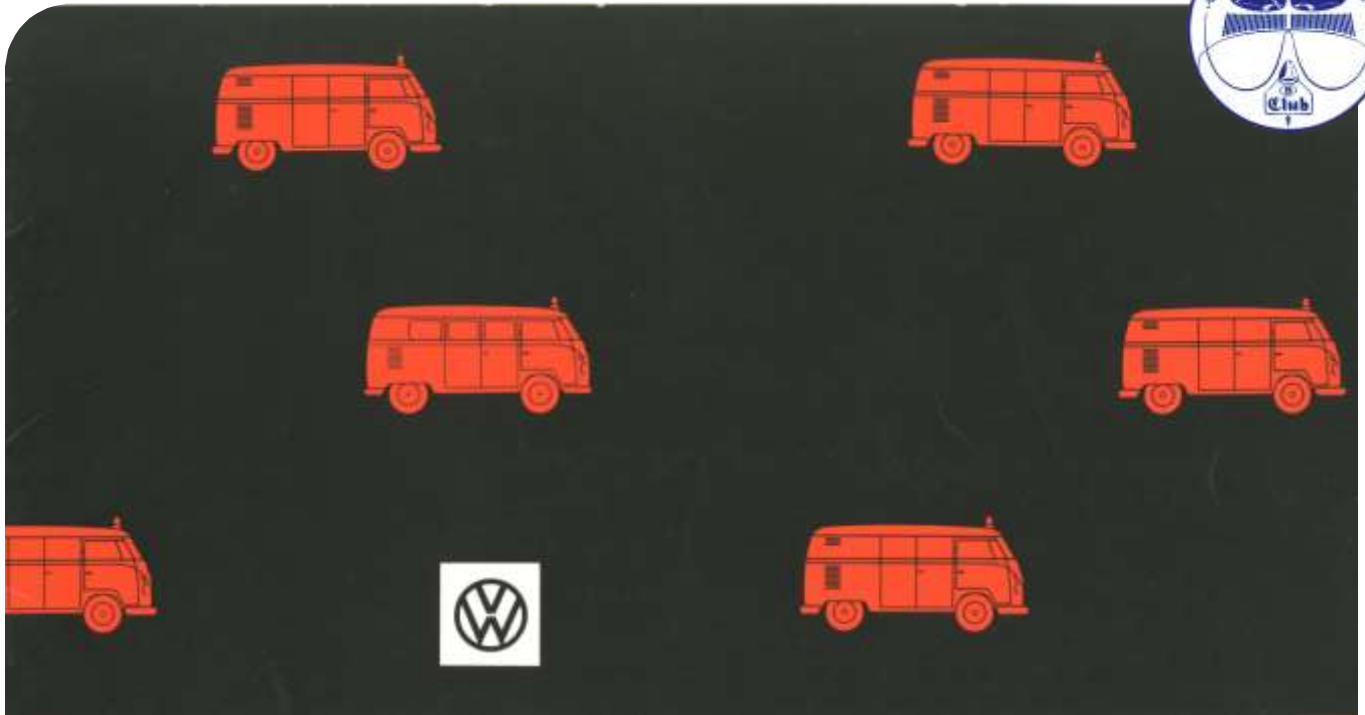
Il servit, comme vous
sur les illus-
jointes

pouvez le voir
trations par

exemple au transport de pompes, de lances, mais aussi du personnel.

Nous n'avons malheureusement pas eu la chance d'avoir quelqu'un connaissant bien le milieu des pompiers pour nous donner plus d'explications, mais les images parlent d'elles-mêmes.



