



INFO 4

Juni 2007

INHOUD

Woord van de voorzitter

Sneukertjestocht
Happy Tour
Adler wordt filmster
Motorpreparatie
Made in Russia
Kalender
Clubwinkel
Zoekertjes
Varia

Bijlagen

Uitnodigingen

Woord van de voorzitter



Terwijl de deelnemers van de reis naar Noorwegen aan het touren waren, werd dit clubblad gedrukt. Dus we kunnen u nog geen verslag uitbrengen maar dit zal zeker gebeuren in het volgend clubblad van begin juli.

Ja juli, de vakantie staat alweer voor de deur en waarschijnlijk heeft iedereen zijn plannen al gemaakt. Sommigen zullen naar het zuiden trekken, anderen zullen verre vliegreizen maken of de Belgische kust opzoeken of gezellig thuis blijven om met de oldtimer te rijden. Wat u ook gepland heeft, ik hoop dat jullie ervan

zullen genieten.

Verder kan ik melden dat het zeer goed gaat met VVK. Nadat we de nieuwe afdeling Oost-Vlaanderen ingevoerd hebben, merken we ook dat er steeds meer deelnemers op onze organisaties aanwezig zijn. Heel positief want we zijn ten slotte 'De meest dynamische club van het land'. De voorbereidingen van deze organisaties vergen heel wat energie en tijd van onze bestuursleden en daarom doe ik nogmaals een oproep om steeds tijdig in te schrijven voor een evenement ... en indien u niet aanwezig kan zijn nadat u al ingeschreven had, gelieve dan ook een seintje te geven aan de organisator. Het zal hem vele kopzorgen besparen en tevens ook eurocentjes aan de club.

En om even verder te praten over voorbereidingen zullen we in september het programma van 30 jaar VVK kenbaar maken, een programma dat verdeeld werd over gans 2008. Het ziet er veelbelovend uit maar we hebben nog enkele bevestigingen nodig alvorens alles definitief te publiceren. 30 jaar VVK mag u zeker niet missen.

In bijlage zijn weer tal van uitnodigingen voor de komende VVK-evenementen. Lees ze aandachtig, schrijf tijdig in en amuseer u samen met uw familie. Wij komen elkaar vast en zeker tegen op één van deze evenementen. Geef West- en Oost-Vlaanderen een steuntje door aanwezig te zijn op hun rondritten.

Peeter Henning
Algemene voorzitter VVK

SNEUKERTJESTOCHT



Beringen - 29 april 2007

In april 2007 werden alle weerkundige records gebroken, het was de droogste en warmste maand ooit opgetekend. Het wil nu wel lukken dat wij steeds de laatste zondag van de maand onze uitstappen organiseren, dus was het wel even de weerberichten opvolgen om te zien dat onze zondag niet in het water viel.

Zondagmorgen schitterend weer, druppelsgewijs arriveerden de oldtimers aan onze startplaats.

Ik zag onze organisator van de dag, Jos Lodewijckx hoe langer hoe meer glunderen.

De V.V.K. vzw is verzekerd voor haar 'vrijwilligers' bij de NV FIDEA onder het polisnummer 30.503.654.



Vereniging zonder winstoogmerk - Maatschappelijke zetel: Muizenhoekstraat 53 - 2812 Muizen
Verantwoordelijke uitgever: Peeter Henning - De Bruynlaan 38 - 3130 Begijnendijk
Tel: 0478 32 71 97 - fax: 016 53 78 20 - email: vvkzvz@skynet.be - www.vlaamsevehikelklub.be
Afgiftekantoor: DEURNE 1 - Erkenningsnummer P2A3533 - 8 X PER JAAR
Drukkerij BRABO - Belcrownlaan 5 - 2100 Deurne - Tel: 03/326 37 17 - fax: 03/326 70 01



De wegbeschrijvingen werden uitgedeeld en rond 13uur werd er gestart, we reden langs mooie, rustige, landelijke wegen.

