Numéro 1 en France depuis 1987

SUPER VW MAG

SUPER VW MAGAZINE

Coccinelle 1966 d'origine

SPÉCIAL BUGGY & OFF-ROAD

RAID VW AFRICA

ÉVÉNEMENT
Open House
Nostalgia Cars

RENCONTRE
Un spécialiste de l'autoradio vintage

N°356-AOÛT 2019
M 02325 - 356 - F: 5,80 € - RD
Hommell

Découverte et essai!

Buggies tubulaires

Meeting

Cox Show à Molsheim

Tout chemin

Cox 1959 body lift

BEL 7,60 € - LUX 7,60 € - CH 11,40 FS - AND 6 € - MAR 70 DH - GR 8 € - CAN 10,90 $ CAN - ITA 7,80 € - DOM 7 € - POLYNÉSIE F. 1800 XPF - PORT.CONT. 7 € - NOUVELLE-CALÉDONIE 1000 XPF

SUPER VW MAGAZINE est un mensuel édité par la S.F.E.P. (Société Française d'Édition et de Presse), société du Groupe de Presse Michel Hommell.

GROUPE Hommell

Adresse postale de la rédaction
SFEP/Super VW Magazine
Z.A., 9 rue Jules Chambrelent. 33740 Arès
www.supervwmag.com
E-mail : supervw.magazine@gmail.com
Téléphones
Rédaction : Tél. : 05 56 03 90 90
Fax : 05 56 03 90 99. P.A. : 05 56 03 90 98

Abonnements : 01 45 36 20 30
Super VW Magazine - 60643 Chantilly Cedex
abo.hommell@ediis.fr
Directrice Marketing Clients : Sabine Aguera, saguera@hommell.com - 01 84 02 98 75
Responsable Marketing Direct : Carène Petit cpetit@hommell.com - 01 84 02 98 80
Responsable du développement numérique : Hélène Regnaud - hregnaud@hommell.com
Service des ventes :
Responsable des ventes : Alexandre Campi, 01 84 02 99 17, alexandre.campi@sfep.fr
Vente au numéro (réservé aux marchands de presse) : Chloé Moal, 01 84 02 99 19
diffusion@hommell.com

Rédaction :
SFEP/Super VW Magazine
Z.A., 9 rue Jules Chambrelent, 33740 Arès
Directeur de la publication : Jean-Claude Lebon
Rédacteur en chef : Julien-David Collombet
jdcollombet@hommell.com
Rédacteur en chef adjoint : Serge Le Flohic
sleflohic@hommell.com
Ont collaboré à ce numéro : Nicolas Martinage, Rubrique Toys 4 us : Didier Klopp
Secrétaire général de rédaction : Éric Cowez
Secrétaire de rédaction : Frédéric Vicente
Directeur artistique : Thierry Pousseur
Rédacteurs-graphistes : Franck Pellaton, Julien Bée
Secrétaire : Cindy Betin
Fabrication : Loïc Rossigneux
Tél. 01 84 02 98 70
lrossigneux@hommell.com
Responsable promotion et partenariats : Karine Leade. Tél. : 01 84 02 98 85
kleade@hommell.com

Publicité :
Super VW Magazine est régi par Profil 18-30
134 bis rue du Point-du-Jour,
92517 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél. : 01 46 94 84 24. Fax : 01 47 61 14 87
Directeur commercial : Thierry Remond
Directeur de clientèle : Philippe Janot
pjanot@profil-1830.com
Directrice technique : Elisabeth Girouard

Administration et siège social :
Les Écluses, 28 Quai Gallieni, 92150 Suresnes
Tél. : 01 84 02 99 00.
Principaux actionnaires : Michel Hommell, SMA
P-DG : Michel Hommell
Directeur général : Jean-Claude Lebon

