

# GHIA VARIA



KARMANN  
*Ghia  
Club*

UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

# SIJM IMPORT EXPORT

Al sinds 1980 kontaktpersoon van PON en ANWB voor alle vragen en problemen wat betreft Karmann Ghia



EIGEN IMPORT VAN ORIGINELE ONDERDELEN VAN KARMANN DUITSLAND.



- Grote voorraad originele restauratie onderdelen zowel nieuw als gebruikt:
- **Plaatwerk:** reparatie delen, koplampshelmen, schermen, deuren, deksels, ook complete zijwanden en voor- en achterkanten in goede konditie en complete bodemplaten.
- **Rubbers:** voor de gehele carrosserie.
- **Chroomdelen:** bumpers, lijsten en emblemen
- **Koplampen:** knipperlichten voor, reflektoren en achterlichtglazen.
- **Ruiten**
- **Interieur:** stoel en bankbekledingen en deurpanelen.
- **Vloerbedekking:** originele naaldvilt op de rol
- **Techniek**

Eigen import van Karmann Ghia Coupé en Cabriolet, Kever Cabriolets en oude Porsche 356 en 911/912 modellen uit Californië.

**GRATIS ADVIES OMTRENT RESTAURATIES (AL 22 JAAR).**



SIJM IMPORT EXPORT

HOBSENDONKSEWEG 142, 5283 HM BOXTEL HOLLAND  
TELEFOON / FAX NR. 0411 - 67 55 88

KARMANN  
*Ghia*  
Club  
NEDERLAND

## Inhoud

Colofon	2
Van de redactie	3
Leden mutaties	4
De reizende reporter	8
Volkswagen-dealers al vijftig jaar belangrijke spil	11
Technische dag	14
Ankeveen	15
Na regen komt zonneschijn	17
Voorjaarsbijeenkomst 11 mei 1997	20
Engeland 1996	22
De historische Volkswagenrit op 11 april 1997	24
Internet	26
Auto verzekeringen	26
Overwinterings-mijmeringen	28
Volkswagen Karmann Ghia Type 14 (deel I)	30
Praktische tips voor uw Karmann Ghia	33
BETWS-Y-COED we where there!	34
Banden ...	37
KGCN-Evenementen 1997	40

4<sup>e</sup> Jaargang no. 17

## Beste Karmann vrienden en vriendinnen,

Als dit blad in de bus valt, zit voor de meesten hun vakantie erop en hebben velen onder u nog kunnen niet genieten van het perfecte weer in augustus.

Dit is dan ook een blad geworden met een hoop ervaringen uit onze vakantietijd, waarbij verschillende leden hun verhaal doen.

Het zal inmiddels niemand zijn ontgaan dat Pon zijn 50-jarig VW-importeursjubileum viert. Zij heeft hiermee veel publiciteit gekregen en het is leuk te zien dat daardoor de Karmann Ghia veel aandacht krijgt. En ....., de festiviteiten zijn nog niet afgelopen.

Nu we toch weer ons dagelijks werk hebben opgepakt blijft onze ontspanning de Karmann Ghia. De vakantiefoto's en -ervaringen, de restauratieverhalen kunnen dan ook weer volop ingestuurd worden naar Deane Kalkan.

Overigens, wanneer u over een Internetaansluiting beschikt moet u zeker onze door Henny van Kranen ontworpen site bezoeken (adres: zie elders in dit nummer).

Veel lees plezier.

Dick Snel

## Karmann Ghia Club Nederland

Verenigingsregister Kamer van Koophandel te Zutphen nr. V-40104725  
Bankrelatie: Rabobank Zenderen, rekeningnummer: 145669645, Postgiro: 0938164

### VOORZITTER/CLUBSHOP

Dick Snel, Wilgenstraat 5, 4131 AL Vianen, telefoon: (0347) 37 23 56

### PENNINGMEESTER

Jan van Lent, Florastraat 91, 6657 AR Boven Leeuwen, telefoon: (0487) 59 33 13

### SECRETARIS/PUBLIC RELATIONS

Bert-Jan van Bolhuis, Middellaan 3, 7314 GA Apeldoorn, telefoon: (055) 355 22 99

### REDACTIE-COMMISSIE

Deanne Kalkan, A. Tartaud Kleinstraat 42, 3066 JH Rotterdam, telefoon: (010) 220 57 94

### VORMGEVING

Studio Marie-Jan Ousen, Grotestraat 24, 4064 EC Varik, telefoon: (0344) 65 21 82  
Druk: van Horssen O.J. service, Waardenburg

### EVENEMENTEN-COMMISSIE

Voorzitter: Anja Tribus, Archipel 15/44, 8224 GE Lelystad, telefoon: (0320) 22 88 75  
Regio west: Margreet Mulder, telefoon: (010) 477 40 31  
Regio zuid: Willem Sustronk, telefoon: (0161) 22 01 37

### TECHNISCH ADVISEUR

A.J. van Veghel, Brederolaan 74, 5615 KJ Eindhoven, telefoon: (040) 252 41 21  
(voor informatie bellen van maandag t/m vrijdag van 19.00-21.00 uur).

### LEDENADMINISTRATIE K.G.C.N.

Mathilde Snel, Wilgenstraat 5, 4131 AL Vianen telefoon: (0347) 37 23 56  
(Rabobank Zenderen 145617890)

### KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIJL)

Deanne Kalkan, A. Tartaud Kleinstraat 42, 3066 JH Rotterdam, telefoon: (010) 220 57 94  
(opgaven graag schriftelijk naar bovenstaand adres)

### RECLAME-ADVERTENTIES

Inlichtingen bij Dick Snel, telefoon: (0347) 37 23 56

Advertentie-tarieven: Kleine advertenties (aangeboden/gevraagd/te ruil) zijn voor leden gratis.

Voor reclame-advertenties gelden de volgende tarieven per keer:

• 1 pagina (A5) f 110,- • 1/2 pagina (1/2 A5) f 65,- • 1/4 pagina (1/4 A5) f 40,-

Bij plaatsing gedurende één kalenderjaar (minimaal 5 nummers) 10% korting. Betaling dient vooraf te worden voldaan. Bovenstaande tarieven zijn alleen geldig, wanneer de advertentie opnameklaar wordt aangeleverd. Een bewijsnummer wordt automatisch toegezonden.

### CONTRIBUTIE:

De contributie per kalenderjaar bedraagt f 60,-. Bij inschrijving dient eenmalig een bedrag van f 25,- te worden voldaan. Indien bij continuering van het lidmaatschap de bijdrage voor het volgende kalenderjaar niet vóór 1 februari is ontvangen, wordt een bedrag van f 10,- voor administratie- en incasso-kosten in rekening gebracht. Opzegging graag vóór 1 december voorafgaand aan het nieuwe lidmaatschapsjaar!

## Van de redactie

Zo, hier zijn we dan weer, pas terug van een zeer geslaagde vakantie. Ugur en ik hebben al lopend en toerend het eiland Madeira ontdekt wat meer dan de moeite waard was, want het is echt waanzinnig daar. Het eiland is heel vruchtbaar, alles is groen, overal bloemen, mooie bergen en dalen, lekker eten en een goed temperatuurtje. Toch even een minpuntje, want we hebben op het hele eiland geen Karmann gezien. En er kan niet gezegd worden dat we niet gezocht hebben, want het eilandje is slechts 25 km x 58 km, en we hebben maar liefst 1100 km gereden. Het leek ons zo leuk daar in die omgeving een Karmann tegen te komen, maar nee, niets hoor, njente, nada, alleen een enkele Kever, maar die zie je dan ook echt overal.

Thuisgekomen, hebben we direct maar even de garage-deur opengegooid, en ons 'tekort aan Karmann' weer aangevuld, door middel van een aantal lange en intensieve blikken naar ons autootje.

We hebben al een goed deel van de zomer gehad, dus we hebben allemaal al heel wat kilometers met de Karmann kunnen maken.

Maar ook de nazomer geeft wellicht nog vele mooie dagen om te gaan toeren met onze show-auto's.

De zomerbijeenkomst (8 juni) was qua opkomst, qua route/organisatie een succes. Het enige wat tegenviel was het weer; het is niet droog geweest. Ja, toen een ieder weer huiswaarts keerde, ging ineens die koperen ploert schijnen. We hadden hem de hele dag niet gezien, dus dat was wel een beetje zuur.

De Internationale Meeting in Noord Wales is ook alweer geweest. Dit was wederom een enorm succes. De combinatie, mooie omgeving, leuke sfeer, een groot aantal prachtige glimmende Karmannetjes en gezellige mensen uit diverse landen is echt te gek.

Ik hoop dat al de Karmann-gekkers een toffe vakantie hebben gehad (of nog zullen hebben) en dat er veel moois is te melden op het Karmann-gebied.

Voor jullie ligt een lekker dik exemplaar van ons clubblad.

Ik wens jullie veel leesplezier.

Deanne



KARMANN  
*Ghia*  
Club

N E D E R L A N D

## Nieuwe leden:

### **B.J.G. Balter,**

Achter de Kruiskapel 31,  
6127 BX Grevenbicht.  
14 Coupé, 1966

### **A. Beckers,**

Wolfgang Borchersstrasse 16,  
D-52146 Würselen.  
14 Coupé, 1955; 14 Cabrio; 1967.  
14 Coupé, 1970; 14 Coupé, 1972.

### **J.A. van Berkum,**

Schoenerkade 67,  
2725 EW Zoetermeer.  
14 Coupé, 1967.

### **R. Boonstra,**

Taxuslaan 12,  
6951 NW Dieren.  
14 Coupé, 1971.

### **G. Bos,**

Biltseweg 10,  
3735 MC Bosch en Duin.  
14 Coupé, 1966.

### **K.B. Bouman,**

Langestraat 20,  
4261 AB Wijk en Aalburg.  
Zoekende.

### **R.L. Bronke,**

Honthorstlaan 310,  
1816 TL Alkmaar.  
14 Coupé, 1970.

### **P.H. Bijen,**

Kleine Kreek 50,  
3823 JX Amersfoort.  
14 Coupé, 1972.

### **M.T.J.M. Duyvestijn,**

Veurseweg 287,  
2251 AD Voorschoten.  
14 Cabrio, 1971.

### **H.H.A.J. Dijstelbloem,**

Vullingspark 12,  
5591 DB Heeze.  
14 Coupé, 1971.

### **R. de Feber,**

Kromme Spieringweg 342,  
2141 BW Vijfhuizen.  
Zoekende.

### **C.T.H. van Gemert,**

Woenselse Markt 30-C,  
5612 CR Eindhoven.  
Zoekende.

### **J.J. van de Griendt,**

Waltherlaan 16,  
1402 XL Bussum.  
14 Coupé, 1962.

### **M. Hendriks,**

Beatrixstraat 46-A,  
6981 GN Doesburg.  
14 Coupé, 1968.

### **H.H.G. Hoek,**

Ijsseldijk 236,  
2922 BM Krimpen a/d IJssel.  
14 Coupé, 1964

### **Y.J. van 't Hoff,**

Rietzangerlaan 118,  
3403 ZC IJsselstein.  
14 Coupé, 1961.

### **C.J. Hooyman,**

Legmeerdijk 186,  
1187 NJ Amstelveen.  
Zoekende.

### **P.T.P. Houtkamp,**

Jan Bulthuisstraat 34,  
1191 EM Ouderkerk a/d Amstel.  
Zoekende.

### **P.J. Hunneman,**

Heurmanstraat 12,  
7532 AL Glanerbrug.  
14 Coupé, 1968.

### **F. Imholz,**

Prolkade 4,  
2431 AK Noorden.  
14 Coupé, 1971

### **M.H.J. Jansen,**

Hazeleger 80,  
5431 HM Cuyk.  
14 Coupé, 1964.

### **J.M. Jansen,**

Edisonstraat 144-M,  
5621 HT Eindhoven.  
Zoekende.

### **M.J. Kamp-Mittelberg,**

Dorpsstraat 3,  
2661 CD Bergschenhoek.  
14 Coupé, 1971.

### **M. van Kempen,**

Hoogstraat 24,  
5462 CX Veghel.  
Zoekende.

### **R.F.M. Kengen,**

Synagogeplantsoen 51,  
6231 KH Meerssen.  
14 Cabrio, 1974.

### **G. Klaseboer,**

H. Broekmanstraat 17,  
8017 DL Zwolle.  
14 Coupé, 1968.

### **H.H.C. Peeters,**

Dr. Vlimmenstraat 19,  
4906 EG Oosterhout.  
14 Cabrio, 1969; 14 Coupé, 1970.

### **R.F.A. Pesch,**

v. Duivenvoordelaan 458,  
2241 TE Wassenaar.  
Zoekende.

### **L.A. Pijl,**

Zonnebloemweg 3-A,  
8148 SB Lemele.  
14 Cabrio, 1962.

### **E. Riet,**

Stuyvesantstraat 14,  
2023 KN Haarlem.  
14 Coupé, 1972.

### **M.C.W. Robben,**

Dom. S. Dubuissonstraat 54,  
5056 HP Berkel-Enschot.  
14 Coupé, 1973.

### **J. Rosier,**

Vijverlaan 7,  
1861 ER Bergen.  
14 Cabrio, 1959.

### **L.J.M. van de Sande,**

Burgtstraat 64,  
5427 AK Boekel.  
Zoekende.

### **L.L.H. Sanderink,**

Pastorijstraat 7-B,  
6361 AE Nuth.  
14 Coupé, 1971.

### **R.C. van der Sar,**

Fresiastraat 18,  
2671 KS Naaldwijk.  
14 Coupé, 1968.

### **P.J.W. Theunissen,**

Pr. Bernhardlaan 4,  
6591 AT Gennep.  
14 Cabrio, 1969.

### **H.M.L. Verhagen,**

Mandersstraat 20,  
5481 RP Schijndel.  
Zoekende.

### **E.J. Vermeulen,**

Eger 8,  
1423 GC Uithoorn.  
14 Coupé, 1971.