In Hulst-Tessenderlo was onze eerste stop in het Hulsterhof, waar ook een klein museum van allerlei café attributen uit vervlogen tijden te bezichtigen waren.

We hadden onze eerste consumptie net besteld, nog niet gehad, en daar kwam de baas al aan met een plateau hapjes, bij de derde kreeg ik toch wat argwaan en vroeg aan Jos of dit wel normaal was, waarop hij mij antwoorde, "het schijnt van wel, ik weet het ook niet".

Bij navraag bleek dat de baas 400 hapjes over had van een feest, en daar deze toch betaald waren, hij ze beter kon uitdelen dan in de vuilbak kieperen, en wij gaven hem geen ongelijk natuurlijk.

Van hieruit vertrokken wij richting Meerhout, hier was onze 2^{de} stop, een hoeve waar iedereen zich te goed deed aan een lekker ijs(je). Van hieruit ging het langs velden, boerderijen, en bossen richting Oostham, waar we gereserveerde plaatsen hadden op het terras om nog wat na te keuvelen over de dag.

Het is spijtig dat we voor de rit geen benaming vonden, maar die hebben we wel erna gevonden, laten we er maar de Sneukertjestocht van maken, en voor de niet Limburgers de Snoepertjestocht.

Hiermede wil ik toch Jos en Lea bedanken voor hun inzet en zij mogen dat van ons allen nog eens overdoen.

Willy Moons



HAPPY TOUR

Antwerpen 6 mei 2007

Hou u vast aan de takken van de bomen want op het ogenblik dat u dit leest bent u begonnen aan het lezen van een nieuw clubblad, een nieuw verslag, een nieuwe ervaring met u oldtimer, een nieuw verhaal of gewoon een herinnering van een (voor de meeste deelnemers) "happytourdag".

Zoals steeds stond het Antwerp team al van 's morgens vroeg paraat om de talrijk opgekomen deelnemers, er waren een 40tal deelnemers die we langs deze weg ook willen bedanken voor hun komst. De organisatie verliep vlekkeloos op enkele onvoorziene omstandigheden na natuurlijk maar niets is perfect, hoewel we blijven streven naar een betere service voor onze leden. Om iedereen een zo aangenaam mogelijke dag te kunnen bieden vragen we nogmaals om zeker op tijd in te schrijven! De meeste mensen zijn steeds op tijd en daar kunnen we alleen maar heel tevreden over zijn, maar er zijn telkens enkelingen die er problemen over maken dat wanneer ze niet ingeschreven hebben ze niet van alle privileges kunnen genieten. We begrijpen allemaal dat het aangenaam is om met mooi weer te rijden en dat we willen afwachten tot de eerste zonnestraal bij het ochtendgloren om te vertrekken. Voor een organisatie is het echter ondoenbaar om in te schatten hoeveel sponsorpakketjes, road books of broodjes er moeten zijn. Meerijden zonder inschrijving is niet echt een probleem maar we kunnen dan geen pakketjes voorzien.

Maar nu terug naar de orde van de dag, de zon was aanwezig, de goede sfeer was er ook, de rit was prachtig en voor ieders wat, alle ingrediënten voor een prachtige dag dus. Langs deze weg willen we ook de familie Stroykens en Bart Ivens bedanken voor de bergen werk die ze hebben verzet.

Iedereen vertrok voor een aangename rit doorheen de Antwerpse kempen, via Merksem, Ekeren, Schilde, Zandhoven tot in een aangenaam Lusthof waar de pannenkoeken en drankjes klaar stonden. Dit was voor sommige echter een waar hindernissen parkoers, in een rustige wijk in Schilde sloeg het noodlot toe voor één van de deelnemers. Achteraf gezien kon iedereen er nog om lachen want een Unimog blijkt steviger dan gedacht maar op het moment zelf was het toch even schrikken toen een Skoda personenwagen deze oldtimer in de flank ramde. Ongevalletjes als dit gebeuren jammer genoeg elke dag maar zijn natuurlijk nooit leuk ook al valt alles mee, vanuit de organisatie hebben we er dan ook alles aan gedaan om het ongelukkige lid bij te staan.