Informatique éditoriale :
Directeur des systèmes d'information : Christophe Denis, assisté de Francine Barillet
Responsable systèmes & réseaux : Dominique Leblay
Chef de projets éditoriaux : Patrick Surbled, assisté d'Arnaud Rolland
Support technique : Cédric Lienhardt
Responsable pôle digital : Hélène Regnaud
hregnaud@hommell.com
Chef de projet Web : Sabine Gros La Faige
sgroslafaige@hommell.com

Imprimé en Belgique :
Circle Printers
30 allée de la Recherche - Bruxelles
Distribution : Presstalis.
Commission paritaire : 0222 K 81268
ISSN : 0988-4947
Dépôt légal : à parution.
S.A.S au capital de 4 017 024 euros
RCS Nanterre B 333454148

Copyright : toute reproduction, même partielle, des textes et documents parus dans le présent numéro est soumise à l'autorisation préalable de la rédaction. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

ecofolio Tous les papiers ont droit à plusieurs vies.

sommaire / N° 356 AOÛT 2019

© Julien-David Collombet

© Julien-David Collombet

© Julien-David Collombet

facebook
Rejoignez la communauté sur facebook.com/supervwmagazine et suivez toute l'actualité de votre magazine.

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 9 AOÛT

© Julien-David Collombet

© Julien-David Collombet

© Julien-David Collombet

© Photos couverture : Julien-David Collombet

5 ÉDITO www.supervwmag.com

8 NEWS

10 CALIFORNIA NEWS
Voici les premières actualités rapportées de la So Cal VW Week 2019 !

12 TOYS 4 US
À l'occasion de ce numéro "spécial buggy", découvrez trois modèles réduits montés par le très talentueux Joël Laforêt.

16 ORIGINAL 66
Le garage de David Guillemin déborde de VW anciennes. Cette fois, il nous présente sa très belle Coccinelle 1966 d'origine, un millésime intéressant situé entre deux âges.

22 LE SON VINTAGE !
Rencontre avec François Degrève qui est devenu le spécialiste incontournable des autoradios anciens pour VW !

24 AMBIANCE ALSACIENNE
Pour sa 14e édition, le grand meeting du Cox Show a rassemblé plus de 640 VW dans une ambiance caractéristique de ce grand événement alsacien !

32 KOMMANDEURWAGEN
Daniel Brukner a restauré sa découvrable de 1959 vintage en la montant sur un châssis de 181. Une Cox qui domine la route à l'image d'une voiture de commandement !

38 REVOL'UTION
Baptiste Caussade, nous a ouvert les portes de son atelier Revol Engineering où commercialise sa vision technique et contemporaine du buggy VW !

44 APTITUDES NATURELLES
Après une rénovation dans les règles, le "Bab" PAM2 de Estebe Borthaire vient de réussir son premier test sur les pistes du Maroc, lors du raid VW Africa 2019 !

50 LES AVENTURIERS !
Pour sa nouvelle édition, le raid marocain VW Africa avait un tracé inédit fait de plusieurs boucles. Les aventuriers engagés ont trouvé leur bonheur à chaque étape !

60 ORANGE SLOW RIDER
Le Californien Shaun Scott est un passionné à la tête de l'atelier "Slow Ride Garage". Ce Buggy Manx est un véhicule personnel élaboré avec son savoir-faire.

66 BIG PARTY !
En quelques années, l'open house Nostalgia Cars est devenue l'un des événements majeurs du début de saison où l'on peut découvrir les plus belles VW de l'atelier.

72 VW'OODIE !
Les Woodies VW sont rares, cette version n'ayant jamais officiellement existé. Cette VW au parfum de vacances tombe bien à quelques jours des grands départs !

76 INFOS CLUBS
Le calendrier des meetings et toutes les nouvelles des clubs.

77 ABONNEMENT

80 PETITES ANNONCES

Du nouveau en Meurthe-et-Moselle, avec l'ouverture du shop Coxol qui inaugurait son stand.

L'Allemand Daniel Brukner présentait sa nouvelle Cox façon off-road assemblée sur une base de 1959 découvrable.