**G.E.J.C. Vermeulen,**  
Zutphenseweg 91,  
7241 KP Lochem.  
14 Coupé, 1967.

**G.J.H. Verstegen,**  
Silkeborg 35,  
2905 AS Capelle a/d IJssel.  
14 Coupé, 1963.

**M.W. van der Waard,**  
Kraaiheide 65,  
6961 PC Eerbeek.  
14 Cabrio, 1969

**R.P. Waterval,**  
Dr. Ir. Bungestraat 2,  
6419 BX Heerlen.  
14 Cabrio, 1972.

**S. van der Zee,**  
Schilkampen 13,  
8924 BC Leeuwarden.  
Zoekende

**E. Zoeteman,**  
Hovenier 3,  
3161 LG Rhoo.  
14 Coupé, 1971.

## Verhuisd:

**L.E. Banens, Nieuwegein.**  
Willem van Noortstraat 118,  
3514 GH Utrecht.

**J.R. van den Berg, Utrecht.**  
Eiteren 6-C,  
3401 PT IJsselstijn.

**R.J.M. Boermans, Amsterdam.**  
Vrijzicht 98,  
1068 CG Amsterdam.

**P.A.H.M. Brus, Zenderen.**  
Lidwinaweg 15-A,  
7625 PL Zenderen.

**R. Geerts, Apeldoorn.**  
Kraaienkamp 42,  
6662 SH Elst.

**M.A. Hilhorst, Weesp.**  
Willibrorduslaan 54,  
1216 PC Hilversum.

**C.D. Jakobs, Arnhem.**  
Achterste Weijde 2,  
6921 SH Duiven.

**Y. Kingma, Zaandijk.**  
Boschjesstraat 47,  
1541 KE Koog a/d Zaan.

**R.H. Odemaere, Leiden.**  
van Polanenpark 109,  
2241 SH Wassenaar.

**M. Reitsma, Papendrecht.**  
Berkenhof 42,  
3355 AC Papendrecht.

**W. Smits, Mierlo.**  
Brugstraat 62,  
5731 HJ Mierlo.

**P.C. Weijerman, Rotterdam.**  
Utrechtseweg 81,  
6862 AD Oosterbeek.

## Opgezegd:

**H. Brouwer,**  
Ellekom.

**I. Dupon,**  
Haarlem.

**T.C. Galstaun,**  
Roermond.

**R. Geerts,**  
Elst.

**A.J. Klostermann,**  
Eersel.

**E. Kok,**  
Oostzaan.

**M. Viets,**  
Ede.

## Sluitingsdatum kopij

**De deadline voor het  
volgende blad is 3 nov.,  
zodat het blad tijdig bij de  
leden op de deurmat valt**

**Kopij graag in WordPerfect  
op floppy aanleveren**

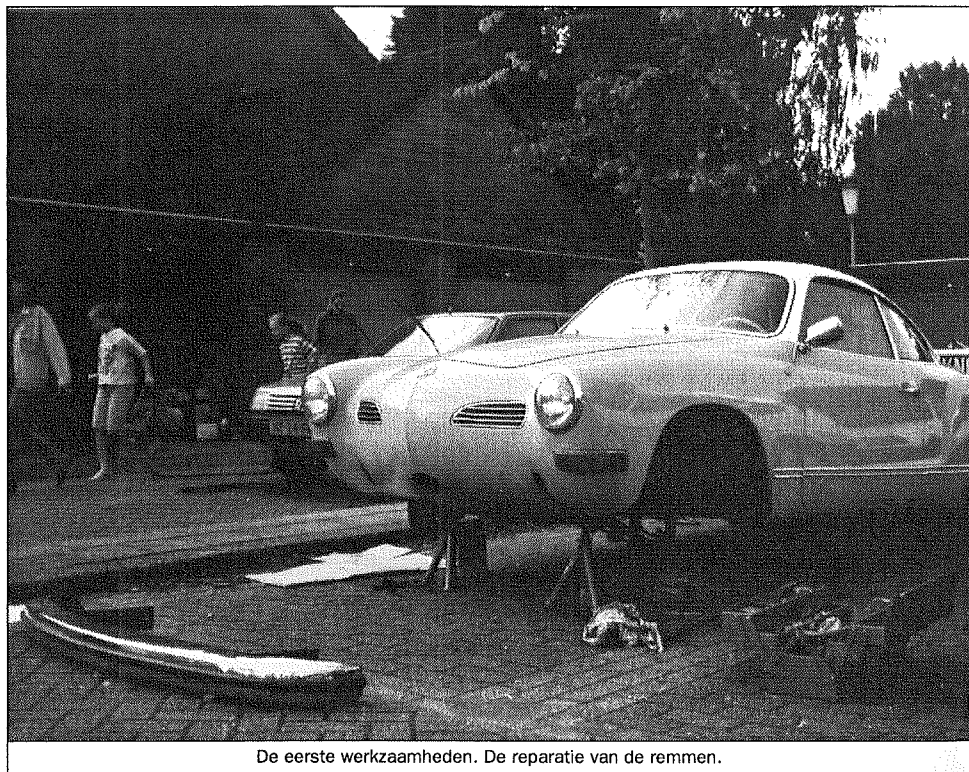
# De reizende reporter

**Twee jaar geleden leerde ik Veronique en Marcel Timmerman kennen. Dit was tijdens de zomerbijeenkomst in Maartensdijk. Veronique had een Karmann Ghia die door haar vriend Marcel werd opgeknapt. Benieuwd hoe het met hun Karmann stond belde ik hen voor een "Reizende reporter"-verhaal.**

Toen Veronique stopte met werken bij de marechaussee en minder afstanden zou gaan rijden, werd het idee geboren een oldtimer te kopen. Veronique was thuis groot geworden tussen de Opel GT's van haar vader, en het was dan ook niet zo vreemd dat een GT haar eerste keuze was. Marcel zag dit echter niet zo zitten. Een Karmann Ghia van VW, dat was het helemaal.

Toch een probleem, Veronique had nog nooit van een Karmann Ghia gehoord, laat staan er een gezien. Marcel toonde haar enkele plaatjes van een Karmann,

maar zoals wij allemaal wel weten spreekt een Karmann Ghia pas echt tot je verbeelding als je er een in het wild hebt gezien. Ze kwamen er niet echt uit wat het moest gaan worden. Toen er dan ook een GT in de buurt te koop stond werd besloten om daar naar te gaan kijken. Je wilt het haast niet geloven, maar op weg naar de GT komen ze langs een garage waar een Karmann buiten stond. Marcel roept meteen, he, daar heb je een Karmann Ghia, zo'n auto bedoel ik nu. Veronique moest toegeven dat een KG toch ook wel heel bijzonder is.



De eerste werkzaamheden. De reparatie van de remmen.

## De aankoop

Vanaf dat moment gaan ze op zoek naar een KG. Deze moest geschikt zijn voor dagelijks gebruik, niet al te duur en als het even kan zonder al te veel werk. Na wat rond kijken en zoeken komt Marcel in contact met een jongen die financieel klem zit. Deze wil maar wat graag zijn Karmann verkopen. De auto is geheel compleet en ziet er op het eerste gezicht best redelijk uit.

Het is een Coupé uit 1973 met een 1600 cc motor. Waarschijnlijk afkomstig uit Canada, maar daar zijn Veronique en Marcel niet helemaal zeker van. Een feit is wel dat de auto sinds 1990 op een Nederlands kenteken staat. Eind juli 1993 koopt Veronique de Karmann.

## Nadere inspectie

Marcel en Veronique halen de auto zelf op en Marcel rijdt er mee naar huis. Al snel ontdekt hij dat de remmen het niet echt meer doen. Gelukkig werkt de handrem wel en komen ze toch nog 'veilig' thuis. Marcel heeft gelukkig een opleiding autotechniek gedaan en lost deze problemen simpel zelf op. Een paar nieuwe schijven, klauwen en remblokken; achter de boel weer gangbaar gemaakt en de KG remt weer als de beste. Dan onderwerpt Marcel de carrosserie aan een grondige inspectie. Zo hier en daar heeft de auto toch wel wat slechte plekjes. De bakjes achter de achterwielen zien er niet goed uit. Er wordt besloten deze eerst te repareren. Na zeker 12 mm plamuur komt de waarheid aan het licht. Ooit moet hier niets meer hebben gezeten.

Heel provisorisch was e.e.a. dichtgemaakt met stukjes gepopnageld plaatwerk. De vorm was met heel veel plamuur terug gekregen. Er worden andere bakjes ingelast. Ook de keienvanger voor onder de neus is slecht en wordt er uitgeslepen. Dan blijkt ook de zich daar achter bevindende bandenbak rot. De kokertjes waaraan de steunen van de



Hier een kijkje achter het plaatwerk boven de kriksteun. De kokerbalk is al vervangen.

voorbumpers vast zitten bestaan al bijna niet meer. Om een lang verhaal kort te maken, op het rijden in haar Karmann Ghia moet Veronique nog even wachten. Er wordt besloten om eerst de gehele carrosserie hard te maken.

## Druk, druk, druk, ..... DRUK!

Veronique besluit om weer te gaan leren en Marcel heeft het erg druk op zijn werk. De KG moet dus nog maar even wachten. Voorlopig wordt er een andere auto voor Veronique gekocht. Een Scirocco, ja ook gebouwd bij Karmann maar lang niet zo mooi als een Karmann Ghia. Ook gaan Marcel en Veronique samenwonen en kopen ze een huis in Nijkerkerveen. U snapt het al: de KG moest wederom even wachten. Wel gingen ze door met het verzamelen van het benodigde plaatwerk. Het meeste kopen ze in Duitsland, ergens achter Bonn. Zo komen ze op een keer met een volgepakte vakantie-auto op de terugweg langs Bonn. Er wordt besloten even bij de handelaar langs te gaan. Ze kopen een complete voorneus en de linker en rechter beplating rond de koplampen. Zie dat maar

eens in een al behoorlijk volle auto mee naar Nederland te krijgen. Met flink passen en meten en een beetje inschikken kregen ze het er toch nog in.

### Mazzeltje

Op een zaterdag ziet Marcel in de Telegraaf een advertentie staan, waarin een partij KG-onderdelen aangeboden wordt. Natuurlijk gebeld, ja het was echt van alles en nog wat. Kofferdeksel, stripjes, plaatwerk enz. enz. Er was alleen wel een voorwaarde, alles kopen of helemaal niets. Dan maar alles dacht Marcel, en dit werden twee propvolle Astra-stations. Voorlopig hebben Veronique en Marcel met onderdelen geen probleem.

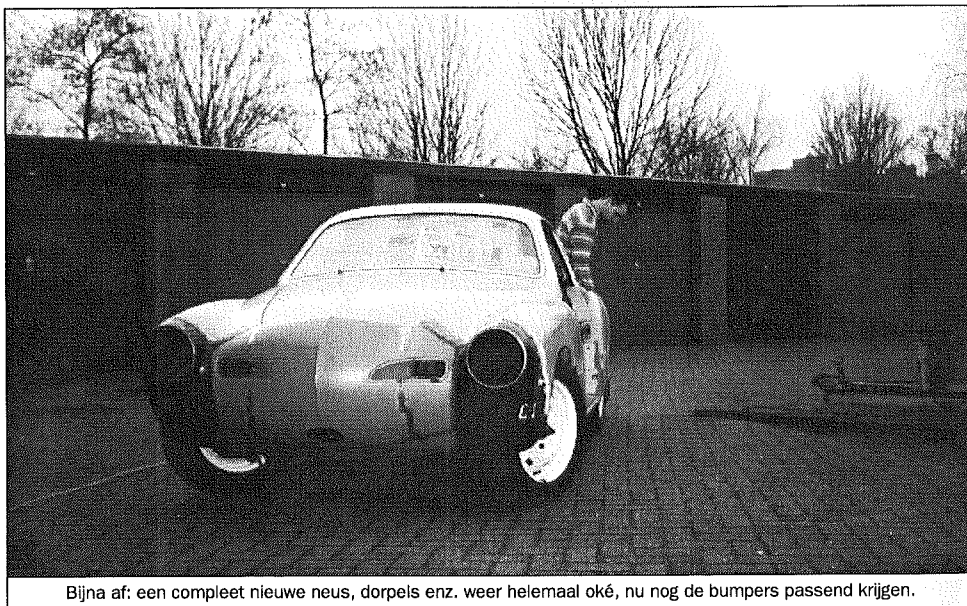
### Eind inzicht

Misschien is het wat te sterk gezegd, maar intussen heeft Marcel samen met de vader van Veronique bijna al het slechte plaatwerk vervangen. Veronique heeft via de broer van een goede vriendin, die in Amerika ging wonen bij West-Coast een bekledingsset laten regelen.

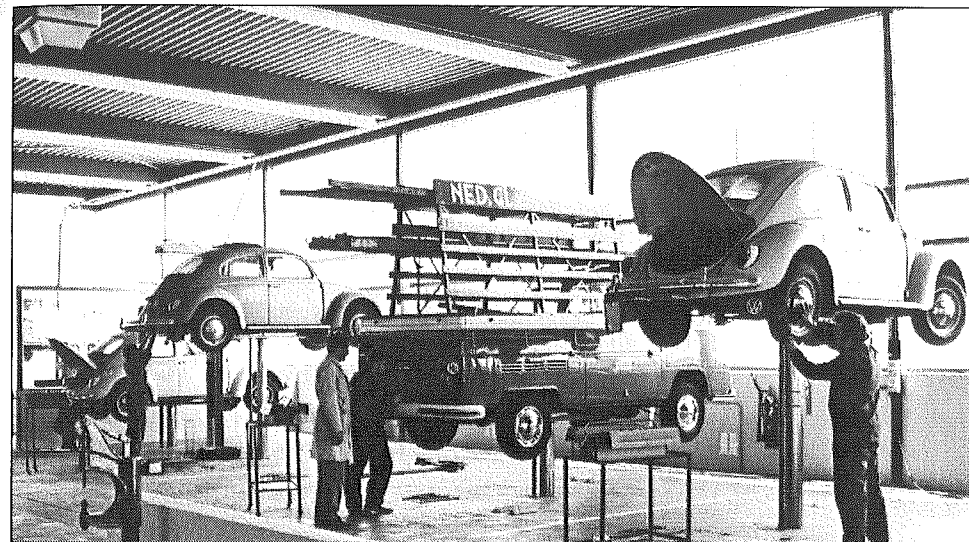
Dat is toch een stuk goedkoper dan het hier in Europa aan te moeten schaffen. Zelf heeft ze de zijpanelen gemaakt van board en zwart skai. Marcel is op dit moment druk doende met de passing van de voorbumper. Die kochten ze in een set maar aan de voorkant wil het maar niet passen. Binnenkort komt er iemand uit de regio langs met een zelfde KG, dan hopen ze de oorzaak vast te kunnen stellen. De kleur die de auto gaat krijgen, staat nog niet helemaal vast. Oorspronkelijk was hij oranje, nu is hij mintgroen met een crème dak. Mogelijk blijft deze combinatie gehandhaafd. De tijd zal het ons leren.