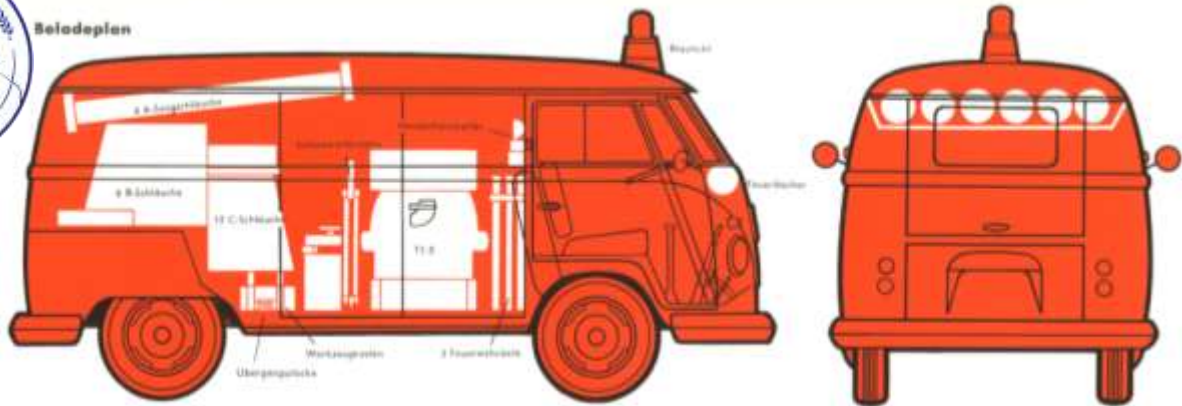


VW-FEUERLÖSCHFAHRZEUG TSF (T)

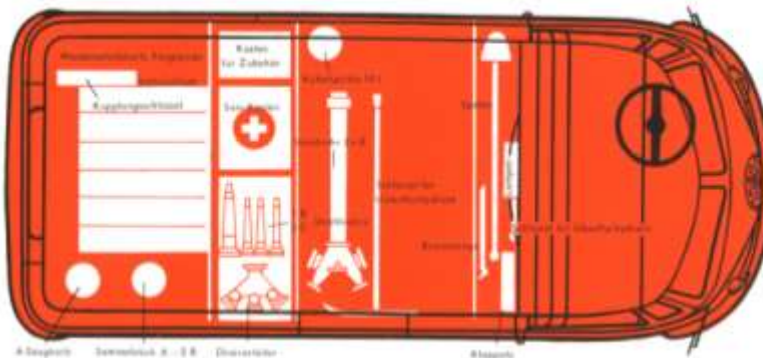




Beladepfeil



Gerät unter dem C-Schlauchkasten:
 1 kleiner Werkzeugkasten für Motorspritze
 1 großer Werkzeugkasten offen
 2 Übergangstücke B-C
 1 Übergangstück C-D



Diese Zeichnungen veranschaulichen nur eine Möglichkeit der Beladung und Ausstattung. Einzelheiten über Konstruktion und Einbau der Innenausstattung können den „Baurichtlinien für Löschfahrzeuge“ entnommen werden. Die Baurichtlinien werden herausgegeben vom Fachnormenausschuss Feuerlöschwesen (FNA) in Verbindung mit der Arbeitsgemeinschaft Feuerschutz (AGF) und der Vereinigung zur Förderung des deutschen Brandschutzes e. V. Sie können bezogen werden vom Fachausschuss Feuerlöschwesen, Berlin W 15, Uhlendammstraße 175.

Die Erfahrung lehrt: Weit öfter als bei Großeinsätzen braucht man die Feuerwehr bei kleinen, alltäglichen Nöten, bei Unfällen, Wassereintritten, Dachstuhl- oder Zimmerbränden. In den meisten Fällen also genügt ein handliches, vernünftig bemessenes Fahrzeug — wenn es zugleich schnell, wendig und leistungsfähig ist.

Selbstverständlich gibt es auch bei Großeinsätzen für das TSF (T) vielfältige und wichtige Aufgaben. Neun von zehn Feuerlöschfahrzeugen TSF (T) sind Volkswagen. Warum? Der VW-Transporter ist wie geschaffen für die feuerwehrtechnische Grundausrüstung nach DIN 14 530.

Das VW-Feuerlöschfahrzeug TSF (T) bringt alle Vorzüge des millionenfach bewährten Volkswagens mit: Luftgekühlter Motor: immer einsatzbereit, ob bei klirrendem Frost oder sengender Hitze, ein entscheidender Vorteil bei ländlichen Einheiten mit ungeheizten Garagen oder Feuerwehr-Häusern. Robuste Konstruktion in allen Teilen: Härteste Beanspruchung macht dem VW-TSF (T) nichts aus. Ausgezeichnetes Beschleunigungsvermögen: Mit 34 PS ist das VW-TSF (T) wendig und schnell auch im dichtesten Großstadt-Verkehr.

Hohe Bodenfreiheit: Auch unwegsames Gelände ist für dieses Musterbeispiel eines beweglichen, leistungsfähigen Einsatzwagens kein Hindernis.

