

Volkswagen Type 3 (1961-1973)

Posthume waardering



Bij de meeste mensen staat het begrip 'luchtgekoelde Volkswagen' synoniem voor een Kever of een Transporter (Bus), maar de Wolfsburgers wisten in de zestiger en vroege zeventiger jaren ook miljoenen Types 3 te slijten, naast Karmann Ghia's en 411's/412's. Met hun lagere knuffelgehalte raakten de 1500 en 1600 een beetje in de vergetelheid, maar de laatste jaren leeft de belangstelling weer op en daarbij doet de magie van de luchtgekoelde motor zich natuurlijk gelden.

De Kever en de luchtgekoelde generaties Transporter waren bij hun leven al een legende en schopten het tot cultobjecten, die inmiddels tegen torenhoge prijzen van liefhebber wisselen.

Voor de Type 3 zat er niet meer in dan een bijrolletje, wat we kunnen toeschrijven aan zijn wat algemenere lijnvoering en tegenwoordig het feit dat hij maar bij een beperkte groep klassiekerminnende men-

sen bekendheid geniet. Keurige middenklassers, ooit zo bepalend voor het straatbeeld, spreken als oldtimer veelal minder tot de verbeelding. Langzaam maar zeker begint de wereld de Volkswagen 1500 en 1600 te herontdekken, want bij een nadere ontmoeting blijken ze over karrevrachten karakter te beschikken en op vele fronten superieur aan de gevierde Kever te zijn.

Aan te merken

Ruim 2,5 miljoen Type 3-koopcontracten wist de mondiale VW-verkooporganisatie gedurende elf jaar te verzamelen, ondanks dat er best wel het een en ander op het concept aan te merken viel. Het design werd bij de introductie in 1961 al als ietwat verouderd beschouwd en technisch betrof het on aardig gezegd een veredelde Kever, met de bijbehorende staartlastigheid en zijwindgevoeligheid alsmede nogal platte opbergmogelijkheden voor bagage. Volkswagen koos heel bewust voor deze configuratie, toen het de uitdijende markt van familievriendelijker 'doorgroei-auto's'

wilde bedienen. Ten eerste wilde men de expertise op het gebied van luchtgekoelde motoren in de staart niet zomaar overboord zetten en ten tweede moesten de ontwikkelingsinvesteringen niet teveel uit de hand lopen, want die kosten andere merken (bijna) de kop. Vandaar dat de ingenieurs terugvielen op het Kever-chassis, maar dit wel aanpasten door onder andere een betere voorwielophanging toe te passen.

Gemoederen

Teneinde de auto hoger te positioneren vergrootte Volkswagen de cilinderinhoud van de boxer tot 1493 cm³, waaruit 45 pk geperst werd. Deze actie moest ook met-

Carrosserie

- Roest treedt op aan dorpels incl. kachelkanalen, uiterste zijranden vloerplaat, koplampbranden, onderzijde deuren, reservewielbak, hoeken onder achterbank, afwateringsbak onder paravan, bumpersteunbevestigingen op carrosserie rondom, voorschermen nabij portieren, onderste hoeken voorruitspanning, verticale naden frontpanel, onderste hoeken binnenschermen achter t.h.v. bumper, onderzijde achterste wielkasten v.w.b. gescheurde spuitkit af-fabriek (met name bij TL en Variant) en rond opening schuifdak (indien aanwezig). Bij de TL zie je wel eens blaasjes onder onderste ventilatieopening in C-stijlen ten gevolge van slechte afwatering en porschuim af-fabriek, de Variant kan daardoor rotten aan dakrand boven achterste zijruiten. Let bij modellen vanaf medio 1967 op binnenzijde voorste binnenschermen nabij schutbord tot onder dashboard.
- Lekkage onder dashboard door de genoemde rotte voorste binnenschermen.
- Inspecteer uiteinden stalen afwateringspijppjes (monden uit in A-stijl) bij optioneel gemonteerd schuifdak.