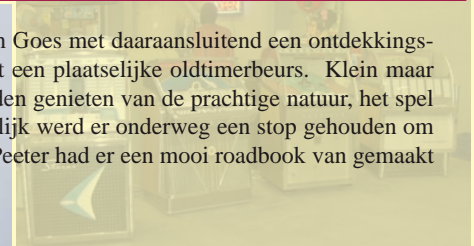
Na een uurtje oponthoud kon iedereen zijn weg probleemloos verder zetten.

Tijdens de laatste kilometers kwamen de donkere wolken een beetje dreigen maar meer dan de spreekwoordelijke 3 druppels is er gelukkig niet gevallen. Alweer een schitterende dag gehad, moe en voldaan trok iedereen tegen de avond opnieuw huiswaarts om zich voor te bereiden op een volgend oldtimer avontuur. Vanuit de afdeling Antwerpen nodigen we iedereen dan ook van harte uit om deel te nemen aan onze volgende activiteiten. Hou dus zeker de activiteitenkalender in het oog en we kijken er naar uit om jullie te mogen verwelkomen op 22 juli voor Antwerpen – Knokke-Heist – Antwerpen.

Het Antwerp-team

Afdeling Asse ontdekt Zeeland en beurs in Goes

Op zondag 27 mei, Pinksterdag dus, organiseerde de afdeling Asse een ritje naar een beurs in Goes met daarnaast een ontdekkings-tocht doorheen Zeeland. Met 17 oldtimers trokken we dus naar Goes, ter kennismaking met een plaatselijke oldtimerbeurs. Klein maar gezellig was het. Omstreeks de middag trokken we met z'n allen naar Zeeland waar we konden genieten van de prachtige natuur, het spel van hoogtes en laagtes van de waterstanden en heel wat sassen, bruggen en dammen. Natuurlijk werd er onderweg een stop gehouden om wat energie op te doen en een bezoek aan het Watersnood museum was mooi meegenomen. Peeter had er een mooi roadbook van gemaakt met rustige, prachtige wegen. Voor herhaling vatbaar!
We laten je genieten van de foto's, vers van de pers.



ADLER WORDT FILMSTER



Ergens half 2004 ontvangt Christophe Limouzin via email een vraag om met zijn Adler te figureren in de nieuwe film van Paul Verhoeven 'Zwartboek'.

Zijn auto, een Adler, werd gezien op een website en zou passen in het script van de film.

Natuurlijk laat je zo'n unieke gelegenheid niet onbenut en Christophe hapt toe.

De opnames die oorspronkelijk voor 2004 gepland waren, werden door omstandigheden uitgesteld naar 2005.

Toen het zover was, moest er nog één klein probleempje opgelost worden: om te kunnen figureren moest de auto ook daadwerkelijk rijden. En daar schortte het schoentje. De starter had het begeven. Slechts drie dagen voor de opnames was het probleem hersteld en konden Christophe en zijn Adler naar Rotterdam voor de opnames. De wagen werd natuurlijk opgehaald door een vrachtwagen.

Christophe zelf vertrok samen met enkele andere medefiguren uit Breendonk.

Dit is zijn relaas:

Bij het naderen van de voormalige RDM kreeg ik toch rillingen bij het zien van de reusachtige vlag met bekende nazi hakenkruis. Wij kregen allen een lekker ontbijt en tegen 9 uur mochten de voertuigen op hun plaats gereden worden.

Oorspronkelijk moest de Adler geparkeerd blijven staan, maar ik kreeg te horen dat Marcel liever had dat ik met de wagen zou



rijden en moest zo spoedig mogelijk naar de kleedkamer om een SS uniform aan te trekken.

Deze opname moest een chaotische situatie weergeven van de vlucht van de Duitsers in de Rotterdamse haven kort na oorlog einde.