Ik zou zeggen Marcel en Veronique, nog even er flink tegenaan. Dan zien we jullie misschien al volgend jaar in de Karmann gaan. Ook wil ik jullie nogmaals hartelijk danken voor de vlotte medewerking. Ik hoop jullie nog vaak te mogen ontmoeten.

*De Reizende Reporter,  
Willem Sustronk*



Bijna af: een compleet nieuwe neus, dorpels enz. weer helemaal oké, nu nog de bumpers passend krijgen.



Zo simpel was het ooit. Hooguit één of twee praktisch identieke modellen in de werkplaats. Nee, dan nu, met honderden verschillende typen!

## Volkswagen-dealers al vijftig jaar belangrijke spil

**De Nederlandse Volkswagen-dealerbedrijven vormen al vijftig jaar een uitermate belangrijke schakel tussen de klant en hun merk. Daarin is nooit iets veranderd in de afgelopen halve eeuw. Wat wél veranderde, waren de dealerbedrijven zelf: ze werden groter, moderner, professioneler. En hun aantal steeg: van oorspronkelijk enkele tientallen tot honderdtachtig nu. Een aantal in het oog lopende veranderingen op een rijtje. Waarbij één ding bleef: de persoonlijke aandacht voor de klant.**

Bij de introductie van Volkswagen in Nederland, vijftig jaar geleden, stelde Ben Pon meteen al enkele tientallen dealers aan. Die hadden het de eerste tijd best makkelijk, want ze konden de auto's als het ware uitdelen. De vraag was aanzienlijk groter dan het aanbod en bovendien bestond dat aanbod maar uit één model, de Kever, in twee kleuren, leverbaar met één motor. Er werd soms bijna gevochten om de beschikbare exemplaren. Er zijn zelfs periodes geweest dat de koper een vergunning nodig had om een nieuwe auto te mógen

aanschaffen. 'Wie mag de Kever kopen?' was een veelgehoorde vraag bij de dealerbedrijven in die tijd.

### Zorgeloos

De Volkswagen-dealer hoefde dus nauwelijks moeite te doen om zijn product aan de man of vrouw te brengen. Als gevolg daarvan was onderhandelen, bijvoorbeeld over inruil, niet aan de orde. De koper betaalde gewoon de vraagprijs. Een zorgeloos bestaan voor de dealers, zou je denken. Toch was dat niet hele-

maal het geval, want niemand - laat stáán een dealer - vindt het leuk om langdurig 'nee' te moeten verkopen.

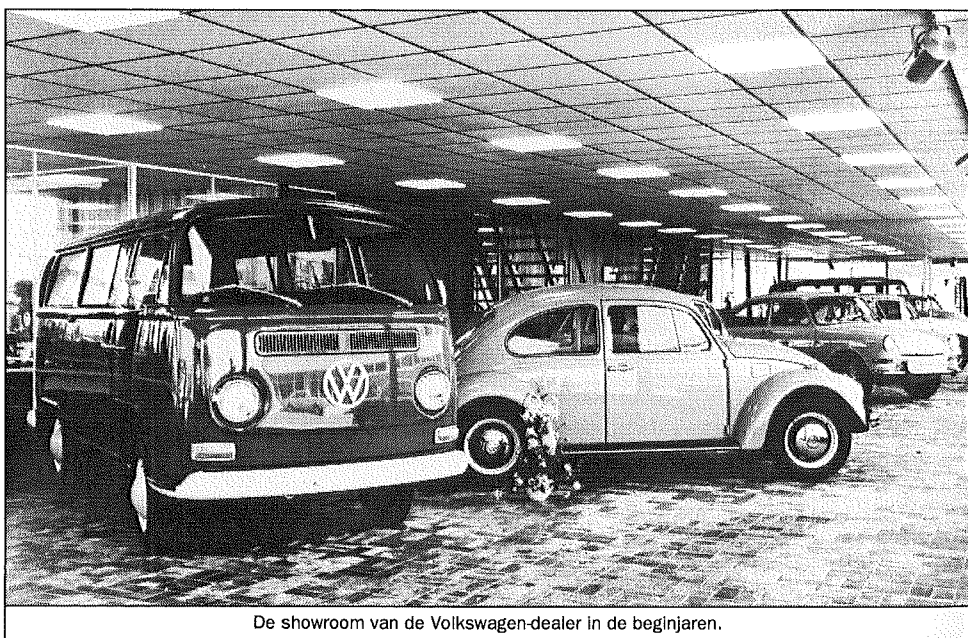
### **Een uitstekende reputatie**

Toch bleef de vraag naar een Volkswagen lange tijd groter dan het aanbod. De Kever verwierf zich al snel een uitstekende reputatie. Daardoor steeg ook de interesse in Volkswagen als merk net zo snel als de productiecapaciteit. Bovendien breidde Pon zijn dealerorganisatie steeds verder uit en kwamen er méér modellen en typen. Ook dat zorgde voor méér vraag naar Volkswagens. Zelfs vandaag de dag nog, waarin de concurrentie heviger is dan ooit, kan het helaas nog wel eens voorkomen dat de Volkswagen-fabrieken niet snel genoeg aan de vraag naar bepaalde modellen kunnen voldoen, met als gevolg langere levertijden dan wenselijk is.

Volkswagen-dealers hoefden vijftig jaar geleden geen grote investeringen te doen om aangesteld te worden. Een net pand met een werkplaats voor een paar

auto's was voldoende om van start te gaan. Het onderhoud aan een Kever bestond uit doorsmeren, olie verversen en een handjevol eenvoudige werkzaamheden. Veel specifiek gereedschap kwam daar niet bij kijken. Speciaal voor bepaalde taken opgeleid personeel was niet nodig. Aan een set ring- en steeksleutels, wat tangen en een paar schroevendraaiers had een goede monteur - vaak ook de eigenaar van het bedrijf - bij wijze van spreken meer dan genoeg.

Nee, dan de hedendaagse dealer! De onderhoudsbehoefte van een Volkswagen is weliswaar nog geen tien procent van vroeger, maar zonder speciale gereedschappen en kostbare apparatuur valt er bijna niets meer te onderhouden of te repareren. Zonder hyper- moderne hefbruggen, computergestuurde diagnose-apparatuur, afstelsystemen voor koplampen, testkasten, rookgasafvoerinrichtingen en nog veel meer hoogwaardige voorzieningen kun je als moderne Volkswagen-dealer domweg geen optimale service verlenen. Diverse werkzaamheden vereisen getraind personeel, ieder



De showroom van de Volkswagen-dealer in de beginjaren.

zijn vak. Daarnaast hebben strenge milieu-eisen de dealerbedrijven tot grote investeringen gedwongen. De opslag van materialen en vloeistoffen moet aan nauwkeurig omschreven eisen voldoen, vloeren dienen een speciale behandeling te ondergaan waardoor ze vloeistofdicht zijn en oude onderdelen dienen gescheiden te worden opgeslagen. Allemaal zaken die de zelfsleutelende baas van weleer langzaam maar zeker tot een moderne, hedendaagse manager heeft gemaakt.

### **Het magazijn van vroeger**

Ook het magazijn van vroeger is niet meer terug te herkennen. Ondanks dat éne model in die éne uitvoering had de dealer van weleer heel veel onderdelen op voorraad, want hij kon maar één keer per maand nieuwe onderdelen bestellen. Zolang wilden klanten doorgaans niet wachten. Anderzijds kon het gebeuren dat bepaalde onderdelen jarenlang ongebruikt in het magazijn bleven liggen.

De hedendaagse Volkswagen-dealermagazijnen zijn veel groter. Toch liggen hier alleen de onderdelen die voor regulier onderhoud en veelvoorkomende reparaties nodig zijn. Maar dan wél van een enorm aantal modellen, typen en uitvoeringen. Computers houden de voorraad nauwgezet bij: dreigt een onderdeel 'uitverkocht' te raken, dan bestelt de computer dat onderdeel automatisch en ruim op tijd weer bij. Gaat het echter om een heel bijzonder onderdeel dat de dealer niet op voorraad heeft, dan kunnen de klanten toch snel geholpen worden. Elk Volkswagen-onderdeel ligt op voorraad in de fabrieksmagazijnen en is op afroep - even intikken op de computer volstaat - binnen 24 uur beschikbaar.

### **Administratief**

In administratief opzicht is er in vijftig jaar veel veranderd. Vroeger was het

heel normaal dat zaken mondeling over een werden gekomen. Een nieuwe auto werd nog niet eens zo héél lang geleden gewoon tijdens het borreluurtje in het café besteld. Afspraken voor onderhoudsbeurten konden mondeling worden gemaakt. Rekeningen werden met de hand geschreven, bestellingen voor onderdelen eveneens.

Tegenwoordig kan er geen handeling meer worden verricht zonder computer. Orders worden nog wel eens met de hand ingevuld, maar later toch altijd ingevoerd en bevestigd via een geautomatiseerd systeem. Afspraken maken voor een onderhoudsbeurt of reparatie kan nog wel via de telefoon, maar de dealer heeft een uitgebreid planbord om alle werkzaamheden zorgvuldig in te passen. Rekeningen rollen al jaren uit de computer. Zelfs het bestellen van nieuwe auto's gaat via geautomatiseerde weg, daar komt de importeur niet eens meer aan te pas.

### **Contact tussen dealer en klant**

Nog zo'n verschil: vijftig jaar geleden kende een dealer zijn klanten bij naam; het waren bijna vrienden. Velen kenden de kentekens van de verkochte auto's uit hun hoofd. Logisch, want er waren minder Volkswagen-rijders en ze kwamen frequenter langs.

Nu komen klanten vaak maar ééns per jaar. Dat maakt het contact tussen dealer en klant uiteraard wat afstandelijker. Maar de persoonlijke aandacht is altijd gebleven! Dat is ook nodig, want de hedendaagse klant is mondiger, stelt veel hogere eisen en vergelijkt producten met elkaar. Ook dáárom zal het Volkswagen-dealerbedrijf altijd een belangrijke spil in de relatie tussen de klanten en zijn merk blijven. Een spil die ervoor zorgt dat de klanten krijgen wat ze van hun dealerbedrijf verwachten: niet alleen perfecte producten, maar ook een optimale service, vóór, tijdens en na de verkoop, zoals alleen de officiële Volkswagen-dealer die kan geven.



# Technische dag, 4 oktober 1997

**Graag nodigt de evenementencommissie u uit voor de laatste bijeenkomst van dit jaar. Ook dit jaar zullen we het jaar afsluiten met een technische dag. We hebben op 4 oktober VAG-dealer Rossen aan de Van Heemstraweg 86 in Beneden-Leeuwen (0487-593064) bereid gevonden de werkplaats voor de leden van de KGCN beschikbaar te stellen.**

Naast taxatie (alleen bij voldoende aanmeldingen) zal er volop gelegenheid zijn om aan uw Karmann te sleutelen of even bij te praten. Tevens zal er personeel van Rossen aanwezig zijn om u met raad en eventueel met daad ter zijde te staan. Ook de clubshop zal deze dag aanwezig zijn.

Mocht uw wagen op deze dag getaxeerd moeten worden, neemt u dan van te voren contact op met Dick Snel (0347) 372356, daar de taxateur alleen aanwezig zal zijn bij voldoende aanmeldingen.

Vanaf 10:30 uur staat de koffie met! voor u klaar. Tevens wordt er tussen de middag gezorgd voor een lunch. In verband met het reserveren van de lunch

graag van te voren even bellen met Anja en Hubert.

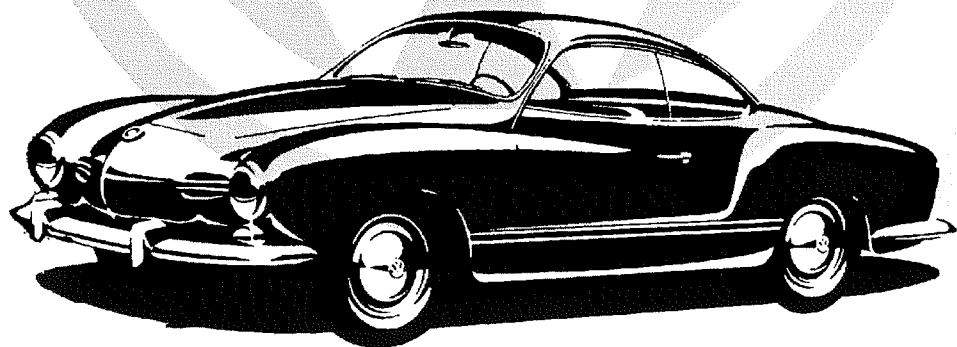
De dag zal ongeveer om 16:00 uur worden afgesloten.

Tot zaterdag 4 oktober!

Anja en Hubert Tribus, (0320) 228875.

**Routebeschrijving naar VAG-dealer Rossen, Beneden-Leeuwen:**

**A15 Tiel-Nijmegen (v.v.); Afslag Echteld/ Beneden-Leeuwen (N323), richting Beneden-Leeuwen, brug over, einde linksaf, Van Heemstraweg, na 100 meter links bij Esso Tankstation zit VAG-dealer Rossen (nr 86).**



# Ankeveen

**Het is zondag 11 mei, op tijd uit bed. Vandaag is het zover, de eerste rit van de Karmann Ghia Club Nederland staat op het programma. Zaterdag heb ik nog even snel de Karmann gewassen. Waar ligt Ankeveen eigenlijk? O ja, ergens in de buurt van Hilversum/Bussum.**



Onze gastheer, Hotel/partycentrum "De drie dorpen".