Interieur

- Deurpanelen van hardboard kunnen kromtrekken door verwijderd plastic erachter.
- Dashboards scheuren vaak aan bovenzijde door hitte van de zon.
- Randen van dashboardklokken gaan roesten.



een de toegenomen massa ten gevolge van de ruimere maatvoering compenseren. De technici bedachten een slimmere luchtaanzuiging en veranderden de toevoer van koelende rijwind, waardoor ze de motorruimte zeer laag konden houden om erboven een tweede bagageruimte te creëren. Net als de kofferbak in de neus kampte deze wel met het euvel dat hoge objecten zich er niet lieten opbergen, maar het speelgoed van de kinderen hoefde tijdens een vakantie reis tenminste niet

thuis te blijven, wat de gemoederen aan boord deugd deed. Sowieso oefende de ten opzichte van een Kever veel riantere cabine een positieve invloed op de stemming van de inzittenden uit, ook al wenste Volkswagen vanwege stijfheidsproblemen bij prototypes geen versie met achterportieren te lanceren.

Nooit tobben

Intern droeg de 1500 de aanduiding Type 3 - een logische stap, want Type 1 was



Motor

- Te vroeg afgestelde ontsteking en/of te arm mengsel kan leiden tot oververhitting van met name cilinder 3.
- Roetafzetting (vooral door te rijk mengsel en korte stukjes rijden) en roestvorming zorgen voor verstopping en doorrotten stalen voorverwarmingspijp bij versie met één carburateur en 45 pk.
- Benzinefilter mag nooit in motorruimte gemonteerd zijn wegens warmteontwikkeling en moet zich altijd tussen tank en pomp bevinden, anders vangt pomp vuil af.

Transmissie

- Synchronisatieproblemen bij tweede en derde versnelling alsmede uit het eerste verzet en achteruit schieten van de pook door consequent verzuim de immer toenemende vrije slag van koppeling af te stellen.
- Zingende bak door versleten lagers of beschadigde loopvlakken van tandwielen vierde versnelling a.g.v. te laag bakoliepeil.
- Schade aan automatische transmissie door niet tijdig verversen (elke 30.000 km) of peilen ATF.

Remmen, stuurinrichting en onderstel

- Let bij remmen op achterstallig onderhoud en onderdelen van B-kwaliteit, die over het algemeen slecht zijn.
- Weerstand bij verdraaiing stuurwiel duidt op versleten worm- en rolconstructie, vaak het gevolg van een klap (stoeprand raken e.d.).
- Uittijning blijkt in de meeste gevallen niet in orde.
- Doorroesten onderkant voorasframe mogelijk.
- Onderzijde holle buis achterbrug kan rotten bij uiteinden.
- Verlaagd chassis levert extra slijtage aan wielophanging op en vermindert van het rijcomfort.



de Kever en 2 de Transporter - en tegenwoordig hanteren liefhebbers deze nog steeds als verzamelnaam. Verwar deze niet met 'T3', want dan hebben we het over de laatste Bus die tot 1982 met luchtcoeling geleverd werd. Er viel begin jaren '60 genoeg op de 'Ponton' af te dingen; naast de al genoemde zaken zeker ook de stevige prijsstelling. De ietwat lauwe ontvangst bleek niet representatief voor de loopbaan van het model, die succesvol uitpakte. Consumenten stapten schijnbaar gemakkelijk over de nadelen heen; ze lieten zich leiden door de bewezen VW-kwaliteit en de zorgeloze aandrijftechniek. Met luchtcoeling stond je nooit te tobben in de vorst of bij extreme hitte en het onderhoud was eenvoudiger. Dit alles werkte ook weer een goede waardevastheid in de hand, want aan een tweedehands product uit Wolfsburg kon je je gerust wagen.

Experiment

leder jaar na de zomervakantie maakte

Volkswagen er een traditie van nieuwtjes te melden. Zo verscheen medio 1962 de Variant, een driedeurs stationwagon, die een schot in de roos bleek en op de lange duur meer dan de helft van de totale verkopen naar zich toe zou trekken. Een experiment met een Cabriolet mislukte, onder meer doordat men bepaalde technische barrières onvoldoende wist te overwinnen, tegen aanvaardbare kosten althans. Het bleef bij twaalf prototypen. In de loop van 1963 beantwoordde men het verzoek om sterkere prestaties met de 1500 S, waarin het blok dankzij een aantal modificaties en een tweede carburateur 54 pk produceerde. Koetswerkversieringen maakten voor de buitenstaander het onderscheid. Verder diende zich een kaalgeplukt instapmodel aan, de 1500 N. Twee jaar later meldde een derde carrosserietype zich present: de TL, ook wel als Fastback omschreven. Hiervoor reserveerde VW een tot 1584 cm³ uitvergroete motor met twee inlaatpoorten en een-