Eerste take: rechtdoor rijden tot achter bruine kisten. Alles was goed verlopen, maar het was alleen de opwarmingsopname. Iedereen terug op zijn start plaats. Kort daarop kreeg ik te horen dat mijn typisch Franse bakkebaarden te lang waren en dat ik onmiddellijk naar de set kapster moest. Op 1-2-3 was het gebeurd en was ik in een Duitser omgetoverd.

Tweede take: voor deze take moest ik 2 valiezen uit de auto lossen en naar de kade lopen. De valiezen bleken echter te licht te zijn en werden met balast gevuld.

Derde take: ik moest niet meer zo ver rijden en de eerste afslag links nemen en uit het beeld rijden.



Vierde take: 2 passagieren mochten mij vergezellen. 2 vluchtende hoog gerangde Duitse officieren. Ik vroeg bevestiging over de bestemming en reed terug tot achter de bruine kisten waar ik mijn passagieren liet uitstappen en hun valiezen tot aan de kade droeg. Wat had ik hier gedaan! Paul Verhoeven kwam kwaad naar mij toe om duidelijk te maken dat ik verkeerd

gereden was en mij script moest lezen. Script? Welk script? Natuurlijk geen tijd om mijn situatie uit te leggen en ik heb aan Mark van der Bril duidelijkheid gevraagd over de te nemen route. Stoppen aan de fietsenstalling en lopen naar het schip was de boodschap.

Vijfde take: keurig tot aan de fietsenstalling gereden, uitgestapt, bagage genomen en achter mijn passagieren naar het schip gelopen.

Zesde take: opnieuw het zelfde scenario.



Toen wij terug op ons vertrek plaats waren, kreeg ik te horen dat ik vanaf dan niet meer moest mee rijden. Was het voor mij gedaan? Later bleek dat het inderdaad zo was. Misschien kom ik met mijn auto zelfs niet in de film ... Zou Paul Verhoeven echt kwaad op mij geweest zijn? Wie zal het weten...

Wil je weten of de Adler van Christophe in de film voorkomt? Dan moet je zeker gaan kijken!

Christophe Limouzin



Technische Fiche

ADLER Typ 10 Karmann Cabriolet 'Autobahn'

Productiejaren: 1937-1940
 Productie aantal: 5295 (alle koetswerktypes, cabriolet aantal onbekend)
 Afmetingen: lengte 4600 mm - breedte 1710 mm – hoogte 1640 mm
 Wielbasis: 2800 mm – bodemvrijheid: 210 mm
 Motor: 58 pK / 3800 rpm, 6 cilinder in lijn, 4 takt zijkleppen, 2494 cc
 Versnellingsbak: Adler 4 vooruit / 1 achteruit (gesynchroniseerde II, II en IV)
 Remmen: hydraulisch op alle wielen
 Rijklaar gewicht: 1400 kg (cabriolet)
 Maximale snelheid: 125 km/u
 Tank inhoud: 58 + 8 liter
 Verbruik: 12-13 l / 100 km
 Prijs: 5950 RM in 1938

Sterke punten:

- Plaats voor 6 personen
- Comfort
- Weinig motorgeluid
- Kan vlot in het huidige verkeer meerijden
- Gesynchroniseerde versnellingen
- Hydraulische remmen

Zwakke punten:

- Onderdelen moeilijk te vinden

MOTORPREPARATIE



Of je nu met een moderne wagen of met een klassieker rijdt, het is steeds mogelijk om de motor efficiënter te maken en het motorvermogen op te voeren. Dit is mogelijk door bepaalde onderdelen te vervangen door "bolt on" items zoals "high flow" luchtfilters, speciale bougiekabels, een elektronische ontsteking en een verbeterd "full flow" uitlaatsysteem. De winst die men in vermogen daardoor behaalt is ook zeer afhankelijk van de staat "de gezondheid" van de motor in kwestie. Meer vermogen vragen van een motor met slijtage is om problemen vragen.