Op weg naar Ankeveen ontdekte ik in de berm kleine route-bordjes van de KGCN. Ja, Dick en Chiel hadden het netjes voor elkaar. Alleen als je dan met je slaperige hoofd niet oplet waar die bordjes hangen, ja dan zit je voor je het weet midden in de polder. Gelukkig kwam ik een stel andere clubleden tegen die druk seinend mij duidelijk maakten dat ik verkeerd ging. Met een kleine vertraging kom ik dan toch bij Hotel 'de drie dorpen' aan.

## Wat een opkomst

Er staan al aardig wat KG's, ondanks het feit dat het moederdag is. Binnen worden we ontvangen met koffie en appelgebak. Tevens krijgen we het programma voor die dag uitgereikt. De tijd vliegt om, zeker als je zoveel bekenden tegenkomt. Het is inmiddels hoog tijd om te vertrekken. Er zijn toch zeker 35 Karmann's aanwezig.

## De paden op, de lanen in

De route voert ons door een prachtig landschap, langs beken, meren en plas-sen. We komen langs Nijenrode, en

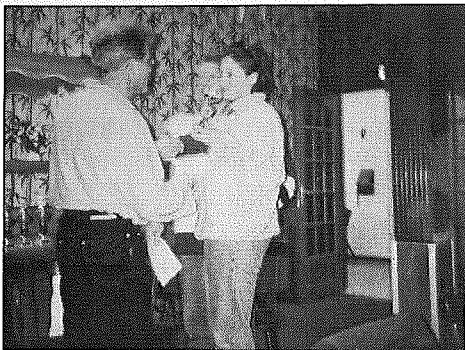
zelfs Paleis Soestdijk zit in de route. Tegen de middag komen we bij Kasteel de Haar te Haarzuilen aan. Hier krijgen we een rondleiding door het kasteel. Het is prachtig te zien hoe men toen, en ook nu nog in het kasteel leeft. Vooral de oude keuken was voor die tijd zeer vooruitstrevend. Een voorbeeld hiervan is de centrale afzuiging via de vloer.

## Op naar het buffet

Na ons bezoek aan kasteel de Haar ver-volgen wij onze route. Via vele smalle pol-derwegen en wederom een schitterend landschap komen we weer in Ankeveen terug. Wat is Nederland toch mooi, maar goed dat ik een Karmann heb, dan zie ik er nog eens wat van. Na terugkomst is Bert-Jan van Bolhuis samen met Jan van Lent al druk bezig met de beoordeling voor het Concours d'Elegance. Binnen is men inmiddels druk met de voorberei-dingen voor het buffet. Dit moet nog even wachten. Eerst volgt nog de bekeruitrei-king. Er vallen weer vele KG's in de prij-zen. In het kader van moederdag worden de bekens aan de vrouwen overhandigd.



Mooie lokatie, met een hele mooie Karmann.



Jan v. Lent onze penningmeester, overhandigt één van de vele bekens.

### Smullen maar

Voor diegenen die zich opgegeven hadden voor het diner, wordt het buffet geopend. Er is een zeer ruime keuze; koud en warm, vlees en vis, aangevuld met diverse salades en sauzen. Na onze buikjes rond te hebben gegeten is het tijd om afscheid te nemen. We kunnen er maar geen genoeg van krijgen en samen met een aantal andere clubleden rijden we gezamenlijk richting huis. Prachtig zo'n sliert KG's over de snelweg. Ik ga op de terugweg nog even bij moeders aan, het is tenslotte moederdag vandaag.

Dick Loenen & Chiel Hilhorst, bedankt voor deze grandioze dag. Ik heb er zeer van genoten.

Willem Sustronk

O ja, ik was het bijna vergeten, omdat het moederdag was, kreeg iedereen uit handen van het bestuur een doosje met overheerlijk zeebanket mee naar huis.



Een heel mooi plaatsje, voor een heel mooi plaatje.

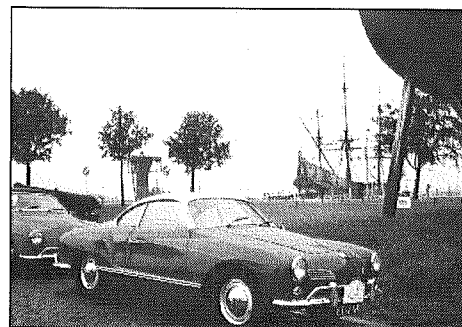
## Na regen komt zonneshijn

**Met een slaperige, wantrouwende blik naar de lucht, vertrokken mijn moeder en ik vol goede moed naar Almere. Via een omweg weliswaar, maar dat ben ik intussen wel gewend. Oriëntatie is niet mijn sterkste punt.**

Na de overvloedige kilometers weg-gelachen te hebben, werd het minder amusant. De Karmann minderde vaart en kijkend in mijn achteruitkijkspiegel zag ik rook van onder de motorkap komen. Nou ben ik niet bepaald een automonteur, maar dit was niet goed! Direct gestopt, motorkap open en de wegwacht gebeld. Die kwam vrij vlot. Hij heeft een stukje gereden met de Karmann en vond hem prima rijden. Ik kon gerust doorrijden. Echter, 15 kilometer later weer hetzelfde. We waren inmid-

Na overleg werd besloten de Karmann maar wat rust te gunnen. Willem Sustronk, die inmiddels weer gearriveerd was, en Jan Kiebert waren zo vriendelijk om ons uit te nodigen de rit met hen mee te rijden. De eerste tussenstop werd gemaakt bij het schip Batavia. Helaas werd het weer er niet beter op. De polders waren bedekt met mist en lieten een verlaten indruk achter. De rit leidde ons naar een Orchideeën-hoeve, alwaar we de lunch gebruikten. Helaas heeft de regen een aantal Karmann-rijders gedwongen naar huis te gaan. De doorzetters vervolgden hun rit naar het Scheepsarcheologisch museum in Ketelhaven. Ondanks het weer en de autopech hebben we een leuke dag gehad. En het moment dat we het museum uitstapten, begon de zon heerlijk te schijnen. Het polderlandschap ziet er dan toch anders uit.

Aragorn (zo heet mijn Karmann) had drie verbrande zuigers en is inmiddels gekomen van de schrik. Op naar Wales!!



Even wat drinken in het restaurant vlak bij "De Batavia".

### Wales

dels wel bijna in Almere. Weer gestopt. Enige minuten later stopte een andere Karmann-rijder. Na kennismaking te hebben, vroeg hij of ik olie en water (?) had nagekeken. Ik besloot hem maar niet om een analyse van het probleem te vragen.

Uiteindelijk zijn wij toch maar naar het meeting-point gereden. Daar aangekomen hoorden we dat Willem Sustronk inmiddels telefonisch gealarmeerd was door een clublid die we al eerder toeterend op de snelweg hadden zien rijden. Willem was vervolgens vertrokken om ons te zoeken.

Het "op naar Wales", bleek toch wat optimistisch gesteld. Het heeft nog aardig wat voeten in aarde gehad om Aragorn zo ver te krijgen de reis te ondernemen.

De start van de trip was gepland op donderdag 26 juni. Echter dinsdag 24 juni om ca. 19.00 uur hoorde ik een duidelijke tik in mijn motor. Ik vertrouwde het niet, dus Henny van Kranen gebeld. Daar aangekomen en na een professioneel oor onder de motorkap gestoken te hebben, was de conclusie niet hoopgevend. De zuigerbusjes hadden het begeven dit keer. De motor moest er weer uit. De paniek sloeg

toe, want ik zou donderdag vertrekken en ik had Willem Sustronk inmiddels geïnformeerd dat alles met Aragorn weer in orde was.

Gelukkig voor mij houdt Henny er wat vreemde uren op na en besloten werd maar direct te beginnen. Woensdag kreeg ik het verlossende telefoontje van Henny. Aragorn was er helemaal klaar voor. Ik moet eerlijk toegeven dat Henny er meer vertrouwen in had dan ikzelf. Maar met zijn sticker op de achterraut als mascotte heb ik de trip aangedurfd.

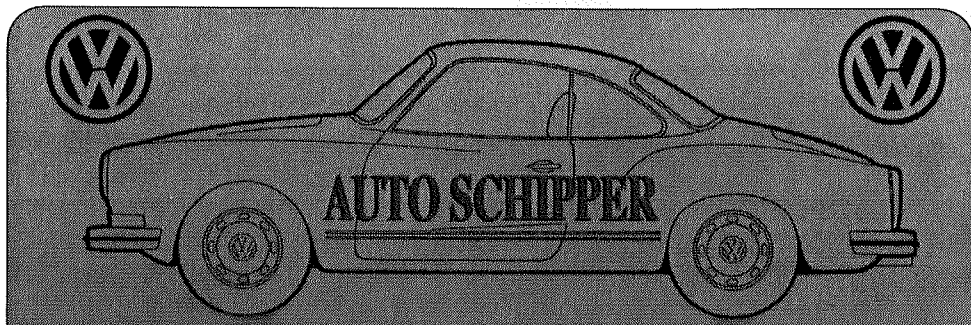
Het is een uitermate geslaagde trip geworden. Niet in de laatste plaats door de goede organisatie van de Britse Karmann Ghia Club, maar ik wil zeker Willem Sustronk niet ongenoemd laten. Hij heeft ons als een ware hopman door het Britse landgoed geloodsd. De sfeer in de groep was bijzonder goed en vooral een gezonde dosis humor kan de leden van de groep niet verweten wor-



Vier pracht Karmann's op een rij, op de parkeerplaats van het scheeps archeologisch museum in Ketelhaven.

den. En bovenal heeft Aragorn zich keurig gedragen tijdens de vele kilometers die we afgelegd hebben. De enige kanttekening die te plaatsen valt, is een besmettelijk virus opgelopen gedurende deze trip. Het Karmann-virus. Kom ik daar ooit nog van af?

Anneke Bogaerts



#### Voor de levering van:

- plaatwerkdelen
- rubberwerk
- stoelbekleding
- tapijzset
- cabrioletdaken
- dashbordbekleding

Ook kunt u bij ons terecht voor:

- restauraties
- reparaties
- schadetaxaties

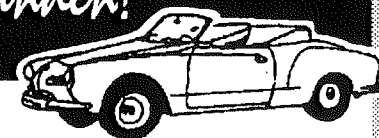
Er zijn altijd diverse Karmann Ghia coupé's en cabrio's op voorraad, bel voor info

Auto Schipper BV Westeinde 315 7671 ES Vriezenveen  
telefoon: (0546) 56 20 04 fax: (0546) 56 10 55

Openingstijden:

Ma. t/m vrij. 8.00-12.00/13.00-17.00 uur. Zat. 9.00-16.00 uur Zon. gesloten.

De verzekering van uw klassieker is bij Nivo in goede handen!



### ✓Auto's van 25 jaar en ouder:

Premie Wettelijke Aansprakelijkheid: vanaf **f 80,-** per jaar.  
Premie WA + Casco: vanaf f 90,- en 0,8% van de taxatiewaarde.

### ✓Auto's van 20 jaar en ouder:

Premie Wettelijke Aansprakelijkheid: vanaf **f 110,-** per jaar.  
Premie Casco: vanaf 1,0% van de taxatiewaarde.  
Taxatie bij een casco-dekking in de meeste gevallen gratis!

### ✓Auto's jonger dan 20 jaar:

Premie Wettelijke Aansprakelijkheid: vanaf **f 130,-** per jaar.  
Premie Casco: vanaf 1,5% van de taxatiewaarde.  
Taxatie bij een casco-dekking in de meeste gevallen gratis!

**Meerdere auto's verzekeren met aantrekkelijke korting is mogelijk.**

**Wij verzekeren ook duurdere auto's met een waarde vanaf f 75.000. Dagelijks vervoer toegestaan. Geen eerste auto verplicht. Alle genoemde premies incl. groene kaart.**

Vraag vrijblijvend offerte, ook voor motoren en scooters.  
Nivo Adviesgroep, geassocieerd aan Makelaardij Voerman-Greve.

Let op: tarieven verlaagd!

**NIVO**  
adviesgroep

Bel (038) 422 69 35 of (038) 421 22 10

Nivo Adviesgroep BV, Emmastraat 7-7a, 8011 AE Zwolle (dagelijks van 9.00 - 21.00 uur)



## Voorjaarsbijeenkomst 11 mei 1997

**Na de moeders op zaterdag het moederdagsgeschenk en de nodige moederdag-aandacht te hebben gegeven waren we er die zondag helemaal klaar voor.**

Eindelijk was het dan zover, onze eerste 'clubdag'. We hadden er ontzettend veel zin in.

Met de blaren op onze handen van het poetsen aan onze Karmann, gingen we richting Ankeveen - 's Graveland. Ondanks het feit dat we gewapend waren met een gedetailleerde kaart van Nederland, zijn we toch eenmaal verkeerd gereden.

Iets voor tien reden we de parkeerplaats op van het restaurant 'De drie dorpen' en we zagen al direct een paar glimmende en bijzonder fraaie Karmanns staan.

Tijdens een kop koffie met appelpunt leerden we al wat andere clubleden kennen. Na een welkomspraatje van Dick Snel en het in ontvangst nemen van een

doos heerlijke zeebanket voor de 'moeders/vrouwen' gingen we, met wat vertraging (niet iedereen bleek het even goed te kunnen vinden) iets na elf van start. Er waren in totaal wel zo'n 35 Karmanns, waarvan een groot aantal Coupe's, enkele Cabrio's en twee stuks type 34.

Het eerste deel van de tocht was zo'n 50 km lang en bracht ons langs allerlei mooie dorpjes, wateren en werkelijk schitterende huizen (het is zeker niet verkeerd wonen in deze omgeving).