De Ponton-uitvoering ging aan de Amerikanen voorbij

zelfde aantal carburateurs, nog immer 54 pk krachtig. Nu durfde men wel een avontuur in Amerika aan, waar deze versie en de Variant enorme aantallen kopers voor



De specialist

Op het industrieterrein van het Gelderse Groesbeek, nabij Nijmegen, zou je zo aan het domein van VWvakrestauratie voorbijrijden. Show en poespas hoeven voor eigenaar Tim van Viersen, die zonder personeel werkt, niet zo nodig. "Techniek is verreweg het belangrijkste, niet het uiterlijk, ook niet van mijn zaak. Mijn doel? Van elke Volkswagen Type 1, 2, 3 of 4 - iets anders dan luchtgekoeld komt er bij mij niet in - een als nieuw rijdende auto te maken, die er niet per se als zodanig hoeft uit te zien. Als je het rigoreus aanpakt, kun je elke klassieker voor dagelijks gebruik prepareren, eventueel mét LPG. In concoursstaat brengen doe je als je je dat kunt permitteren. Van rijden op LPG ben ik groot voorstander. Met een luchtgekoelde VW vormt het een perfecte combinatie, want benzine verdampt minder goed in VW's met een enkele carburateur, door een te beperkte verwarming van de gasfabriek. Dat deze motoren niet tegen LPG zouden kunnen is kolder." VWvakrestauratie betreurt het dat er veel slechte Types 3 en merkgeloten uit die tijd circuleren en vooral dat mensen blind tot aanschaf overgaan, zonder er de blik van een kenner op te hebben laten werpen. "Dan doet het best pijn als ik ze moet vertellen hoe de auto écht is. Ik vind er geen doekjes om. Eerlijkheid pakt niet altijd leuk uit, maar ik hecht er waarde aan dat iemand met een betrouwbare en vooral ook veilige klassieker de weg op gaat." Ooit afgestudeerd als biochemisch analist en vervolgens een heel kleurrijke carrière doorlopend bouwde Tim van Viersen daarna de hobby uit zijn studententijd uit tot een bedrijf dat luchtgekoelde Volkswagens onderhoudt, repareert, restaureert, verkoopt en in onderdelen voor deze modellen voorziet. "Ik werk heel gestructureerd en uitsluitend volgens de beste methodes, (dus) in opdracht van mensen die daarvoor de middelen en het geduld hebben. Daarbij houd ik van duidelijkheid en openheid. Ook probeer ik mijn klanten een stukje inzicht mee te geven." Aan een Type 3 sleutelt een aantal mensen zelf, zo meldt Tim. "Het betreft in wezen geen moeilijke auto, maar je moet wel verdraaid goed weten waarmee je bezig bent en helaas blijkt dat bij velen niet het geval. Deze auto's vergen specifieke kennis; die is bij ons in huis."

zich wisten te winnen. De Ponton maakte de oversteek niet.

D-Jetronic

Om onduidelijke redenen droegen de 1500's, verkrijgbaar als tweedeurs coach en Variant, vanaf de tweede helft van 1966 ook de naam 1600. Tegelijkertijd voerde men kleine modificaties door, om de zaken het jaar daarop grondiger aan te pakken: voortaan geschiedde tanken van buitenaf, het elektrisch circuit ging naar 12 Volt en op veiligheidsgebied zette men belangrijke stappen met een gescheiden remsysteem, schijven aan de voorwielen, een samen-drukbare stuurkolom, grotere ruitenwissers en nog wat details. Als losse optie, althans in Nederland (elders werd dit een uitvoering), stond nu een inspuitsmotor met een