Split, Bay Window et Transporter : tous les Combi étaient au rendez-vous pour cette nouvelle édition du Cox Show.

Au final, plus de 640 VW se sont réunies à l'occasion du meeting de Molsheim.

Le superbe T2b de 1979 de Marvin Hausser. Un Westy ultra-détaillé et doté d'options. Rare sont les modèles dotés d'un tel niveau de finition !

Dans les allées du meeting, on se retrouve, on discute et on se dit qu'il fait finalement beau en Alsace !

Benjamin et Delphine sont venus de Belgique avec leur Ovale patina de 1955.

Flash-back eighties avec ce Split Samba à la déco typique d'une époque révolue…

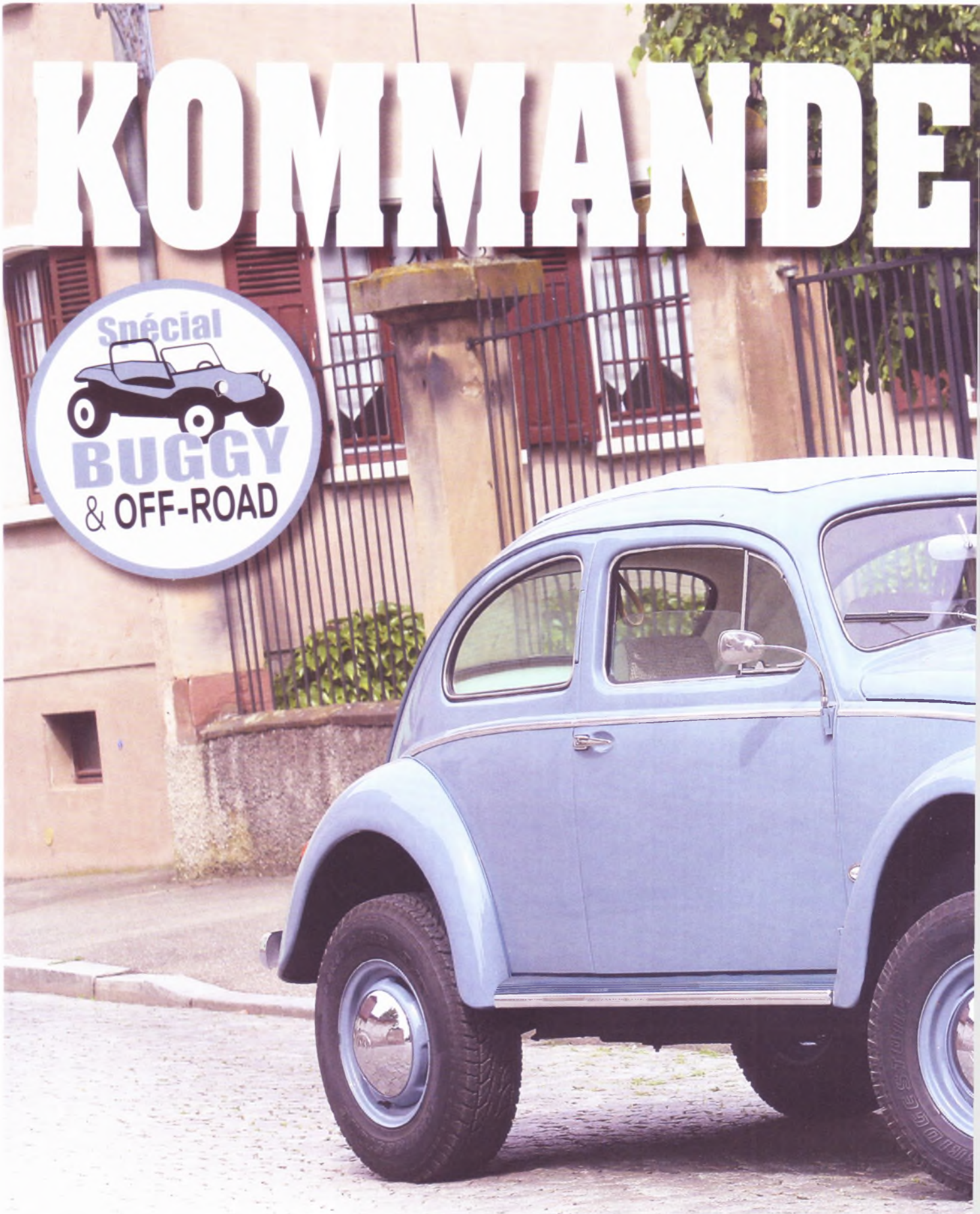
Quelques brocs vintage étaient à saisir sur le stand de l'Oncle Picsou.