We zaten midden in een slinger Karmanns, en tijdens bochten was het echt een te gek gezicht; of je nu voor je of achter je keek, Karmanns all over the place! Het bezoek aan Kasteel 'de Haar' in Haarzuilen was zeker de moeite waard en geeft toch wat afwisseling. Al bleek wel,



dat telkens als de gids even stil was, je de heren kon horen praten over 'hun auto' en alles wat daar ook maar enigszins mee te maken heeft. (En dan hebben de dames dus de naam altijd en eeuwig te kletsen, ja ja!) De aandacht voor het Kasteel was toch niet zo groot als voor de Karmann.

Het tweede deel van de rit was net zo mooi als het eerste. We kwamen nu ook langs diverse kastelen. De complimenten voor Dick Loenen en Chiel Hilhorst hoor, het was echt een heel mooi uitgezette route.

De enige die ons wel een beetje in de steek heeft gelaten was onze koperen ploert. Bij de een-na-laatste bocht, stopten een paar cabrio-bezitters, om toch, al was het dan maar voor die laatste 500 meter, 'open' te rijden. Wel een gaaf gezicht.

Tijdens een drankje en het uitwisselen van Karmann-nieuwtjes/verhalen, hadden de deskundigen de auto's die mee deden aan de concours d'elegance grondig bekeken. De mooie Karmann van Dick Loenen was de winnaar, en terecht ook, want dat is een plaatje.

Het warm/koud buffet was ook een succes, want zo'n dagje toeren maakt wel hongerig hoor. Al met al vonden wij het een waanzinnige ervaring; een dag om aan terug te denken.

Mooie auto's, nieuwe vrienden opgedaan, mooie route gereden en lekker gegeten; wat wil een mens nu nog meer.

Bij de volgende bijeenkomst zijn wij zeker weer van de partij.

*Ugur en Deanne Kalkan*

*V.O.F. "de Keverspecialist"*






- Wij leveren als vanouds alle rubberafdichtingen in de originele kwaliteit, tegen absoluut de laagste prijzen, voor de bouwjaren 1948 t/m 1985!
- Ook hebben wij alle Keveonderdelen op voorraad.
- Veel Karmann Ghia onderdelen en rubbers.

**Bel of fax voor prijsinformatie, voor de laagste prijzen!**

**Schooldijk 60 7833 GM Nieuw Amsterdam Tel. 0591-552292**

Uitsluitend eerste montage!



Alles in de beste kwaliteit!






# Engeland 1996

**Ofschoon er in dit nummer alweer een verslag van de dit jaar georganiseerde reis naar Engeland is te vinden, toch nog een wat verlaat verslag van ons Engeland-avontuur in 1996. Onze reis naar Engeland begon in Uden, Noord-Brabant.**

Marc en ik (Jolanda) wilden afgelopen jaar heel graag met de Karmann naar Engeland. Wegens omstandigheden hadden we allebei niet zoveel dagen om op te nemen om gezamenlijk met de Karmann-ploeg te vertrekken, dus besloten we zelf de reis te organiseren, met hulp van Pete Morley van de Engelse Karmann-organisatie. Mijn zus (Anita) is werkzaam in de 'vakantie- en reiswereld' dus het was geen enkel probleem om uit te zoeken van hoe, wat, waar en wanneer. De reis was zo geboekt. Tot zover verliep alles op rolletjes.

Donderdagavond, de avond voor ons vertrek, gingen we met de Karmann naar mijn zus om alles door te spreken voor de volgende ochtend.

## Controle

Op de terugweg werden we aangehouden door de politie. Gelukkig hadden we alle papieren bij ons en de Karmann was piekfijn in orde. Geen reden voor een bekeuring dus. Nadat de politie-agent (met hulp van zijn zaklamp) alles had bekeken (van binnen en van buiten) mochten we doorrijden. Deze agent had natuurlijk nog nooit zo'n auto gezien, die ervaring hebben we al eens eerder gehad.

## Vroeg op

Op tijd naar bed gegaan, want de volgende ochtend zouden we vroeg vertrekken. Negen uur zijn we vertrokken, alles gepakt, de videocamera opgeladen. Onderweg wat met de camera gespeeld (vraag dat maar na bij Willem Sustronk). Met de Karmann rustig doorgereden naar Calais, en rond 3 uur stonden we in een rij voor de Hoovercraft te wachten. Toen

we eindelijk aan de beurt waren bij het loket, zei een vriendelijke man in rap Frans, dat we dus mooi in de verkeerde rij hadden gestaan. We hadden helemaal geen kaartjes voor de Hoovercraft, maar voor de veerboot van P&O. Nadat we de auto dus op de goede boot hadden geparkeerd, konden we rustig wat rondlopen en de boot bezichtigen. Na ca. 1,5 uur arriveerden we in Dover, Engeland.

## Zoek-zoek-zoekertje

Eindelijk waren we er dan. We liepen naar beneden, om in de auto te stappen en weg te rijden. Alleen waar stond de auto nu toch? We waren vergeten op welke etage de auto stond. Het zweet stond ons in de handen, en het huilen stond ons nader dan het lachen. We hebben, geloof ik, heel de boot gehad. Van al dat rennen, al die trappen en afstanden lopen zijn we nog afgevallen ook. Eindelijk zagen we ons autootje staan. We stonden vooraan met de Karmann, dus de rest van de auto's (die achter ons stonden) waren er maar gewoon omheen gereden. Moerderziel alleen stond hij daar.

We stapten in, startten hem en reden weg. Na vijf minuten echter was het echter alweer afgelopen. De auto deed niets meer. Marc liet de auto uitrollen tot aan de controle-post en na een hoop gescheld en gevloek (alsof dat zou helpen) kreeg Marc hem gek genoeg toch weer aan de praat (zou het toch helpen?).

## Links rijden

We reden de snelweg op richting Hawkhurst. Dat links rijden is wel even wennen zeg. De snelweg leek ons makkelijker dan we dachten. Elke keer dat wij

wilden uitvoegen richting Hawkhurst kwamen wij doodleuk weer op de snelweg terecht en zagen we dat we nog steeds verkeerd gingen. Na verloop van enige tijd hadden we het eindelijk door en reden dit maal goed!

In Hawkhurst aangekomen wilde Marc snel nog even tanken, want de benzine was zo goed als op. We hadden eurocheques en een pin-pas bij ons, dus lukken moest het altijd. Die mensen hadden blijkbaar nog nooit een cheque gezien, want ze moesten de cheque zodanig bekijken met een blik van: is dit wel goed, is dit wel een echte cheque. Pinnen was er al helemaal niet bij, want dat kennen ze daar niet. Dan maar contant betalen (gelukkig hadden we wat cash bij ons) Wat een gedoe zeg voor een sloot benzine.

## Nog even wat eten!

Snel ingecheckt bij het 'bed and breakfast-hotel' en van daaruit meteen weer vertrokken naar het Tudor Court Hotel,

waar de rest van de Karmann-club al was voor de bijeenkomst. Gegeten hadden we nog niet, dus rond 21.30 uur was het wel weer mooi geweest en reden we terug naar ons hotel. En nu eerst ETEN!! We moesten wel heel erg snel zijn met bestellen en eten, want alles zou om 23.00 uur dicht zijn. Snel zo goed en zo kwaad als het ging wat verorberd. Gelukkig hadden we koekjes van huis meegenomen, zodat we onze, nog niet verzadigde magen, nog konden aanvullen.

Een heenreis met hindernissen. Het was overigens een heel tof weekend, en de terugreis .... die is gewoon normaal verlopen.

Marc en Jolanda Bongers

**ALLES ONDER ÉÉN DAK!!!**

# Cabrio

# Hoods

Cabrioletdaken  
Interieurs en tapijtsets  
Fineer en kapframe restauraties  
Dashboard bekleding

*scherpe prijzen door eigen import!*

importeur van:  
**P&P autobekledingen**

Doejenburg 4<sup>A</sup> 4024 HE ECK EN WIEL Tel: 0344 693 694

# De historische Volkswagenrit op 11 april 1997

**Bert van Walsum DE 23 62**

**Het was een heel leuke verrassing toen Dick mij belde in januari dit jaar, of ik mee wilde rijden op 11 april met mijn Cabrio ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van Pon.**

De tijd gaat snel, en voordat je het weet, is het zover. Auto uit de winterstalling, nog even een APK, poetsen en poetsen en dan op weg. Donderdag 10 april arriveren we om 22.00 uur in Hostellerie de Hamert (op eigen initiatief).



Er was nog niet gegeten, maar daar weten ze in bourgondisch Limburg wel raad mee. Heerlijke asperges met een goede witte wijn en een heerlijk caramel-toetje, doen de stress van die dag weer vergeten. Na een welverdiend bubbelbad, een goede nachtrust en een goed ontbijt is het dan zover.

## **Een leuke ervaring**

Om 08.50 uur starten we de motor op weg naar de Kasteeltuinen te Arcen, het beginpunt van de rit. Het startnummer in spiegelbeeld bevestigen is niet zo eenvoudig als je wel denkt, en het mijne was nr. 202.

Er waren bijzonder veel Kevertjes te zien. Na een kop koffie en een flink stuk vlaai is het dan tijd voor de eerste etappe, dwars door het mooie Limburgse land. De kap kon helaas niet open, omdat het veel te fris was, maar met de verwarming en de radio op de goede stand, was het leuk toeren. Op wisselpunt 2 begon de 2e etappe, met een journalist van de Eemlander aan het stuur. Een leuke ervaring om eens op de andere stoel te zitten, weliswaar met gekrulde tenen en een verhoogde hartslag. Dit alles gelukkig zonder reden, maar toch.

Aangekomen bij een 'Auberge', werd ons een smakelijke warme maaltijd aangeboden. Hier Monique Rosier gezien, wat ook wel leuk is, niet waar. Toen de 3e etappe gereden met Jeroen Jongeneel, een journalist van Auto Visie.

De 4e etappe was het sluitstuk van de dag. Dit werd gevolgd door een heerlijk diner bij Hostellerie de Hamert, een optreden van buttenreder Harry Knoop, en een aandenken van Pon aan deze dag. De wijn en het eten was werkelijk heerlijk. Toch nog maar een nachtje slapen bij de Hamert, want Rotterdam is toch wel 'ver', als je rozig bent van een dagje toeren in de Karmann Ghia, zullen we maar zeggen.

Een leuke ervaring.

*Bert van Walsum*

(Advertentie)

## NEUFFER

Kompetenz in Sachen Karmann

Viele Karmann Fahrer aus Holland kennen uns schon, Ihnen is unser Name ein Begriff für Zuverlässigkeit und Kompetenz. Wir haben das wohl größte Ersatzteillager in Europa für Karmann Ghia. Über Kotflügel, Frontmasken, Türen, Dichtungen, Chromteile, Kleinteile bis hin zu Gebrauchtteilen und Reproduktionen. Auf einer Fläche von über 900 m<sup>2</sup> lagern wir unsere Ersatzteile. Im Mai 1997 werden wir eine Karosseriewerkstatt speziell für den Karmann eröffnen. Unfallreparaturen, Teil- und Vollrestaurationen werden dann von einem Fachmann durchgeführt mit modernsten Werkzeugen durchgeführt.

### Hier einige Sonderangebote:

#### **Beleuchtung**

Rücklichtglas bis 7/69, rot/rot, orig. VW

**hfl 147,50**

Rücklichtglas bis 7/69, rot/orange, orig. VW

**hfl 167,30**

Rücklichtglas bis 8/69 - 7/71, rot/orange, orig. VW

**hfl 127,70**

Rücklichtglas bis 8/69 - 7/71, rot/rot, orig. VW

**hfl 147,50**

Scheinwerfer, ab 8/60, orig. VW

**hfl 236,60**

Blinkerglas, Fgst. Nr 5 853 202 bis 7/69, orig. VW

**hfl 24,75**

#### **Dichtungen**

Türdichtung (Schloß- und Bodenseite), orig. VW

**hfl 48,50**

Haubendichtung vorne, orig. VW

**hfl 88,10**

Blinkerdichtung, ab 8/69, orig. VW, li. oder re.

**je hfl 88,10**

Dichtung f. VW-Zeichen

**hfl 12,20**

Haubendichtung, hinten

**hfl 24,75**

Dichtung für Fensterschacht, bis 7/71

**hfl 24,75**

Dichtung für Stoßstangenhalter bis 7/71, orig. VW

**hfl 4,95**

Dichtung für Rücklicht 8/59 - 7/69, orig. VW

**hfl 18,80**

#### **Chrom & Zierteile**

Zierleistsatz (12-teilig), orig. VW

**hfl 157,40**

52 Clips dazu, orig. VW

**hfl 24,75**

VW - Zeichen vorne, (3 Teile)

**hfl 88,20**

Karmann Ghia Schild, orig. VW

**hfl 68,30**

#### **Blech**

Lampentopf, orig. VW

**hfl 84,10**

Außenschweller, rechts oder links

**hfl 137,60**

Innenholm, komplett (Warmluftkanal)

**hfl 494,00**

Bodenhälfte, links oder rechts,

**je hfl 494,00**

Türen, gebraucht, rostfrei,

**ab hfl 298,00**

#### **Sonstiges**

Frontscheibe, Verbundglas (laminiert)

**hfl 345,50**

Türscheibe Cabriolet, 3/59 - 7/71

**hfl 295,70**

Türfangband, ab 3/59

**hfl 34,65**

Türverkleidungen mit Tasche, schwarz, Paar

**hfl 246,50**

Schriftzug Karmann Ghia, ab 8/62, orig. VW

**hfl 74,25**

### **Täglicher Versand, Zahlung mit MASTER-/VISACARD möglich.**

Bitte beachten Sie auch unsere große Auswahl an Fahrzeugen: Hier ein kurzer Überblick, was wir z. Zt. anbieten können (Preisklasse zwischen 3.500 und 22.000 DM)  
**Coupés:** 1956, 1958, 1963, 1966, 1968 (2x), 1970 (3x), 1972 (2x), 1973 (4x) 1974 (1x)  
**Cabrios:** 1958, 1959, 1962, 1966, 1969 (2x), 1970 (3x), 1971

**Fa. Neuffer - Gerhard Gerdes Str, 17 - 37079 Göttingen**

**Tel. +49 551 505070 - Fax +49 551 505075**

orig. VW Neuteile - Reproduktionen - 900 m<sup>2</sup> Lager - Gebrauchtteile - Fahrzeuge  
Jetzt neu: eMail: 055148334-0001@t-online.de

# Internet

**Surfen op de vele site's is tegenwoordig geen nieuwtje meer voor de vele gebruikers van Internet.**

Niet voor niets heeft in ons vorige blad ook al een stukje bestaan met de vele mogelijkheden op Karmann Ghia gebied. Zoals techniek, auto-informatie, te koop aangeboden of gevraagd, onderdelen adressen en kleuradviezen. Informatie over KG-clubs over de hele wereld.