De eigenaar

Willem van der Laan, tevens bezitter van een Volkswagen Transporter (T3) Westfalia, maakte na een Citroën CX een drastische ommezwaai naar een VW 1600 TL met injectiemotor uit 1968. "Heel vroeger reed ik ook Type 3 en dat luchtgekoelde begon weer te kriebelen. Ik prefereerde een Fastback boven een Kever, want hij biedt meer ruimte, veiligheid en betere rijeigenschappen. Twee jaar geleden belde Tim van Viersen die mijn T3 onderhoudt (VWvakrestauratie, red.) mij dat hij een geschikt exemplaar gevonden had, afkomstig uit de Verenigde Staten. Ik kon hem vrij goedkoop aanschaffen en besloot er na de invoerkeuring meteen maar eens een flinke rit mee naar Zuid-Frankrijk te maken. Die 'maiden trip' verliep bijna vlekkeloos... Op de terugweg kreeg de auto inspuitsproblemen en uitgerekend bij mij in de straat hield hij er helemaal mee op." Nieuwe injectoren waren de oplossing. Momenteel ondergaat de auto een in- en uitwendige opknappbeurt bij VWvakrestauratie, waarbij een aantal oude schades worden hersteld en de beige kleur plaatsmaakt voor mooi klassiek Regattablau. Straks zal Tim van Viersen de 1600 TL conserveren met lijnolie. Voorts komt er een LPG-installatie in. "Ik sleutel er wel zelf aan," vertelt de reeds lang en breed gepensioneerde eigenaar, "maar het echte ingrijpende werk breng ik liever bij de specialist onder." Naar verre oorden reizen met de Volkswagen schuwt Willem van de Laan niet, zo konden we al constateren. Ook voor tochten naar Spanje, Portugal en Duitsland draait hij zijn hand niet om. "De mate van comfort zal me niet gauw opbreken. Het is natuurlijk geen Citroën CX, maar het ligt aan je instelling en fysieke uithoudingsvermogen wat je aankunt. Voor de techniek vrees ik geen moment: als je alles in orde hebt, zul je niet gauw sores beleven, ook niet bij vorst. Ziedaar het voordeel van een luchtgekoelde auto, zonder watercircuit. Zo'n 1600 E blijkt trouwens nog redelijk pittig ook."



elektronische D-Jetronic van Bosch in de prijslijst. Winst op het gebied van vermogen en verbruik leverde dat niet op, maar de souplesse nam wel toe en de emissie van schadelijke uitlaatgassen daalde juist flink. Nieuw was ook een volautomatische transmissie en in dat geval ruimden de pendelassen aan de achterzijde het veld voor een wielophanging met diagonale draagarmen, die de wegligging naar een merkbaar hoger plan tilde. Vanaf de nazomer van 1968 kregen alle Types 3 'm. Voor het volgende jaar hertekenden de ontwerpers de neus, om er meer bagagevolume uit te peuten. Andere clignoteurs vóór, achterlichten en bumpers hoorden er ook bij. Ook in de periode daarna herzag men nog een aantal zaken, maar in 1973 besloot Volkswagen het gevecht tegen de veroudering van de Type 3 te staken. Samen met de hoger in het gamma geplaatste 412, die het jaar daarop verdween, maakte hij ruim baan voor de watergekoelde en voorwiel-aangedreven Passat.

Misverstand

Zoetjesaan verzamelen de 1500 en 1600 steeds meer fans om zich heen en dat

Onderdelen

- Bij de meeste onderdelen heerst geen grote schaarste; ze blijken ook in Nederland best goed verkrijgbaar, inclusief het plaatwerk.
- Problematisch om te vinden zijn ruitrubbers van goede kwaliteit (pasvorm), bumpers, gevormde spatbordbiezen vóór en achter, vervangingsdorpels en sommige nieuwe delen voor het injectiesysteem.
- Prijzen liggen over het algemeen op een acceptabel niveau, behalve voor bumpers, voorschermen en originele injectoren.



drijft de waardes met kleine stapjes op. Helaas schuilt er achter de meeste koopjes tegenwoordig een grote teleurstelling en dat risico loopt u zelfs bij ambitieuzer geprijsde exemplaren. Een 'echte' auto

Elektrisch systeem

- Breuken in klemlipjes messing kabelschoentjes, wegens ouderdom, resulteren in slechte contacten.