VW-Wirtschaftlichkeit: Niedriger Anschaffungspreis, geringer Kraftstoff-Verbrauch, scharf kalkulierte Preise für Kundendienst, Austausch- und Ersatzteile. Auch dort, wo die kommunalen Finanzen zum Sparen zwingen, können sich Feuerwehren motorisieren.

Geräumigkeit: Alle Geräte können übersichtlich und griffbereit untergebracht werden.

Die breite, seitliche Zweiflügeltür erlaubt blitzschnellen Einsatz der Tragkraftspritze.

Hinzu kommt: Fast alle in Deutschland hergestellten Tragkraftspritzen besitzen als Antriebsaggregat den VW-Industrie-Motor — im selben Werk wie der VW-Motor hergestellt, mit den gleichen weltweit bekannten VW-Eigenschaften. Durch die Gleichheit des Typs sind die Feuerwehrleute mit beiden Maschinen vertraut. Fahrzeug und Löschgerät garantieren also größte Zuverlässigkeit. Wartung und Pflege liegen in einer Hand — in der Hand des bewährten VW-Kundendienstes.

Gemeinsam von Automobil- und Feuerwehrfachleuten durchdacht und konstruiert, ständig vervollkommen, in der Praxis bewährt, ist das VW-Feuerlöschfahrzeug unentbehrlicher Helfer, wenn es gilt, Menschen vor Schaden und ihr Eigentum vor der Vernichtung zu bewahren.

Der VW-Kombi als Mannschaftswagen. Eine sehr praktische Ergänzung zum VW-Feuerlöschfahrzeug TSF (7).



Im Mannschaftswagen finden acht Feuerwehrmänner bequem Platz. Bei Bedarf kann die mittlere Sitzbank herausgenommen und zusätzlich eine Tragkraftspritze transportiert werden. Im Heckraum des Mannschaftswagens ist reichlich Platz für Schläuche und Kibeltspritzen.

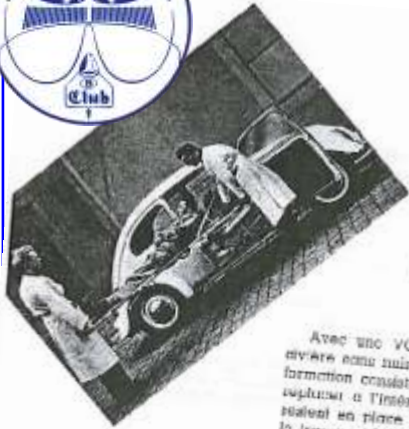


Durch die breite Zweiflügeltür ist die Tragkraftspritze TS 8/8 mit VW-Industrie-Motor leicht erreichbar und sekundenschnell einsetzbar.



Praktisch, übersichtlich handgerecht untergebracht und damit blitzschnell greifbar: die A- und B-Schläuche hinter der Hecktür.





Votre voiture peut servir
à transporter un malade
dans la voiture.

Publiciteit ons deorgegeven door:
Publiciteit transmissie par:
STEF TOURNE

Encore une révélation de la VOLKSWAGEN

Avec une VOLKSWAGEN, on peut transporter un malade sur une civière sans nuire à l'usage habituel de la voiture. L'incroyable transformation consiste en un mécanisme que l'on peut à volonté enlever ou laisser en place et le mécanisme enlevé, la voiture est utilisable pour le transport habituel de 4 personnes confortablement assises.

La voiture transformée en ambulance, il y a place pour 3 personnes:

1. Le malade étendu sur la civière,
2. L'infirmier ou la personne l'accompagnant,
3. Le chauffeur du véhicule.

Une "AMBULANCE" coûte très cher et n'est employable que pour le transport de malades. Une "VOLKSWAGEN-AMBULANCE" est bon marché et peut servir à d'autres usages.

CETTE TRANSFORMATION PEUT SE FAIRE EN PLUSIEURS VARIANTES:

- a) Eventuellement, tout le mécanisme peut être logé, divisé, compris dans un coffre spécial monté sur la toiture, ce qui permet la transformation en ambulance ou en voiture ordinaire à n'importe quel moment, même en cours de route. Lorsque la voiture sera employée comme ambulance, le coffre de toiture sera vite et pourra servir pour y loger les valises du malade.
- b) Le mécanisme peut être laissé au garage et dans ce cas, la voiture garde son aspect extérieur normal.
- c) La voiture peut être transformée avec et garniture d'origine ou pour être équipée d'une garniture simplifiée.