Ambiance "hippie chic" autour de ce Combi Bay Window de 1979, propriété de Susanne Schmechel.

Chaque année, plusieurs Coccinelle vintage se réunissent dans le cadre du meeting. Ici deux belles Split françaises bien connues.

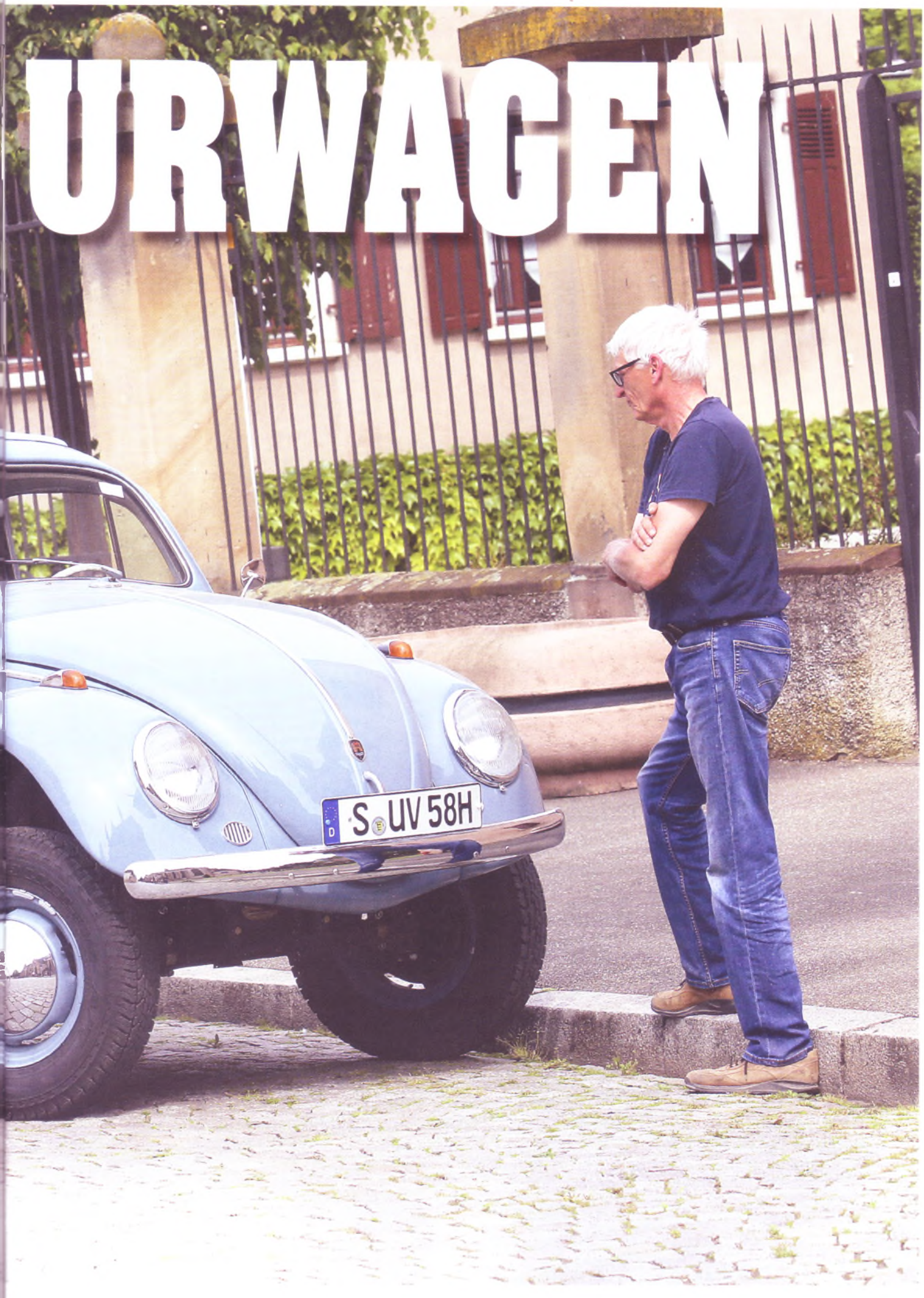
KOMMANDE

Spécial BUGGY & OFF-ROAD



On a quasiment tout vu en matière de VW modifiées, dont de nombreuses Cox off-road. Mais l'Allemand Daniel Brukner arrive encore à innover avec sa Coccinelle découvrable de 1959, restaurée dans le style vintage. Sa particularité est d'être montée sur un châssis de 181, et perchée haute sur pattes pour dominer la route à la façon d'une voiture de commandement ! Texte Nicolas Martinage, photos Julien-David Collombet

URWAGEN



Cox 1959 Off-road

Cette drôle de Coccinelle rehaussée est l'œuvre de l'Allemand Daniel Brukner.

Daniel Brukner a beau habiter Stuttgart, le fief de Porsche, il est avant tout un véritable fan de VW anciennes. Un jour, il trouve cette Coccinelle découvrable de janvier 1959 dans une grange proche de chez lui. L'auto nécessite une restauration qui débute dans la foulée, et l'idée est bien entendu de la refaire dans le style vintage. Mais Daniel n'exclut tout de même pas de se permettre de menues entorses à l'origine, pour pimenter l'agrément de conduite. Quelques années plus tard, alors que le projet est toujours en cours, il tombe sur un châssis de 181 de 1970. L'envie lui vient de fusionner les deux, pour obtenir une Coccinelle rehaussée à la façon d'une "Kommandeurwagen"!