Modelontwikkeling

- 1961, aug.** Introductie 1500 (45 pk) als tweedeurs coach ('Ponton').
- 1962, aug.** Toevoeging Variant oftewel driedeurs stationwagon.
- 1963, herfst** Toevoeging 1500 S (54 pk) met twee carburateurs en chiquer afgewerkte koets.
- 1965, aug.** Toevoeging 1600 TL (54 pk) met grotere motor en doorgetrokken daklijn ('Fastback').
- 1966, aug.** Kleine verbeteringen, 1500 omgedoopt in 1600, met dezelfde motor.
- 1967, herfst** Elektrisch systeem voortaan 12 Volt, diverse veiligheidsverbeteringen, optioneel volautomaat en injectiemotor leverbaar (1600 E, LE of TLE, 54 pk).
- 1968, aug.** Andere achteras, met positieve invloed op wegligging.
- 1969, aug.** Nieuwe, verlengde neuspartij met meer kofferruimte en andere uiterlijke wijzigingen.
- 1970, aug.** Diverse detailverbeteringen, vooral op technisch vlak en qua uitrusting.



De Variant gold destijds als de populairste eh... variant

Welke wel en welke niet?

Van de drie carrosserievarianten oogt de tweedeurs Ponton het meest klassiek, maar velen vinden toch ook de Fastback érg aantrekkelijk. Destijds nam de Variant een fors aandeel in de verkoop voor zijn rekening, maar intensief gebruik deed verreweg de meeste exemplaren voortijdig aan hun einde komen. Zijn multifunctionaliteit staat natuurlijk nog steeds als een huis, maar houd onderweg wel rekening met meer decibellen in de cabine, want het type koets werkt aan de achterzijde - waar zich immers de luchtgekoelde boxer bevindt - als een klankkast. Qua krachtbronnen valt de 1500 met enkele carburateur te prefereren wanneer het gaat om sleutelvriendelijkheid, want het vormt nog best een toer om de twee gasfabrieken van de 1500 S en de 1600 S netjes synchroon te stellen en bij het minste of geringste verloop mag u opnieuw aan de slag. Ze presteren wel veel beter. De 1600 E met injectie en (dus) een veel geringere emissie bespaart u dat werk, maar bij een onverhoopte storing wacht er mogelijk een aardige zoektocht. Na de zomer van 1968 kreeg het Type 3 een andere achterwielophanging, die het weggedrag duidelijk naar een hoger plan tilde. Het jaar daarop lanceerde Volkswagen een gewijzigd koetswerk met een langere elegante neus - over de esthetiek lopen de meningen uiteen - en meer bagageruimte. Vanaf eind 1970 bezaten alle modellen ventilatieroosters in de C-stijlen, welke onbedoeld als waterverzamel punten fungeren en daarmee hopeloze roestvorming in de hand werken. Die dus maar liever niet...



zonder verborgen schades, rotingsprocessen, amateuristisch las- en plamuurwerk en technische mankementen geldt als een zeldzaamheid. Het Type 3 blijkt verre van ongevoelig voor roest en die kan ook nog eens heftig om zich heen grijpen. Daarnaast verwaarlozen veel eigenaren het onderhoud, omdat in hun optiek zo'n brok Duitse degelijkheid wel tegen een stootje kan. Bovendien leeft het misverstand dat je er zonder moeite succesvol aan sleutelt, wat in de praktijk toch wel een stuk gecompliceerder ligt. U kent een voormalig Volkswagen-monteur met de bereidheid u te helpen? Hmm... Een vier tot vijf decennia oude 1500/1600 repareren is toch iets anders dan er toentertijd aan werken, zeker met de veel hogere betrouwbaarheids- en veiligheidseisen van heden ten dage in het achterhoofd. Inspecteer bij aankoopplannen ook even of niemand de auto heeft omgekat en of er zich boven op het frontpaneel een typeplaatje bevindt, dat iets zegt over de compleetheid van het voertuig. Slaagt u erin een Ponton, Fastback of Variant te bemachtigen en er een gezonde auto van te maken, dan weet u zich verzekerd van een lekker eigenzinnige én bedrijfszekere klassieker met als grote attractie die verrukkelijke boxerroffel achter u. |

180 liter voorin...



Marktspiegel

Met een eisenpakket dat een mooie, onverprutste toestand omvat wordt het nog knap lastig om een geschikt Type 3 te scoren. Reserveer in ieder geval maar dertien, veertien mille en liefst nog wat meer. Projecten staan voor de helft van dat bedrag op betere tijden te wachten en er tussenin vertoeven hoofdzakelijk dubieuze en/of gepimpte exemplaren. Neem bij de zoektocht in ieder geval Duitsland, Frankrijk, de Verenigde Staten en Scandinavië mee. Ook in Groot-Brittannië en Australië resideren de nodige Types 3, maar dan wel rechtsgestuurde. Amerikaanse exemplaren (zie onder meer www.samba.com) winnen het over het algemeen op hardheid van carrosserie en chassis, maar calculeer alvast een flinke technische opknappbeurt in, want op onderhoud heeft men in die contreien toch een wat andere kijk dan hier.