INDUSTRIELS, équipez le Service Social de votre usine d'une VOLKSWAGEN transformée; elle pourra être simultanément employée pour les courses, les visites et le transport des malades.

MEDICINS, prenez tous avantages que peut offrir l'adaptation instantanée d'une civière dans votre "VOLKSWAGEN PERSONNELLE" ou sur où l'un de vos patients devrait être transporté d'urgence à la clinique.

L'incroyable transformation d'une VOLKSWAGEN en voiture "Ambulance"!! (BREVET MIESEN-BONN)



Englebert Magazine Mars-Avril 1949



Raymond Messelier

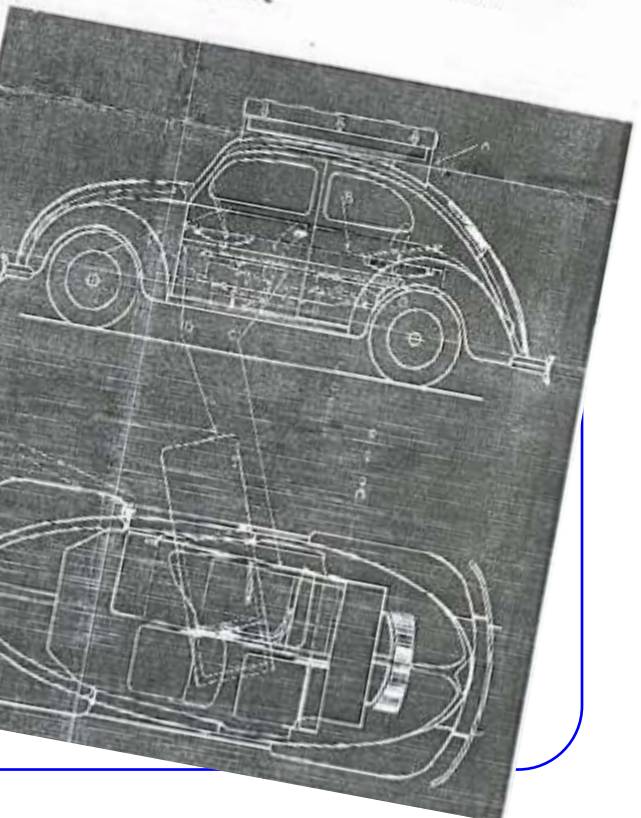


La "VOLKSWAGEN AMBULANCE", par son prix d'achat intéressant, sera également d'un grand appoint aux cliniques et hôpitaux et surtout ne perdrez jamais de vue qu'elle restera d'un usage constant pour le transport normal de personnes.

La "VOLKSWAGEN AMBULANCE" trouvera d'ailleurs bien d'autres possibilités dans les Entreprises Communales, les Postes de Secours, à l'Armée, aux Services de Pompier, etc.

Il faut satisfaire votre curiosité en venant voir l'incroyable transformation d'une VOLKSWAGEN en AMBULANCE (Brevet Miesen-Bonn). C'est une merveille de simplicité et de pratique.

Pour tous renseignements, veuillez vous adresser à une agence VOLKSWAGEN ou chez les importateurs: SNC. Ets. D'Ieteren Frères, 30, rue du Mail, Bruxelles. Téléphone 44.48.04.



Résultats du concours "Un bonjour de..."



Edition 2011

CARTES	VILLE
CARTE N° 1	MONS
CARTE N° 2	ANVERS
CARTE N° 3	BASTOGNE
CARTE N° 4	BRUGES
CARTE N° 5	BRUXELLES
CARTE N° 6	TONGRES
CARTE N° 7	CHARLEROI
CARTE N° 8	GAND
CARTE N° 9	TIRMEMONT
CARTE N° 10	CINEY

Les gagnants sont :

SPITAELS Geoffrey (Bongo Brasserie)
ALARDOT Claude (Bongo vin & Cocktails)
SPITAELS Guy (Bongo vin & Cocktails)

Les lots vous seront envoyés par la poste.
Le Club vous souhaite bonne réception et
surtout une bonne "Santé"

1 X



BONGO Brasserie 2011 - édition 1
Ce BONGO contient un livret et un chèque-cadeau qui donne droit à 1 menu pour 2 personnes, qui se compose d'un plat principal et le choix entre une entrée ou un dessert dans l'une des brasseries sélectionnées.