Rénovation hybride

La coque à flèches et à toit ouvrant de la voiture, est donc restaurée dans les règles de l'art. Les ailes sont neuves, tandis que les bas de caisse et la partie inférieure des portes sont réparés avec de nouvelles tôles. Les passages de roues suivent le même scénario de soudure. Une fois le job sur la coque effectué, Daniel s'attaque au châssis du 181. Celui-ci est débarrassé de ses planchers d'origine, trop larges pour s'unir à une coque de Coccinelle. Les boîtes et tuyaux du circuit de chauffage sont récupérés sur celui de 1959 et réinstallés, car absents sur une plateforme de 181. Ensuite, un body lift est fabriqué maison pour rehausser la caisse de 8 cm. Le train avant installé est composé d'un corps provenant d'une Coccinelle, assemblé avec les bras et les fusées de 181. Pour ceux qui l'ignorent, les fusées d'origine de 181 sont spécifiques, car les axes de roues sont décalés vers le bas, ce qui remonte la hauteur de caisse, et les rotules de suspension inférieures ont également leur axe orienté vers le bas, ce qui offre plus de débattement aux bras de suspension. C'est la raison pour laquelle les trains avant de 181 sont très plébiscités en préparation off-road.

Sûrement par sécurité, des clignotants sont installés sur les ailes avant en plus des flèches.

Ce long rétroviseur droit chromé est le seul accessoire extérieur.

Un ancien emblème de garage apporte toujours une touche très vintage. Notez les joints d'ailes assortis.