En ja hoor, ook onze Karmann Ghia Club heeft vele pagina's informatie op Internet. Een van onze leden, Henny van Kranen, bewijst dat hij niet alleen weet hoe hij luchtgekoelde VW moet repareren of restaureren, maar vindt ook nog tijd (nou ja als iedereen slaapt) om zijn andere hobby

de computer de vele mogelijkheden van het wereld wijde Internet te laten afspeuren en er zelf mee te werken. Hij heeft vele pagina's over onze club op Internet gezet in het Nederlands en Engels. En het is daarmee een perfecte PR voor onze club wereldwijd.

Henny onze complimenten!

Bezoek onze site:  
 HTTP:\\www.geocities.com\\Motor City\\downs\\6698

Dick Snel



# Auto verzekeringen

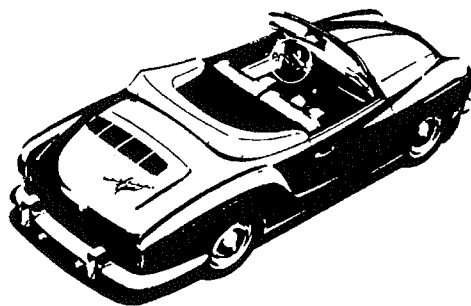
**Naar aanleiding van dit onderwerp in ons vorige blad, blijken er toch nog enige onduidelijkheden te zijn ontstaan.**

**VVS verzekeringen te Amsterdam geeft onze leden een extra clubkorting van 20%, doch dit geldt alleen voor de gewone motorrijtuigenverzekering.**

Wel wordt in deze vorm voor de Karmann Ghia de casco-premie standaard berekend over f 20.000,- terwijl onze auto veelal hoger wordt getaxeerd.

Wanneer u kiest voor de verzekeringsvorm waarbij het Oldtimertarief (WA-plus o.b.v. getaxeerde waarde) geldt, dan kent men geen extra korting. Tevens dient de eerste auto dan bij VVS verzekerd te zijn. Hiernaast een overzicht van de twee verzekeringsvormen.

Dick Snel



## DE TWEE MOGELIJKHEDEN BIJ VVS VERZEKERINGEN B.V. VOOR LEDEN VAN OLDTIMERCLUBS

### GEWOON TARIEF MINUS 20% CLUBKORTING

#### Welke auto's komen in aanmerking?

- In principe alle auto's mits het een aanvaardbaar risico betreft.  
 Uitgesloten worden:  
 a) auto's met buitenlands kenteken  
 b) auto's gewoonlijk in buitenland gestald  
 c) bestuurders bij aanvang verz. > 70 jr.  
 d) cabriolets met bestuurders < 24 jr.

#### Eisen voor cascodekking

- Recent taxatierapport:  
 \* door VVS erkend expert  
 \* kosten voor verzekeringsnemer  
 \* rapport twee jaar geldig  
 \* taxatiewaarde bepalend voor schadevaststelling bij totaal verlies

#### Premieberekening

W.A. premie afhankelijk van gewicht, bouwjaar, km per jaar, schadevrije jaren en regio. Premieberekening casco over 20.000 gulden.

#### Bonus/malus regeling & Regio-indeling

B/M wel van toepassing (proyemiusverklaring moet worden overlegd).  
 Opbouw korting mogelijk.  
 Regio-indeling van toepassing op premie-berekening.

#### Eigen risico

Standaard 300,- per gebeurtenis  
 Voor cabriolets geldt een aparte regeling.  
 Voor bestuurders t/m 23 jaar geldt een extra eigen risico van f.150,- per gebeurtenis.

#### Uitbreiding van de dekking

- \* met Rechtsbijstandverzekering
- \* met Schadeverzekering voor inzittenden (SVI)
- \* met Ongevallenverzekering voor inzittenden (OI)

### OLDTIMERTARIEF

#### Welke auto's komen in aanmerking?

- Persoonsauto's van 20 jaar en ouder.  
 Dienst tweedehands/hobby-auto te zijn.  
 Eerste auto dient bij VVS verzekerd te zijn.

#### Eisen voor cascodekking

- Recent taxatierapport:  
 \* door VVS erkend expert  
 \* kosten voor verzekeringsnemer  
 \* rapport twee jaar geldig  
 \* taxatiewaarde bepalend voor schadevaststelling bij totaal verlies

#### Premieberekening

W.A. premie afhankelijk van bouwjaar/km per jaar  
 Cascopremie berekend over taxatiewaarde

#### Bonus/malus regeling & Regio-indeling

B/M regeling niet van toepassing  
 Regio-indeling niet van invloed op de premie

#### Eigen risico

Standaard 300,- per gebeurtenis

#### Uitbreiding van de dekking

- \* met Rechtsbijstandverzekering
- \* met Schadeverzekering voor inzittenden (SVI)
- \* met Ongevallenverzekering voor inzittenden (OI)

In het algemeen kan men zeggen dat de klant bij een gewone motorrijtuigenverzekering met clubkorting op een hogere premie uitkomt dan bij de oldtimerverzekering. De motorrijtuigenverzekering echter heeft een aantal voordelen boven de oldtimerverzekering: 1) geen kilometerbeperking, 2) betere voorwaarden, 3) bonus/malus-korting, 4) schadegegarant-regeling bij eigen risico, 5) vervangend vervoer.

# Overwinteringsmijmeringen

**In de maanden februari en maart, als we langzamerhand weer de voorjaarsmoetheid voelen aankomen, kan de Karmann Ghia helpen deze te verdrijven, dan wel draaglijk te maken. Maar ook als irritatiemiddel staat de Karmann zijn mannetje.**

Vooral de schil van het voertuig komt hiervoor in aanmerking. We moeten de auto dan wel op de sloop kopen, want de gangbare handel levert ons uitsluitend Karmann's waarvan de schil met tectyl behandeld is, zodat roestvorming wel iets, maar toch niet afdoende geremd wordt. Jammer maar waar.

Willen we de Karmann als werkobject hebben, dan moeten we hem dus wel op de sloop kopen, of tenminste bij een handelaar, gespecialiseerd in de verworpenlijke verkoop van wrakken.

Hebben we eenmaal zo'n ding, dan volgt steevast een week later de eerste klap, gevolgd door de legendarische woorden: "Waar ben ik aan begonnen!!" Na 3 tot 4 weken wordt alle moed, gereedschap, schuur- en roestwerende middelen verzameld en wordt tot actie overgegaan.

Staat het voertuig of wat hiervoor door moge gaan overdekt, dan wordt als eerste alles wat maar te demonteren is, ook daadwerkelijk gedemonteerd.

Staat het vehikel constant in de open lucht, dan is er maar een remedie: "Men neme een groothandelsvoorraad menie, en blijven trouw kwasten zonder demontage van kwetsbare roestaantrekkende delen. Vechten tegen de roestkaai!! Hopeloos dus.

We gaan dus uit van de eerste situatie. De wagen wordt "gestript". Alles eraf. Als het zover is, dan volgt de tweede klap. Overal waar je maar kunt kijken, zie je die vervelende onrembare roest. Na het verwerken van deze dreun is de moedige eigenaar toe aan zijn eerste periode van ziekteverlof, vanwege depressieve aanvallen. Kan wel een jaartje duren!

Na de gedwongen rustpauze wordt de restauratie vol goede moed weer voortgezet. Alles wordt gelast, gerepareerd, geschuurd, geplamuurd, geschilderd, in de juiste kleur gespoten en getectyleerd. Na dit werk zijn we zover dat we goede vrienden gaan worden met de plaatselijke VW-dealer in verband met de aanschaf van het een en ander.

Wanneer het de arme eigenaar gelukt is de nieuwe onderdelen voor zijn Karmann te bemachtigen, is hij toe aan zijn tweede periode van gedwongen afwezig zijn. Vaak is de bankrekening dan zo roestkleurig, dat overgegaan moet worden tot een opnameperiode van enkele weken in een rusthuis voor overspannen Karmannbezitters.

Hebben ze deze periode zonder noemenswaardig blijvend letsel overleefd, dat kan begonnen worden met het monteren van de onderdelen.

En kijk, .... na een dubbele inzinking, de niet eerder genoemde dreiging van echtscheiding en soms hoog oplopende ruzie's met andere huisgenoten over kleuren enz. is daar dan eindelijk het resultaat. Glimmend in de zon, staat daar een echte Karmann Ghia, die ongeveer 4 keer zijn eigen waarde heeft gekost. Een plaatje!! VOORLOPIG!!

Wat is namelijk het geval. Dit verhaal herhaalt zich zo eens in de paar jaar, zodat de gemiddelde Karmann-rijder een goede relatie met zijn huisarts heeft en bij tijd en wijle zich afvraagt of hij niet beter kan gaan fietsen.

*Anja en Hubert Tribus*

## KARMANN GHIA CLUBSHOP

Postkaarten diversen KG per 5 stuks .....	fl. 10,00
Club Sweater wit L-XL-XXL .....	fl. 49,75
Bodywarmers met KG-logo blauw XL-XXL .....	fl. 67,50
Zilveren KG-hanger coupé + ketting .....	fl. 36,50
Reverspeld KG-logo .....	fl. 14,25
Speldje KG cabrio rood of blauw .....	fl. 16,75
Speldje KG .....	fl. 15,75
Sticker KG-logo wit .....	fl. 3,95
NL Clubschildje .....	fl. 19,75
Boek "VW KG aus Osnabrück (markt)" .....	fl. 51,00
Technische boeken prijs op aanvraag.	
Nederlands boek over de	
"Historie van VW's periode 1931 tot 1974" .....	fl. 38,50
Nieuw reparatie handboek KG tot 1961 280 pagina's .....	fl. 64,75
Handboek Type 34 (Engels).....	fl. 38,50
Nieuw KG onderdelen shietboek tot 1974 .....	fl. 42,50

Bovengenoemde artikelen zijn snel te bestellen door overmaking van het totaalbedrag op de rekening van de clubshop Karmann Ghia, onder vermelding van het gewenste artikel en aantal plus vermelding van naam en adres. Een betaalcheque van bank of giro opsturen kan ook, dit werkt het snelst.

De prijzen zijn inclusief verzendkosten.

Bankrekeningnummer 33.60.89.988. Giro van de Bank 176655.

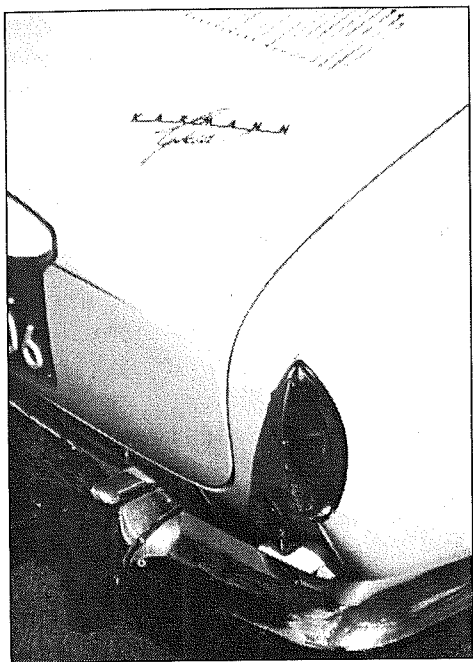
T.n.v. Clubshop Karmann Ghia.



# Volkswagen Karmann Ghia

## Type 14 (deel I)

**Het is niet zo ingewikkeld de geschiedenis van de Karmann te reconstrueren, want we hoeven helemaal niet zo ver terug in de tijd. De meesten van ons hebben, meestal echter niet bewust, de geboorte, de bloei en het einde van Karmann Ghia kunnen meemaken. Dat het allemaal zo ver terug lijkt heeft mijns inziens voor een belangrijk deel te maken met de snelheid van de maatschappelijke ontwikkeling in het algemeen en de nog veel snellere ontwikkeling van de automobiellindustrie in het bijzonder.**



haast elk model, nadat het pakweg 2, 3 jaar oud is, afgelost door een opvolger en verwezen naar de grote schroothoop van de tijd.

Veel mensen, zelfs in auto's geïnteresseerden, blijven het antwoord schuldig als je ze vraagt hoe de tweede versie van de Ford Escort er uit zag of wat het model was waarmee Datsun doorbrak in Nederland en welke auto VW naast de Kever uitbracht voor de man met de wat dikkere beurs. Het zou leuk zijn om eens onderzoek te doen naar wat herkend of wat herinnerd wordt op historisch autobebied. Je zou een heel scala in beeld krijgen van echt populaire klassiekers, via nauwelijks gekende tussenmodellen tot totaal vergeten grootheden. Het mag duidelijk zijn dat de Kever in brede lagen van de bevolking hoog zal scoren als echt populaire klassieker. Maar hoe zit dat met al die andere Volkswagens die er geweest zijn. In dit artikel kijken we naar een 'bijna vergeten grootheid', de Karmann Ghia.

### **Een gouden drie-eenheid**

Kijken we naar de tekst die aan de buitzijde van elke KG is aangebracht dan ontdekken we 3 firmanamen. In de eerste plaats VW, dan Karmann en ten slotte Ghia. Hoe kon het zo komen dat deze 3 gerenommeerde bedrijven gemeenschappelijk tekenden voor 1 auto?