Maar laat ons nu kijken naar het "serieuze" werk van de motorpreparatie. De volgende logische stap is op zoek gaan naar het vermogen in de hogere toerentallen waar meestal veel winst kan geboekt worden. Keuze maken in de graad van modificatie van de cilinderkop en daaraan gekoppeld de keuze van de juiste nokkenas en carburatie of injectie is zeer

belangrijk.

Bij het aanpassen van het draaiende gedeelte of "short block" moet men beginnen met een volledige demontage. Als de cilinders moeten geboord worden, dan is een toename van de cilinderinhoud door het plaatsen van overmaat zuigers, altijd in overweging te nemen. Men moet verder rekening houden of men de wagen wil gebruiken voor dagelijks vervoer, dan is flexibiliteit en soepelheid even belangrijk als de winst in vermogen. Voor wagens voor occasioneel gebruik, rally's, clubraces, meetings, enz.... of voor zuivere competitiedoeleinden, kan gekozen worden voor een vergaande vorm van tuning, waar men op zoek gaat naar het topvermogen en/of naar koppel in lagere toerentallen. Alles is mogelijk.

Motorpreparatie

Om te beginnen moet de motor volledig gedemonteerd worden. Gereinigd en opgemeten en gecontroleerd op slijtage of gebreken. Dit moet zeer zorgvuldig gebeuren. Vb cilinderkoppen worden op druk uitgetest op scheuren en lekkages. In het motorblok worden de cilinders zorgvuldig opgemeten en nagezien. De krukas wordt nagemeten op rechtheid, de lagertappen op rondheid en ovaliteit. Verder worden alle lagerhuizingen opgemeten van hoofd en drijfstanglageringen, of er geen afwijkingen zijn op de door de fabrikant opgelegde toleranties. Ook worden alle oliekanalen opengemaakt en gereinigd.

Cilinderkop

Zonder twijfel het meest complexe en belangrijkste motoronderdeel, zeker als het gaat om motorpreparatie. Als men een "fast road" nokkenas plaatst moet er ook rekening mee worden gehouden dat men versterkte klepveren plaatst. Als men een klassieker heeft, moet men zeker in overweging nemen dat men deze laat aanpassen op loodvrij. Omdat meer vermogen en hogere toerentallen en negatieve invloed hebben op de slijtage bij loodvrije benzine. De zittingen gaan veel sneller inslaan. Bij de andere "stages" van preparatie moet men ook de kleppen aanpassen, de contacthoeken met de zittingen worden anders gelegd, de in en uitlaatkanalen worden aangeflowd, dit wil zeggen de luchtstroom optimaliseren. Door middel van een sneldraaiende frees wordt materiaal in de kanalen weggehaald om de aanvoer of afvoer van de lucht te verbeteren. Er wordt dan ook gebruik gemaakt van speciale materialen als zijnde speciale, grotere stalen kleppen, bronzen klepgeleiders. Dit soort van werk is enkel door een vakman uit te voeren. Deze cilinderkoppen worden dan ook aangewerkt met op elkaar verbeterde inlaat en uitlaatspruitstukken.

Onderblok

De twee belangrijkste criteria op de onderblok zijn sterkte en gewicht.

Motorblok:

De meeste standaard motoren kunnen een toename van 50% in vermogen aan. Als men het blok overboord tot de maten die zuigerfabrikanten leveren zijn er nooit problemen. Deze kunnen wel optreden als men het blok dermate boort of vlakt, dat de sterkte van het blok beïnvloed wordt. Dan kunnen er problemen optreden van cilinderkoppakkingen en vervormingen van de cilinderwanden. Voor sommige full race motoren moet men gebruik maken van stalen hoofdlagerkappen en een daarbijhorende lijnboring van het blok.