Le capot moteur et l'éclairage de plaque correspondent bien à l'année 1959.

Curieusement, les feux arrière sont d'un modèle plus récent apparu en 1961.

Le réservoir d'essence d'origine est adapté au système d'injection. Une pompe électrique complète le circuit.

Daniel ajoute un lave-glace avec un bocal en verre provenant d'une Citroën 11 CV.

La qualité de finition est au rendez-vous sous toutes les coutures.

Le moteur en place est un 1 600 à injection déguisé en pied-moulé.

Focus sur le train arrière à réducteurs de 181 et sur l'échappement catalysé.

Datée de janvier 1959, la découvrable porte la belle couleur d'origine Fjordblau L434.

Le toit ouvrant n'est pas d'origine, mais un modèle Webasto similaire installé en 1959.

Daniel est heureux de rouler haut perché dans sa Kommandeurwagen !

Les sièges avant de 1982 sont rallongés de 4 cm et rhabillés avec du tissu d'origine.

Le commodo lumineux des clignotants est toujours en fonction en 12 volts.

La banquette arrière d'origine de 1959 est également refaite à neuf.

Le compteur kilométrique est réétalonné pour correspondre aux grosses roues.

L'intérieur dépourvu d'accessoires est refait à neuf dans l'esprit d'époque.

Les panneaux de portes bicolores neufs sont fidèles à l'origine.

La Coccinelle est encore équipée de sa notice d'utilisation d'origine.

Morceaux de Combi

Le train arrière, quant à lui, est intégralement celui du 181. Comme il s'agit d'un modèle de 1970, celui-ci est encore équipé de réducteurs (73-79 à cardans), les mêmes que sur les Combi Split de 1re génération (écrous de roues 36 mm). Ces gros boîtiers verticaux positionnés en bout de trompettes, renferment des roulements et une cascade de pignons, qui démultiplient la force du moteur, et augmentent également la garde au sol en décalant les arbres de roues vers le bas. Quoi de mieux pour arriver à passer absolument partout ? La boîte de vitesses voit son couple conique inversé, sous peine d'avoir une seule vitesse en marche avant et quatre en marche arrière. Le freinage refait à neuf, est un mixte de 181 à l'avant et de Combi à l'arrière. D'ailleurs, les jantes en 15 pouces ajourées, proviennent également d'un ancien Combi Split. Si les jantes avant restent en 4 pouces de large comme à l'origine, et chaussées de pneus Bridgestone Dueler A/T en 195/80R15, celles de l'arrière sont élargies à 7 pouces pour accueillir des gros boudins en 215/80R15. Pour renforcer la suspension, des efficaces amortisseurs Monroe et Koni jaunes sont montés aux quatre coins du châwssis.

Qualité allemande

Côté carrosserie, une nouvelle peinture est appliquée, avec la teinte d'origine Fjordblau (L434). Puis le minutieux remontage commence, avec de nouveaux chromes comme les pare-chocs, alors que les baguettes et emblème VW d'origine de 1959 sont réinstallés. Le découvrable Webasto d'époque, est refait à neuf avec une toile assortie à la couleur bleue de la carrosserie, tout comme les caoutchoucs des marchepieds et les joints d'ailes. L'habitacle retient autant d'attention que le reste de l'auto. La sellerie est intégralement refaite à l'origine, via la célèbre Ingrid Oppermann en Allemagne. L'ensemble du circuit électrique est passé en 12 volts, tout en conservant les anciens commodos et appareils de 1959. Le moteur qui propulse cette drôle de sauterelle, est un exotique 1600 Mexico à injection, habillé de façon rétro avec une turbine ronde et une dynamo de petit diamètre. L'illusion est presque parfaite. L'échappement catalysé, reprenant les boîtes de chauffage anciennes, est élaboré sur mesure. Daniel se sert régulièrement de sa Coccinelle rehaussée pour se rendre en meeting vintage, où il surplombe forcément toutes les autres VW !