In de eerste jaren nadat Heinz Nordhoff de leiding van de grotendeels verwoes-

te VW-fabriek had overgenomen gingen zijn eerste gedachten bepaald niet uit naar een gericht modelbeleid. Hij had zijn handen vol aan de wederopbouw van de productielijnen, de uitbouw van het VW-dealernet en vooral het verbeteren van zijn aanvankelijk enige model, de Kever. Het was de tijd dat de Kever nog net zoveel fouten had als een hond vlooien, dit volgens een uitspraak van Nordhoff zelf.

Maar in 1952 was er bij VW inmiddels veel ten positieve veranderd. Zo was de arbeidsproductiviteit per werknemer ten opzicht van 1946 verzesvoudigd en bijna ongemerkt was men meer gaan produceren en exporteren dan die ene zwarte Kever. Naast de 'Standard' was er sinds 1949 een luxere Exportversie. Voorts was er op initiatief van Wilhelm Karmann een succesvol begin gemaakt met de bouw van het type 151, de Cabriolet en bovendien was er inmiddels een tweede type VW, de bus. Maar aan de productie van een tweezitter werd in Wolfsburg helemaal niet gedacht. Dit in tegenstelling tot wat leefde bij de plannenmakers in Osnabruck en Turijn bij respectievelijk Karmann en Ghia! En dan meer specifiek bij Wilhelm Karmann, die als geen ander wist dat de partnerkeuze het belangrijkste was in het project dat hem voor ogen stond. Hij was de bedenker van de drie-eenheid: Ghia voor het ontwerp, Karmann met zijn ervaring en expertise bij

serieproductie van tamelijk exclusieve wagens en VW voor de basistechniek en het verkoop en service-apparaat.

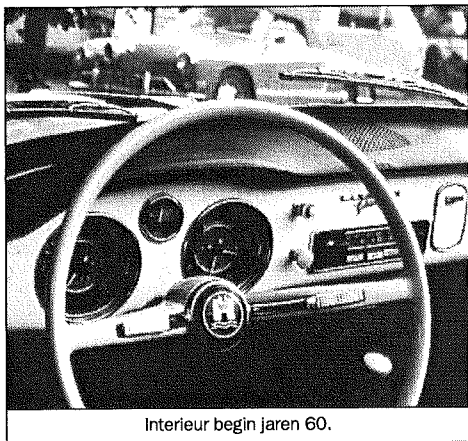
### **De eerste fase**

Duidelijk is dat de leiding van het VW-concern in de vroege jaren vijftig niet zat te wachten op een "Luxusmodell". Geheel anders lag dat bij Karmann. In zijn fabriek werd op dat moment naast de Kever Cabriolet gewerkt aan beperkte series voor o.a. Ford (Taurus-bestelwagen) en DKW, maar op goede gronden stuurde Wilhelm Karmann aan op nauwere samenwerking met VW. Het visitekaartje van het kunnen van Karmann was in die tijd de DKW-Meisterklasse Cabriolet. Echter, tegenover de Kever Cabrio, die van dezelfde productielijn rolde, moest de DKW in een aantal opzichten duidelijk het loodje leggen. Het schitterende wagentje was tamelijk traag en veel kopers hadden daarenboven grote moeite met de versnellingshandel, waarmee (à la Renault 4) in het dashboard moest worden geroerd om de povere 3 versnellingen in werking te stellen. Bovendien was de DKW duurder dan de VW, die inmiddels naam had gemaakt als een onverwoestbaar karretje, dat je in de weinig voorkomende gevallen bij vestigingen van een uitgebreid dealernet kon laten repareren. DKW was een aflopende zaak en VW zat



De twee laatste versies, 1972 en 1971.

in de lift. Alle reden dus voor Karmann om bij VW aan te dringen op een nieuw model, tot 1953 echter tevergeefs. Wilhelm Karmann had voor een dergelijk project goed onderbouwde plannen in de kast. Hij dacht nadrukkelijk aan een open tweezitter. Een belangrijke reden daarvoor was de groeiende buitenlandse markt van met name de Engelse roadster (van o.a. MG en Triumph) waarvan zo'n 80% werd geëxporteerd. Maar, als gezegd, de papieren plannen van Karmann zetten geen zoden aan de dijk en hij overdacht nog eens zijn succesvolle tactiek uit 1949, toen de ongevraagde presentatie van een kant en klaar prototype van een Kever Cabriolet bij de VW-directie onmiddellijk de aanstoot gaf tot de bestelling van de eerste 1000 exemplaren. Ook toen zag Karmann een grote klant, in dat geval Adler, verdwijnen en was hij op zoek naar nieuw emplot voor zijn werknemers.



Interieur begin jaren 60.

Op de internationale autosalons werden door fabrikanten en constructeurs als Karmann warme contacten gelegd en onderhouden met de eveneens aanwezige carrosserieontwerpers. Zo ontstond ook de relatie tussen Wilhelm Karmann met de man die snel daarna verantwoordelijk zou blijken voor het zo bewonderde koetswerk van de Karmann Ghia: Luigi Segre. De zakelijk en artistiek directeur

van het in 1918 in Turijn ontstane ontwerp-bureau 'Carrozzeria Ghia' maakte in het voorjaar van 1953 met Karmann een afspraak voor een ontmoeting tijdens de Parijse autosalon van dat jaar. Bij de Franse VW(!)-importeur had Segre zijn nieuwste ontwerp in de vorm van een rijdend prototype van een schitterende Coupé op het onderstel van een kever geparkeerd. Karmann was meteen laaiend enthousiast over de elegante vormgeving en had nu een belangrijke troef in handen om Nordhoff te winnen voor zijn plannen. De wagen ging terug naar Turijn voor wat kleine detailwijzigingen om vervolgens in het diepste geheim naar Osnabruck te worden getransporteerd waar de Karmannstaf in recordtijd de kostenberekening voor de serieproductie maakte. Nordhoff verscheen in november 1953 in Osnabruck, was onmiddellijk overtuigd vanwege het fraaie ontwerp en de financiële onderbouwing en gaf ter plekke zijn zegen over het totale project; een nieuwe Volkswagen was geboren.

### De KG in serieproductie

Voordat de nieuweling in juli 1955 in Georgsmarienhütte (vlakbij Osnabruck) aan pers en publiek werd voorgesteld was er nog veel werk aan de winkel. Van prototype naar seriemodel is in 't algemeen een lange weg, maar Karmann had (en heeft!) voor een snelle ontwikkelingsfase alle techniek en expertise in huis. In de eigen modelmakerij werden de enorme mallen voor de individuele carrosserie-onderdelen geproduceerd. Want uiterlijk lijkt het koetswerk een elegante gestroomlijnde vorm, in werkelijkheid bestaat het geheel uit tientallen losse gestansde plaatdelen, die pijnlijk precies aan elkaar gelast zijn. Het slijpen en polijsten van de geassembleerde carrosserie leverde natuurlijk het nodige metaalafval in de holle ruimtes op. Dat slijpsel was veel later weer voor een groot deel schuld aan de roestgevoeligheid van de wagen. De legpuzzel van plaatdelen bezorgde en bezorgt nog

steeds restaurateurs de nodige hoofdbrekers; een Karmann is niet te vergelijken met een Kever, dus alleen zeer goede plaatwerkers kunnen met dit 'moeilijke' koetswerk uit de voeten.

Voor de start van de productie werden echter nog een aantal details gewijzigd. Zo kende het prototype een gedeelde achterbumper en in het achterpantser daartussen twee platte openingen voor de uitlaat. Bij Karmann vond men deze oplossing te delicaat en de achterbumper werd doorgetrokken, waardoor de standaard-uitlaat van de kever weer bruikbaar werd.

Van de kever stamde ook het complete technische gedeelte. De wagen werd aangedreven door de bekende luchtgekoelde boxer met 1192 cc cilinderinhoud die 34 pk leverde bij 3400 toeren. Dit alles bezorgde de eerste Karmann een maximale kruissnelheid van 116 km/h, meer dus dan de Kever, die toen 80 kg lichter was. De bodemplaaf werd 16 cm verbreed, waardoor de brede en lage stoelen konden worden gemonteerd. Omdat de Karmann bijna 20 cm lager is dan een Kever diende de hoek van het stuurkolom gewijzigd te worden en werd het luchtfilter, net als bij het type 2, naast het motorblok geplaatst. De technici van Karmann bedachten verder nog de uiteindelijke vorm van de luchtsleuven in het motordeksel, de neusgaten voor de luchttoevoer in het interieur en een stabilisatorstang op de vooras. Aan de buitenzijde werd het fraaie Ghia-beeldmerk met kroontje, dat het prototype nog sierde, vervangen voor de bekende lettermerken die de gehele productieperiode vrijwel identiek bleven.

Bron: VW-Euro-Magazine/Jarko Aikens

## Praktische tips voor uw Karmann Ghia

### TIP 1

**Als een auto langere tijd (langer dan een week) stilstaat, haal dan de minpool los van de accu. Staat hij meer dan een maand stil, laad dan de accu af en toe bij met een acculader. Heeft de auto nog langer stilgestaan (meer dan een half jaar), ververs dan de olie, want deze oxideert. Het is dan ook nodig de bandenspanning te controleren en te kijken of de banden niet zijn uitgedroogd. Laat na het starten de motor rustig lopen zodat de olie weer in de motor kan worden rondgepompt. Anders is motorschade door gebrek aan smering niet ondenkbaar!**

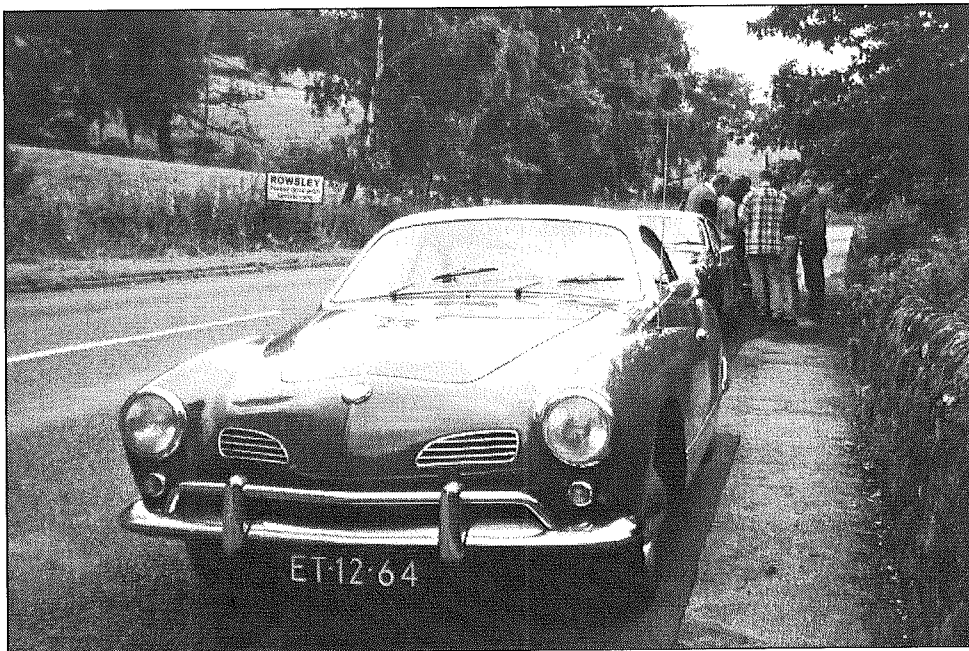
### TIP 2

**Vastzittende wielbouten losdraaien. Een simpele lekke band kan voor meer narigheid zorgen dan je zou denken. Het probleem is dat de wielbouten in de garage worden aangedraaid met een luchtsleutel en dat er flink wat kracht nodig is om ze los te draaien. Oplossing: met een voet op het linkerdeel van de kruissleutel en een hand aan het rechterdeel, lukt het meestal voldoende kracht te zetten om de bouten los te krijgen.**

### TIP 3

**Super Bleifrel zonder loodvervanger. Loodhoudende superbenzine (98 ron) is in Duitsland niet meer verkrijgbaar. Maar anders dan in Nederland, hebben de Duitsers geen loodvervanger aan de 'Superplus bleifrel' toegevoegd. Bij het tankstation zijn echter flesjes met loodvervanger verkrijgbaar. Het is aan te raden dit middel inderdaad te gebruiken, want oudere motoren hebben dat hard nodig. Maar niet allemaal! Kijk daarom nog eens in het instructieboekje.**

**Dick Snel**



Rowsley, nee dat stond niet op onze routekaart, tijd voor overleg.

## BETWS-Y-COED we where there!

*Al in november 1996 nodigde de Engelse Karmann Ghia Owners Club ons uit om bij hun internationale meeting in North Wales aanwezig te zijn. Reeds twee maal eerder was ik aanwezig op de meetings van de KGOC-GB. Het zijn altijd goed georganiseerde weekends met prachtige routes (scenic drives) leuke attracties/bezienswaardigheden en boven al heel, heel veel Karmann Ghia's uit heel Europa.*

Niet zo gek dus dat, toen ik hoorde dat de meeting dit jaar in North Wales zou worden gehouden, ik besloot e.e.a. in Nederland te gaan promoten en begeleiden. Na een aanvankelijk rustige start had ik eind april toch vijf Karmann's bij elkaar. Het gezelschap bestond uit negen personen, een gezellige club, allemaal 'jonge honden'. Dat kon dus nog wel wat gaan worden daar in North Wales. En reken maar dat het wat geworden is. Naast dat het 'bere' gezellig was, hebben we elkaar ook beter leren kennen en hebben op het Karmann-gebied ook veel van elkaar opgestoken.

We beleefden een fantastisch weekend en hadden het allemaal zeer goed naar ons zin. Een klein beetje regen (het viel de eerste dag met bakken uit de hemel) kon de pret dan ook niet drukken.

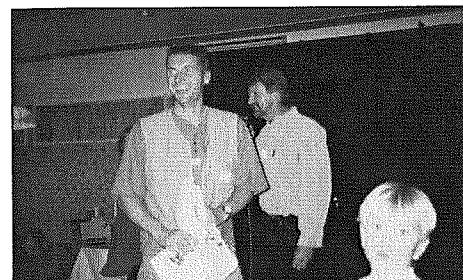
### Prijzenpot geplunderd

De KGOC-GB heeft misschien aan onze komst een kleine kater overgehouden. Het was namelijk zo, dat de prijzenpot door de Nederlandse delegatie behoorlijk werd geplunderd. Ynte & Christien Kingma wonnen de prijs voor de meest originele Karmann type 14 en ikzelf won de

prijs voor "The best engine". Verder werden er lotnummers getrokken, waarbij alle overige leden van de Nederlandse delegatie een prijs wisten te bemachtigen.