En offrant un délicieux dîner, vous ne pouvez pas vous tromper. Grâce au Bongo Brasserie, faites profiter d'une soirée 3agréable dans l'un des restaurants sélectionnés proposant un plat principal précédé d'une entrée ou suivi d'un agréable dessert (boissons non comprises).

2 X



BONGO Vin & Cocktails 2011
Ce Bongo donne droit à une bouteille de vin OU quelques cocktails pour 2 personnes, dans l'un des 50 bars sélectionnés.

Le chèque-cadeau donne droit à une bouteille de vin ou une dégustation de quelques verres de vin ou de cocktails, amuse-bouche compris. Que pensez-vous d'une bouteille de Bourgogne avec une portion de fromage? Ou préférez-vous du vin sélectionné par le sommelier avec un crostini et de la tapenade? Un cocktail détonant comme le daiquiri strawberry ou le Long Island ice tea est également possible. A vous de choisir!

A vos recherches pour
l'édition 2012





Technique

1. Principe de fonctionnement

La batterie est un réservoir d'énergie électrique. C'est la charge qui lui fournit son énergie et elle le restitue à la demande. Pour les automobiles le type d'accumulateur choisi est celui au plomb, comprenant des éléments formés par des plaques négatives en plomb pur (Pb) et par des plaques positives en bioxyde de plomb (PbO_2) isolées par des séparateurs. Le tout immergé dans une solution d'acide sulfurique (H_2SO_4). Cette cellule produit par réaction chimique une tension nominale d'environ 2.2 Volts.

2. Caractéristiques

Chaque élément d'une batterie fournit une force électromotrice d'environ 2 Volts. Il faudra donc 3 cellules en série pour former une batterie de 6 Volts et 6 cellules pour une de 12 Volts. La seconde caractéristique est le nombre d'Ampères qu'elle est capable de fournir à la décharge. Cette valeur est exprimée en Ampères/heure (Ah), cette valeur est déterminée par une décharge continue en 10 heures. Ainsi une batterie de 60 Ah pourra débiter un courant 6 A pendant 10 heures. Une autre caractéristique importante est la possibilité de fournir pendant un temps très court un ampérage suffisant permettant l'actionnement du démarreur (environ 400A en 6 volts). Plus cette valeur est élevée, plus la batterie aura de bonnes performances pour actionner le démarreur. Cette valeur est déterminée par la résistance interne de la batterie.

Le choix de la batterie devra se faire en fonction de l'encombrement maximum pour tenir dans l'empattement prévu. A dimensions égales on choisira une batterie ayant la meilleure capacité en Ah., car en cours d'utilisation et avec le temps la capacité diminue et si la batterie est trop petite les problèmes commenceront bien plutôt.

3. Charge

Une batterie demande un entretien quasi permanent : il faut avant tout vérifier fréquemment le niveau d'électrolyte, environ 2 cm au-dessus des plaques de plomb. Pour rajuster ce niveau on utilise uniquement de l'eau distillée ou déminéralisée, en aucun cas il ne faut ajouter de l'acide pour batterie. On doit maintenir les bornes dans un état de propreté parfaite et veiller à une bonne fixation des cosses. Pour éviter les sels mortels (sulfate de plomb), on peut placer sous les cosses une rondelle de feutre imbibée d'huile de ricin.

La charge de la batterie est normalement assurée par le dynamo ou l'alternateur de la voiture. On développera ultérieurement, dans un autre cahier technique, le sujet des dynamos et des alternateurs. Dans le cas de véhicules d'avant guerre la liaison entre le dynamo et la batterie est souvent faite via un simple conjoncteur sans aucune régulation sur l'énergie fournie, pour les alternateurs un régulateur de charge s'occupe automatiquement du transfert d'énergie. Ce qui veut dire que dans le cas des dynamos, la batterie est souvent soumise à des charges trop importantes et de ce fait la durée de vie est en grandement réduite. On peut cependant y remédier en installant une résistance en série avec la bobine d'excitation via un commutateur au tableau de bord (ce dispositif sera envisagé dans un prochain cahier technique). Si l'on doit recharger la batterie il est souhaitable de la débrancher surtout dans cas d'un alternateur ou l'on risque de détruire ses diodes de redressement.