Krukas en drijfstangen:

Voor de meeste "stages" van preparatie kunnen de standaard onderdelen dienen, als ze natuurlijk in goede staat zijn. Drijfstangen worden zeer zorgvuldig gecontroleerd op scheurtjes. Ze kunnen afgewogen worden in balans en dit om allemaal van hetzelfde gewicht te zijn. Verder worden ze gecontroleerd op rechtheid en torsie. De krukas wordt indien nodig herslepen. Ook kan deze verlicht worden en daarna gebalanceerd. Ook het teniferen en nitreren zijn mogelijkheden. Dit zijn oppervlaktebehandelingen om de hardheid te vergroten.

Als het mogelijk is moet men altijd opteren om trimetaal lagers te plaatsen.





Zuigers:

Hier bestaan er ook verschillende mogelijkheden. Voor de gewone vormen van tuning is het mogelijk ze op de standaard zuigers te plaatsen, maar dan te kiezen voor een degelijk merk waarvan men weet dat ze kwaliteit leveren. Voor grotere boringen en/of speciale toepassingen moet men kiezen voor speciaal gemaakte, gesmede zuigers die hogere drukkens en toerentallen kunnen verdragen. Soms moeten klepuitparingen gemaakt worden in de zuigers om grotere kleppen en/of een grotere lift om te vermijden dat grotere kleppen de zuiger raken. Zuigers worden ook onderling afgewogen.

Vliegwiel:

Voor straatgebruik moet hier niet veel gebeuren. Enkel bij een zwaar vliegwiel kan gekozen worden om een beetje te verlichten. Voor competitiegebruik moet het vliegwiel wel degelijk goed verlicht worden. Men verliest daarbij in de lagere toerentallen iets koppel, maar de motor reageert veel beter op het gaspedaal en komt veel sneller in zijn toeren. Ook moet aandacht besteed worden aan de vliegwielbouten die krukas en vliegwiel met elkaar verbinden. Na elke wijziging aan een vliegwiel moet dit terug gebalanceerd worden.

Koppeling:

Originele koppelingen kunnen meestal een vermogenwinst van 20 à 30 % aan. Gaat men verder dan moet men een zwaardere koppeling plaatsen

Al deze componenten moeten dynamisch gebalanceerd worden. Door het elimineren van alle trillingen afkomstig van onbalans, krijgt men een betrouwbare motor, zeker in hogere toerentallen.

Bij al deze stappen van tuning moet men steeds rekening houden dat de motor daarna zeer zorgvuldig moet worden afgesteld. Wij denken hier aan: ontstekingstijdstip, verhouding benzine en lucht. Te arm of te rijk mengsel heeft invloed op de motor en kan schade veroorzaken.

Men mag ook zeker niet vergeten het koelsysteem aan te passen, omdat een vermogenwinst ook betekent dat de motor thermisch zwaarder belast wordt.

Tekst: KLINT MOTORENREVISIE

Made in Russia: GAZ

Een merk dat je zelden hoort vernoemen bij onze Europese liefhebbers, een merk dat je ook zelden zal zien rijden. Volgens de trotse eigenaar zou er nog een exemplaar rondrijden aan de Franse Cote d'Azur. De huidige eigenaar is in het bezit gekomen van deze wagen op een veiling in Nantes. De wagen werd indertijd door een afgevaardigde van de Lituaanse ambassade ingevoerd.

De motor en de versnellingsbak werden voorheen reeds hersteld in Vilneus, wat toch een zekere geruststelling gaf bij de aankoop.

Er is echter nog heel wat water naar de zee gevloeid vooraleer hij de auto aan de praat kreeg. Het elektrische circuit werd vernieuwd, de benzinepomp werkte niet en onderdelen zijn niet eenvoudig te vinden. Uiteindelijk kon het voertuig ingeschreven worden.

Er rest nog één probleem dat dient opgelost te worden, namelijk een stootstang die tikt bij stationair draaien. Het voertuig is verder compleet met de originele radio (met lampen) die perfect speelt.