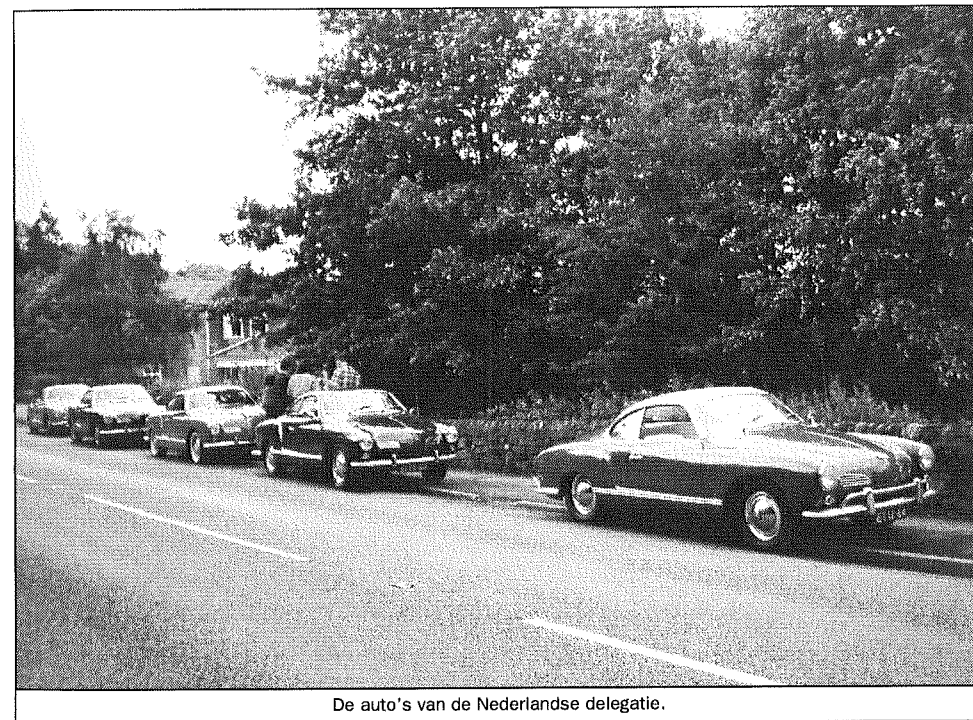
### Filmdebuut

We hebben zelfs de TV gehaald. Toen we op het concoursveld stonden, was daar ook een filmploeg aanwezig. Vincent



Pete Leysten wint hier in de "Roffel" (soort loterij) een troost prijs.

Meekenkamp, mijn co-piloot en vanaf nu mijn manager, kwam in gesprek met de jongedame die de interviews deed. Het bleek dat ze zelf helemaal gek is van Karmann Ghia's, maar er op dit moment zelf nog geen heeft. Ze zou graag een mooie KG willen filmen voor haar TV-programma. Dat is geen probleem zegt Vincent, en neemt haar mee naar onze Karmann. Ze was gelijk helemaal ingenomen met de beauty van mijn KG. Ze wilde hem graag filmen, maar ze wilde ook een interview met de bestuurder en iemand anders van de uit Nederland meegekomen clubgenoten. Jan Kiebert wordt als gelukkige gekozen en nadat Anneke nog even mijn neus heeft gepoederd en de haartjes goed heeft gedaan kon het filmen beginnen. Eerst even proefdraaien, wat oefenen, en dan draaien maar. Helaas is halverwege het bandje vol, en moet het nog een keer over. Tenslotte wordt ook de motor en het interieur gefilmd. Helaas zullen wij het in Nederland



De auto's van de Nederlandse delegatie.



Een blik op de, door de Nederlandse groep, gewonnen prijzen

nooit op TV te zien krijgen. Het betrof namelijk een commercieel Wales satellietstation.

Wel heeft de voorzitter van de Engelse club, Derek Frow, toegezegd een copy van de tape te maken, zodra hij deze binnen heeft. We zijn zeer benieuwd.

### De boot wacht niet

Aan alles komt een eind, en zo ook aan dit onvergetelijke weekend. Maandagmorgen nemen we afscheid van Brain

en Enid Youe, het eigenaars-echtpaar van het Fairly Glen Hotel. Via de snelweg gaan op weg naar Hull. Nee, nu geen mooie routes door het schitterende landschap van North Wales, maar via de M62 zo snel mogelijk naar de boot. Aangezien het toch bijna 400 km is en de boot niet op ons wenst te wachten, de enige juiste weg. Na een rustige overtocht komen we met enige vertraging om 08.30 uur in de haven van Rotterdam aan. Nu alleen weer even wennen aan het rechtsrijden.

Mede reisgenoten: Ynte, Christien, Jan, Arie, Pete, Koen, Anneke en Vincent nogmaals bedankt voor jullie bijdrage aan dit onvergetelijke weekend.

P.S. Volgend jaar weer? Velen zeiden direct al ja, nu als het aan mij ligt ....., graag.

Willem Sustronk.



Interview met een plaatselijk satelliet station. Let ook op de persoon Rechts van de Karmann Ghia. Deze probeert de auto van de handrem te krijgen zodat hij uit het beeld rolt.

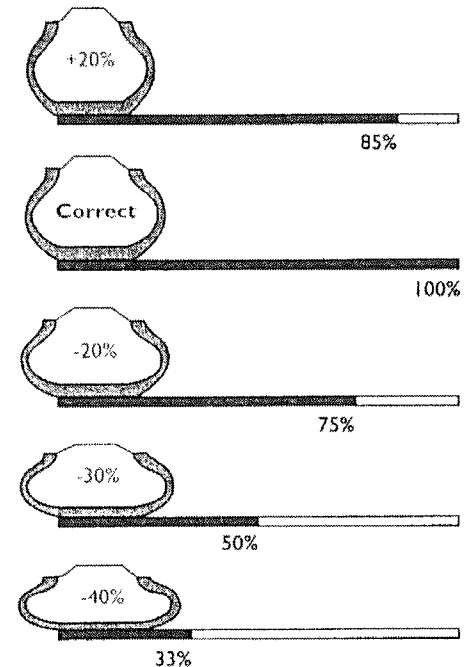
## Banden ...

**Banden vormen het enige contactvlak tussen uw auto en het wegdek. De totale oppervlakte is dus slechts vier bierviltjes! En daarop moet van alles gebeuren. Banden dragen zorg voor het overbrengen van vermogen, beremming, besturing en vering. Veiligheid, rijcomfort, brandstofverbruik en levensduur worden sterk door de banden en hun onderhoud bepaald. Goede banden en deskundig bandenonderhoud zijn dus van levensbelang voor u en uw passagiers. Het enige dat u hoeft te doen is regelmatig de band te laten inspecteren op profieldiepte, spanning, beschadiging en slijtage. De bandenspecialist verricht deze inspectie graag voor u. Daarnaast kunt u zelf eenvoudig enkele bandentips in acht nemen.**

Het is verstandig de bandenspanning zelf regelmatig te controleren. Dit kost echt niet veel moeite en biedt grote voordelen. Een onderspanning van bijvoorbeeld 20% betekent al snel een verlaging van de levensduur met wel 25% en een verhoging van uw brandstofverbruik van 2%. Er zijn alleen enkele spelregels verbonden aan het controleren en corrigeren van uw bandenspanning, ongeacht merk, maat of type. Wij geven u graag de belangrijkste.

- Bij het meten van een sterk afwijken- de onderspanning, controleer dan de band op eventueel aanwezige inrijdingen en beschadigingen, bijvoorbeeld een spijker. Verwijder deze nooit zelf, maar roep hulp in van uw bandenspecialist.
- In geen geval dient deze band bijgepompt te worden. Dit is LEVENSGEVAARLIJK!

- Controleer uw bandenspanning regelmatig. Bandenspanning dient 'koud' gemeten te worden.
- Dit betekent dat er minder dan drie kilometer gereden mag zijn als u de bandenspanning gaat meten. Banden worden tijdens het rijden namelijk warm. Dit is normaal. De spanning loopt tijdens het rijden op met ca. 0,2 a 0,3 bar (20 tot 30kPa).
- De aanbevolen bandenspanning voor uw auto (deze verschilt per type) vindt u terug in of aan uw auto: instructieboekje, het handschoenenkastje of tankdekselklepje.
- Kunt u de aanbevolen bandenspanning niet terugvinden dan kan uw bandenspecialist u informeren.
- Er is een spanning voor normaal gebruik en een hogere spanning voor gebruik autosnelweg, respectievelijk in beladen toestand.
- Laat NOOIT spanning teruglopen, maar corrigeer banden op een as tot een gelijke waarde.



Involed van de bandenspanning op levensduur van de band.

- Controleer uw reserveband (ook als deze wat moeilijker bereikbaar is) gelijktijdig met uw andere banden en pomp deze op tot de hoogste adviesspanning die bij de auto hoort (dit is meestal 3 atm.)
- Zorg dat het ventiel voorzien is van een ventiel- of stofdopje. Deze verzorgt de laatste, noodzakelijke afdichting.

**Profiel diepte: minimaal 1,6 mm**

In Nederland en de meeste Europese landen geldt een wettelijke minimum profiel diepte van 1,6 mm. In veel omstandigheden is een grotere profiel diepte (2 a 3 mm) aan te raden voor betere rijeigenschappen en grotere veiligheid. Dat vinden niet alleen de banddeskundigen, maar ook consumenten- en verkeersveiligheidsorganisaties. Door uzelf is de profiel diepte te controleren door de slijtage-indicatoren te bekijken. Deze zijn op zes plaatsen in het loopvlak aangebracht en zijn herkenbaar aan een teken op de wang (b.v. TWI)

Als de slijtage-indicator gelijk ligt met het profiel dan moet de band onmiddellijk vervangen worden. Let ook op ongelijke slijtage van het loopvlak.

Raadpleeg in dat geval uw bandenspecialist voor het analyseren van de oorzaak en het realiseren van de noodzakelijke oplossingen.

**Met een goed profiel meer veiligheid**

De profiel diepte van de band is onder meer van invloed op de zogeheten waterafvoercapaciteit. Bij een nat wegdek geldt: hoe meer profiel hoe meer en hoe beter water afgevoerd wordt. Dit is natuurlijk van belang voor de grip op de weg en de lengte van de remweg. Wat dit betekent voor de veiligheid van u, uw passagiers en uw medeweggebruikers laat zich raden. Laat daarom uw banden op tijd vervangen.

PROFIELDIEPTE MM	REMWEГ VAN 100 NAAR 60 KM/H									RIJBAAN
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	
7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	nat
5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	droog
7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

*Invloed van de profiel diepte op de lengte van de remweg*

*Dick Snel*

**ZIJN ER WIJZIGINGEN IN UW AUTOBESTAND  
OF GAAT U VERHUIZEN???**

Meldt dit dan a.u.b. telefonisch of schriftelijk aan:

Karmann Ghia ledenadministratie

Mathilde Snel, Wilgenstraat 5 4131 AL Vianen

telefoon-/fax nummer: (0347) 37 23 56

**Héél, héél, héél erg  
lang geleden leefde  
er een Volkswagen.**

**En hij leeft nog steeds.**



**Volkswagen. Wie anders?**

## KGCN-Evenementen 1997:

**4 oktober:** Technische dag bij VAG-dealer Rossen,  
Beneden-Leeuwen  
(zie pagina 14)

### **KGCN-Evenementen 1998 (onder voorbehoud):**

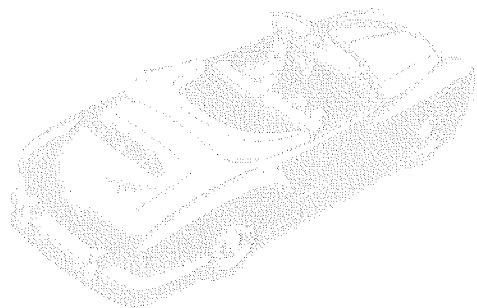
**1 februari:** Jaarvergadering

**11 april:** Technische dag

**17 mei:** Voorjaarsbijeenkomst

**13/14 juni:** Zomerbijeenkomst

**6 september:** Najaarsbijeenkomst



# VVS..... SERVICE IN VERZEKEREN

- Voor leden
- WA+ Kasko-polis met uitkering volgens vaste taxatie.
  - Maximale service door geheel Europa.
  - Aantrekkelijke premie door old-timer tarief.
  - Snelle en vakkundige schade-afhandeling.

Vanzelfsprekend ook de perfecte verzekering voor uw dagelijkse auto.

## VERZEKERINGEN

POSTBUS 53 / 1110 AB DIEMEN / TEL: 020 6607272

# Een onderhouds- en/of restauratie beurt?

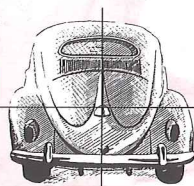


## Uw dierbare Karmann Ghia is bij ons in vertrouwde handen!

**Van Kranen verzorgt/levert:**

- levering plaatwerk type 1,2,3
- grote en kleine beurten
- verzorging van APK
- levering onderdelen type 1,2,3
- grote sortering gebruikte onderdelen
- restauratie groot of klein
- de specialist voor inbouw roldaken
- goede afhandeling van schade
- meer dan 15 jaar ervaring
- garantie op reparaties

Autolas - Restauratiebedrijf  
**H.B. VAN KRANEN**  
luchtgekoelde volkswagens



Slikslootstraat 2, 2921 LH Krimpen a.d. IJssel, Tel.: 0180 - 55 12 11, Fax.: 0180 - 55 12 59  
E-mail: hvkranen@worldaccess.nl, Home-page: <http://www.worldaccess.nl/~hvkranen>.

**Van Kranen, de oldtimer-specialist voor Volkswagen & Porsche**