Pour la charge on utilisera, de préférence, un chargeur réglé avec un ampérage équivalent au dixième de la capacité de la batterie. Soit pour une batterie de 90Ah un courant maximum de 9 Ampères. Une charge rapide n'est pas à conseiller car elle réduit la durée de vie de la batterie.

Une batterie est considérée comme chargée lorsque sa tension au repos, c-à-d sans charge depuis 3 à 4 heures, est de 6.35 Volts ou 12.70 Volts suivant sa tension nominale, ou que sa densité est supérieure à 1,307 kg/l à 20 °C ou 33 °Baume.

Charge	6 Volts à électrolyte liquide	6 Volts à électrolyte gélifié	12 Volts à électrolyte liquide	12 Volts à électrolyte gélifié	Densité en kg/l à 20 °C	Densité en °B à 20 °C
100 %	6.35	6.40	12.70	12.80	1.307	34
90 %	6.30	6.36	12.60	12.72	1.288	32.3
80 %	6.23	6.32	12.45	12.64	1.269	30.6
70 %	6.15	6.28	12.30	12.56	1.251	29
60 %	6.10	6.24	12.20	12.48	1.232	27.2
50 %	6.05	6.20	12.10	12.40	1.213	25.3
40 %	6.00	6.16	12.00	12.32	1.195	23.5
30 %	5.90		11.80		1.175	21.5
20 %	5.80		11.60		1.167	20.6
10 %	5.60		11.20		1.137	17.4
0 %	5.25		10.50		1.117	15.1

NB : les valeurs du tableau peuvent légèrement varier d'une marque à l'autre.

La densité de l'électrolyte se mesure avec une pèse acide. On préférera néanmoins ne plus utiliser l'ancienne unité en °Baume mais bien celle en kg/litre.

Après un repos de 3 à 4 heures après une charge, la densité pour une batterie chargée à 100 %, doit être comprise entre 1.307 et 1.297 kg/l à 20 °C. On trouve facilement des « pèse acide » chez les accessoires auto.

4. Hivernage

Nos véhicules ont de longues périodes d'arrêt durant lesquels il faut maintenir la batterie chargée afin d'éviter la sulfatation des plaques de plomb. Une méthode consiste à les mettre en charge permanente au moyen d'un chargeur qui détecte la baisse de tension et donne une charge « goutte à goutte » ou flottant (Floating charge) le courant de charge est dans ce cas d'environ 0.1 A pour une batterie de 100 Ah, cette charge débute lorsque la tension de décharge est de 2.35 à 2.40 volts par élément est atteinte. Des chargeurs à trois étages, tel que l'« Accumate » ou le « Clak », travaillent à courant constant jusqu'à une tension de 2.4 Volts par élément puis le voltage est maintenu à cette tension jusqu'à diminution du courant de charge et passage en mode flottant ou la tension est maintenue à 2.25 volts environ. Il existe aussi des chargeurs uniquement de maintien, mais si la batterie n'est pas bien chargée au départ on n'arrive pas à une charge complète et on a une sulfatation des plaques de plomb. Pour conserver longtemps sa batterie en bon état de fonctionnement il faut garder la batterie chargée et surveiller régulièrement le niveau d'électrolyte.

5. Désulfatation

Un des problèmes affectant les batteries est la sulfatation anormale. En effet durant la décharge il se forme sur les plaques du sulfate de plomb sous forme granuleuse ou de petits cristaux. Ce sulfate disparaît lors de la charge de la batterie, mais à la longue ce sulfate forme de gros cristaux qui ne sont plus réduits lors de la charge. Ce qui empêchera la charge complète de la batterie.

Les symptômes sont les suivants :

- Une diminution de la densité de l'électrolyte en fin de charge.
- Une durée de charge anormalement longue et incomplète.
- La capacité de la batterie est réduite dans de forte proportion.
- La résistance interne est plus grande, donc démarrage plus laborieux.

VOLKSWAGEN
Coccinelle
3 utilitaires

La batterie

En cas de sulfatation, hors mis le remplacement de la batterie, deux choix s'offrent à nous :

- La méthode chimique avec manipulation d'acide et de produit chimique tel que SDTA (acide éthylène diamine tétra acétique) avec rinçage et charge successive.