De club

Luchtgekoelde VW Club Nederland
Bram Keijzers, secretaris
Hoogvengestraat 204
5017 CJ Tilburg
secretaris@lvwcn.nl
www.lvwcn.nl

VW Classics Club
Hilde De Backer, secretaris
0(032)479 348614
www.vwclassicsclub.be
hilde@vwclassicsclub.be

Websites

www.vwtype3.nl: enige info, auto's en onderdelen te koop
www.keversite.nl: auto's / onderdelen te koop
www.vwtypethree.com: technische info en ondersteuning (USA)
http://vw-type-3.blogspot.com: weblogs (GB)
www.vwtype3.org: mailinglist (USA)
www.typ3.de: Die VW Type 3 Liebhaber e.V. (Duitse club)
www.vwtype3and4club.org.uk: VW Type 3 & 4 Club (GB)
www.typethreedetectives.com: Britse specialist
www.thesamba.com: auto's en onderd. te koop, info, forum (USA)

Technische gegevens

	cil.	cil.inh.	vermogen	topsnh.	gewicht	gem. verbr.
1500 (1961-1966)	4	1493 cm³	45 pk/3800 tpm	125 km/h	860 kg	8,4 l/100 km
1600 (1966-1973)	4	1493 cm³	45 pk/3800 tpm	125 km/h	920 kg	9,5 l/100 km
1500 S (1963-1965)	4	1493 cm³	54 pk/4200 tpm	135 km/h	860 kg	7,8 l/100 km
1600 S (1965-1973)	4	1584 cm³	54 pk/4000 tpm	135 km/h	920 kg	9,8 l/100 km
1600 E (1967-1973)	4	1584 cm³	54 pk/4000 tpm	135 km/h	920 kg	9,8 l/100 km

	l x b x h
1500/1600 (1961-69)	423 x 161 x 147 cm
1500/1600 (1969-73)	435 x 161 x 147 cm

Uitvoering

Wielophanging vóór: dubbele draagarmen, torsievering; **achter:** pendelassen, vanaf medio 1969 diagonale draagarmen, torsievering
Remmen vóór: trommels, vanaf medio 1967 schijven; **achter:** trommels
Enkele extra's: schuifdak, bumperozetten, metallic lak, uitzetramen achterin, achteruitrijlichten, sierlijsten rondom, stoffen bekleding, geïntegr. hoofdsteunen, volautomatische transmissie (vanaf medio 1967)

Concurrentie

	cil.inh.	vermogen	topsnh.	prijs cat. C
DKW F102				
F102 (1963-66)	1175 cm³	60 pk/4500 tpm	135 km/h	3.000
Panhard PL17				
PL17 (1959-64)	848 cm³	48 pk/5300 tpm	130 km/h	7.000
Simca Ariane				
Ariane (1961-63)	1290 cm³	62 pk/5200 tpm	135 km/h	3.000
Vauxhall Victor				
FB (1961-63)	1508 cm³	57 pk/4600 tpm	130 km/h	3.900
FB Estate (1961-63)	1508 cm³	57 pk/4600 tpm	130 km/h	3.000



Marktprijzen

In onderstaande tabel enkele prijsindicaties

Model	A	B	C	D	E
1500/1600 (1961-73)	15.000	9.000	5.000	2.000	1.000

A Hiermee win je een concours
B Hierop heeft je schoonmoeder niets aan te merken
C Hieraan zie en hoor je wel wat
D Rijdende restauratie
E Hiermee durf je niet thuis te komen



Boeken

VW 1500/1600 Typ 3 1961-1973, Schrader
Motor Chronik, Achim Gaier

Te koop via www.asnbooks.nl

Specialisten

VWvakrestauratie, Groesbeek,
www.vwvakrestauratie.nl, 06 27023646
VW Bus Brothers, Nijkerkerveen,
www.vwbusbrothers.com, 033 2530618

Met dank aan Tim van Viersen (VWvakrestauratie)



Fastback zoals we 'm in het voorjaar van 2010 testten, met de 'Amerikaanse' achterlichten