Het hoeft niet gezegd dat men niet ongezien door de straten rijdt met dit voertuig dat 6 meter lang en 2 meter breed is. Dit voertuig werd eveneens als cabrio 4-deurs gebouwd voor de hooggeplaatste personen. Deze Tchiaka 13 was de opvolger van de Limousine ZIM en werd gebouwd van 1958 tot 1970 om vervangen te worden door de Tchiaka 14.

KOMENDE OLDTIMERBEURZEN en ANDERE EVENEMENTEN

24 JUNI	OLDTIMER BROMMERBEURS EN TREFFEN - Den Donk, Turnhout - 9.30 - 16 uur.
1 JULI	OLDIMAMA - MAASEIK - voor en namiddag rit en kofferbakverkoop en oldtimerbeurs. vanaf 9 u. marktplein.
7 JULI	3e AMERICAN FUN DAYS _ US MEETING. Gedinne - www.usmonsterclub.be
7 JULI	4e Bierwagen festival - Philippeville - Gambrinus Drivers Museum.
8-10 JULI	WW II MILITARIA TREFFEN - Witpultstraat - Herselt
15 JULI	POEKEFEESTEN Poeke.
22 JULI	FIRST OLDTIMER MEETING '57 GASOLINE MEETING- 'T RIET in ZILLEBEKE (Ieper)
5 AUG	12e KEMPEN HISTORIC Mol Millegem - infol 0494/78 88 24
18 - 19 AUG	18e OLDTIMER FESTIVAL - Historische Machineclub Kempen - vliegveld Weelde: 10 - 18 uur Deelname 1500 machines + grote onderdelenmarkt.
18 AUG	WINGS & WHEELS - URSEL AIRFIELD -
24-26 AUG	OLDTIMER MARKT VEHIKEL - Utrecht Veemarkthallen. 10-17 uur
2 SEPT	10e ITALIAN CAR MEETING - Luik. - Infol 0498 85 38 61 - www.iccb.be
8-9 SEPT	OLDTIMER BEURS - Bree - Technisch Instituut Sint-Michiel.
8-9 SEPT	INTERNATIONAL AUTOJUMBLE Beaulieu UK - meer dan 2000 verschillende stands.

Kalender VVK 2007

17 juni	Westend-Coast-Route	West-Vlaanderen
22 juni	Wandeling door de Lommelse Sahara	Lommel
24 Juni	8 ^e Rondrit 't Wit Huis	Aarschot
24 juni	Rondrit organisatie Jacky Dilissen + Dolf Manfredi	Losse Koplampen
1 juli	Evenement Herk De Stad	Aarschot/Beringen
1 juli	Deelname Losse Koplampen Herk de Stad	Losse Koplampen
8 juli	Schuttersroute	Lommel
22 juli	Antwerpen-Kust-Antwerpen	Antwerpen
29 juli	Rondrit Oost Vlaanderen door Marc Modde	Asse
29 juli	Rondrit organisatie Pierre Slegers Bilzen	Losse Koplampen
11 augustus	Fly In Schaffen	Aarschot
12 augustus	Beverlo	Beringen
26 augustus	Interclubtreffen	Lommel + Losse Koplampen
2 september	Waaslandroute	Antwerpen
6-7-8-9 september	4 daagse naar Luxemburg	Lommel
9 september	Uitnodiging De Bloemelingen Heusden-Zolder	Losse Koplampen
16 september	Polderlandrit	West-Vlaanderen
30 september	Tour du Limbourg	Lommel + Losse Koplampen
7 oktober	Afsluitrit	Beringen
14 oktober	Herfstrit	Asse
21 oktober	Afsluitrit Mathieu Loos	Losse Koplampen
15 december	Kerstfeest	Lommel

De data in de kalender zijn steeds onder voorbehoud en ze kunnen in een volgend clubblad gewijzigd zijn. Hou steeds goed de uitnodigingen in het oog die bij uw clubblad gevoegd zijn. Alleen deze activiteiten gaan door onder het vaandel van uw club. Voor bijkomende informatie kan u altijd contact opnemen met de regionale verantwoordelijke.