Par exemple : Charger la batterie de façon normale.

Vider l'électrolyte et le remplacer par de l'eau distillée.

Charger à une intensité comprise entre 1/20 et 1/30 de la capacité de la batterie, jusqu'à stabilisation de la densité de l'électrolyte.

Ajouter de l'acide sulfurique pour régler la densité à sa valeur normal soit de 1.307 à 1.297 kg/l.

Charger 2 heures sous faible intensité.

Ou utiliser de l'EDTA, nom chimique de l'acide éthylène diamine tétra acétique, ou sel tétrasodique.

Charger la batterie de façon normale.

Vider la batterie de son électrolyte.

Rincer les cellules à l'eau distillée, remuer pour nettoyer les "bouses".

Remplir d'eau distillée chaude (50°C) et mettre une à deux cuillères à café d'EDTA dans chaque cellule.

Laisser reposer 2 heures.

Si besoin est, recommencer l'opération 2 ou 3 fois.

Vidanger et rincer les cellules et laisser égoutter.

Remplir les cellules avec de l'acide sulfurique à 37% pour batterie.

Charger 2 heures sous faible intensité.

- La méthode par impulsion qui a l'avantage d'éviter les manipulations d'acide sulfurique (Vielrol), consiste en l'envoi d'impulsions électriques à la fréquence de résonance des cristaux de sulfate de plomb, cette fréquence se situe entre 2 et 8 Mhz. La fréquence est dépendante de divers détails physiques de la construction de la batterie. Durant ce processus, les ions de soufre entrent en collision avec les plaques et font éclater les liaisons de covalences, ce qui a pour effet de dissoudre le sulfate de plomb. Un avantage supplémentaire est de restituer le plomb et non comme dans les méthodes chimiques, tel que l'ajout de EDTA ou l'on précipite le sulfate de plomb au fond de la batterie.

6. Solution ?

Il existe sur le marché des dispositifs à impulsion que l'on connecte en permanence sur la batterie afin de provoquer une désulfatation continue. Malheureusement il n'y en a que très peu pour des batteries de 6 Volts. Ces dispositifs donnent de très bon résultat moyennant une consommation de l'ordre de 50mA lors de la charge de la batterie.



ATTENTION, l'acide sulfurique est corrosif, porter des gants et lunettes !

Un grand merci au club "Les vieux volants namurois" pour la documentation.



EVENEMENTS CALENDRIER



SEPTEMBRE 2011

- Les 02, 03 & 04, VW Action (GB) www.vwaction.co.uk
 Les 03 & 04, 12^{de} Antwerps Kevertreffen Burcht ANVERS www.kevertref-hoeilaart.be
 Les 03 & 04, 10^{de} Coxinelle Meeting terrain Seefhoek, Kerstraat, 2070 BURCHT, 0475.72.90.31
 ou 0471.60.34.44
 Les 03 & 04, Passion cox 2011 AUBY (France 59) www.passioncox.com
 Le 04, Meeting VW aircooled 9310 MELDERT (Aalst) 0485.49.39.70
 Les 09, 10 & 11, VW type2 Vanfest Engeland www.vanfest.org
 Les 10 & 11, Rétrotacots MONS Expo Gsm 0475 67 08 24
 Le 18, 4^{ème} meeting à GOOIK www.pareltreffen.be
 Le 18, 6^{ème} balade de JOLIMONT inscription avant le 13 septembre 064.22.91.49
 Le 18, WOLUWE St LAMBERT bourse jouet shopping center Tél 02.771.20.45
 Les 23, 24 & 25, la FBVA participera à l'événement SPA Six Hours sur le Circuit de SPA
 Le 24, vw magic vwair & watercooled Brusselsesteenweg 1785 MENCHTEM
<http://insanezombies.skynetblogs.be> ou wermos@hotmail.com 0495.522.518
 Le 25, Meeting aircooled VW 59193
 ERQUICHEM-LYS (France)
 Le 25, Vintage Waasland
 Aircooled VW & Vespa Show &
 Cruise à SINT NIKLAAS
www.vintagewaasland.be
 069.56.09.67 ou
 0476.29.50.76
 Le 25, 5^{de} WCB coast run in
 WENDUINE
www.westcoastbugs.com
 Le 25, 4^{ème} concentration de cox et
 dérivés VILLERS-DEUX-
 EGLISES

OCTOBRE 2011



Le **Bin@cle** Club
présente sa

12^{ème} BOURSE
internationale couverte
et
VINTAGE MEETING
pour Volkswagen refroidies par air

GOSSELIES, le 2 octobre 2011

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

Heures d'ouverture : 10.00 - 18.00

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



EVENEMENTS CALENDRIER



1^{ER} DIMANCHE D'OCTOBRE



MARCHÉ
Bienvenue à notre
NOUVELLE ADRESSE
COLLEGE ST-MICHEL
Faubourg de Charleroi 15
6041 GOSSELIES
A54
SORTIE 22 GOSSELIES

1^{er} dimanche d'octobre / 1^{ste} zondag van oktober
Le 02 octobre 2011
11^{ème} Grande Bourse Internationale
VW & Dérivés
TOP 10 Offert par le Mertens Club



NOUVELLE ADRESSE :
COLLEGE SAINT-MICHEL
Faubourg de Charleroi, 15
6041 Gosselies

Le prix pour exposer un véhicule à vendre est fixé à 5 €. Le prix de participation est fixé à 4 € le mètre courant.

Le prix d'entrée visiteur sera de 5 € avec un ticket boisson à partir de 10h.

Emplacement au choix : intérieur ou extérieur.

Op zondag 2 oktober 2011, van 10 tot 18 uur nodigt de BINOCLE CLUB

U uit op hun derde Ruilbeurs van luchtgekoelde VW onderdelen, toebehoren, documentatie en miniatures.

De prijs van deelname is vastgelegd op 4 € per lopende meter en 5 € per voertuig te koop. De inkomprijs bedraagt 5 € / persoon.



A54
SORTIE / UITRIT 22



GOSSELIES / COURCELLES / ROUX

OCTOBRE 2011

Le 16, WOLUWE St LAMBERT, bourse jouets shopping center 02.771.20.45

BULLETIN D'INSCRIPTION / INSCHRIJVING



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



Nom / Naam :
Rue & N° / Straat & N° :
Code postal / Postcode :
Lieu / Plaats :
Téléphone / Gsm :
Email :
Nombre de mètres réservés / Aantal te reserveren meters : X 4€ = €
Votre choix / Uw keus : Intérieur / Binnenste ou extérieur / buitenkant



NOVEMBRE 2011

Le 13, Bourse de Véhicules Anciens, Oldtimerbeurs au casino de SPA
087.47.40.44 ou
087.79.53.53

Le 20, WOLUWE St LAMBERT, bourse jouets shopping center
02.771.20.45

Le 27, 5^{de} Volkswagen Miniatuurbeurs

Zaal Telex-Kerkhofweg 2, 9770 KRUISSHOUTEM www.vwluchtpompers.be

DECEMBRE 2011

Le 18, dernier dimanche avant Noël, 4^{ème} Parade Lumineuse, Balade de VW décorées de lumières de Noël. 0476.84.32.80 ou 0474.61.85.73



Guy Spitaels

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

Même adresse si vous organisez une bourse, un meeting, une manifestation VW.

A VENDRE



- VW Cox Split, 1953, très bel état, moteur remis à neuf, 12500€, 04.227.42.70 le soir, paul.rorive@gmail.com
- VW Cox 1200, 1966, complètement démontée, 1800€, 03.544.14.58
- VW Cox 1303, très bon état, 3000€, geopintal502@hotmail.com, 0476.84.32.80
- VW Cox 1303, 5400€, 0494.35.09.10 Dimitri.
- Camping car, très bon état, léger, idéal pour split ou ovale, très spacieux, pratique et facile à monter, 650€, geopintal502@hotmail.com, 0476.84.32.80

RECHERCHE

- Notice d'entretien de mars 1954 en français, 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
- Pierre Depireux recherche Buggy Vanclee en excellent état ou à restaurer. Paie cash. Faire offre sur mon e-mail: pierre@depireux.info.

INTERNET

- <http://www.retrolalouviere.be>
- <http://www.kaeferschluessel.de>
- <http://www.oldbug.de>
- <http://meetingsvw.free.fr/vintageclassique>
- <http://karmann1952.de>
- <http://www.pre67vw.com>
- <http://www.follettmotors.com>