Voor informatie betreffende de rondritten van de Losse Koplampen neemt u contact op met

WILLY MOONS : 0495 75 41 60 - 011 42 88 07

Samenkomst voor de Losse Koplampen: Clublokaal Beringen TAVERNE MODERN om 13 uur of indien elders wordt dit meegedeeld bij de inschrijving. Inschrijven uiterlijk de dag voor de rit.

THE WHITE STAR DIVISION Activiteiten april & mei 2007

Info: Jean-Jacques: 054 58 01 92

17 juni	uitstap in clubverband naar Canada museum in Maldegem
29/06-1/07	Internationaal weekend van hell on Wheels in Zutendaal
5 - 8 juli	Treffen 82 AB en 101 AB in Herselt - blauberg
13-14 juli	Boar 2005 te Arendonk. Individuele inschrijving.
18-22 juli	The War and Peace show in Beltring (UK); Iedereen die wenst te gaan schrijft zichzelf individueel in.

**AUTOBUS:**

Voertuig dat twee maal zo snel rijdt als je er achter loopt dan als je er in zit.

BANKIER:

persoon die je een lening wil toestaan als je kan bewijzen dat je er geen nodig hebt.

**GYNEACOLOOG:**

Persoon die op een plaats werkt waar anderen zich amuseren.

PESSIMIST:

Optimist met ervaring

SNOBISME:

Zaken kopen die men niet graag ziet met geld dat men niet heeft om indruk te maken op mensen die men niet graag heeft.

**VEDETTE:**

Persoon die zijn hele leven lang hard werkt om bekend te raken en dan een donkere bril op zet om niet herkend te worden.

CLUBBOETIEK

Hemden en Polo's voor dames en heren in maten S tot en met XXL.
Merk Harvest = onverslijtbaar! Eén kleur beige. Geborduurd logo van de club op de borstzak.
U bestelt via telefoon, fax, email en zorgt voor de betaling. Wij verwittigen u zodra u uw bestelling op de babbelavond in uw regio kan gaan afhalen. Leveringstermijn +- 4 weken.

Bel nu en zet het seizoen 2007 herkenbaar in!

Laat zien dat je bij de meest dynamische club van het land hoort!



HEMD
KORTE OF LANGE MOUW
€ 35,00

POLO
DAMES OF HEREN MODEL
€ 30,00

Te betalen op rek.nr 001-2393643-50 van
VVK met vermelding:bestelling Hemd/polo + maat - fax: 016 53
78 20 - email: vvk@skynet.be

Te Koop

OPEL REKORD 1700 - Bj 1966 - in goede staat. Info: 011 54 48 06

CITROËN C4 - Bj 1930 - In goede staat. Info: 011 54 23 15

**Babbel
avonden****Aarschot**

Iedere laatste vrijdag
29 juni
27 juli
31 augustus
Café De Dorpspomp
Dorp 82
2230 Herselt

Antwerpen

Iedere eerste woensdag
4 juli
1 augustus
5 september
Café Bellevue
Reetsesteenweg 75
2630 Aartselaar

Asse

Iedere eerste vrijdag
juli GEEN
3 augustus
7 september
Café De Pennant
Gasthuisstraat 3
1745 Opwijk

Beringen

Iedere tweede vrijdag
13 juli
10 augustus
14 september
Taverne Modern
Koolmijnlaan 210
3582 Beringen

Lommel

Iedere vierde vrijdag
22 juni
27 juli
24 augustus
Taverne De Lossing
Lossingsweg 21
3920 Lommel

West-Vlaanderen

Iedere eerste vrijdag
6 juli
3 augustus
7 september
Taverne 't Klavertjevier
Recollettenstraat 47
8620 Nieuwpoort

Oost-Vlaanderen

Iedere tweede vrijdag
13 juli
10 augustus
14 september
Café "The Roots"
Staatsbaan 31 A
9870 Zulte

Van harte welkom aan onze leden!

Onze babbelavonden vangen aan telkens om 20 uur en worden gehouden in onze regionale clublokalen.