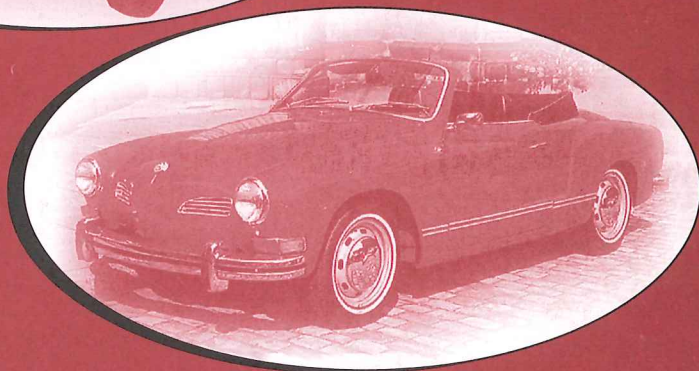
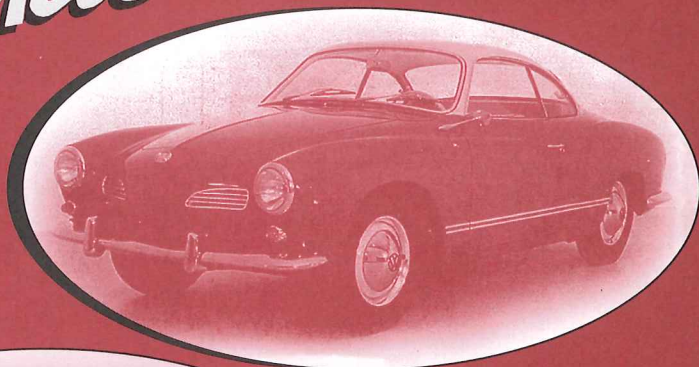


KARMANN

Ghia
Club NEDERLAND



UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB

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 20 JAAR).



SIJM IMPORT EXPORT
HOBBENDONKSEWEG 142, 5283 HM BOXTEL HOLLAND
TELEFOON / FAX NR. 04116 - 75588

KARMANN

Ghia Club

N E D E R L A N D

INHOUD

| | |
|--|----|
| Colofon | 2 |
| En zo is het dus gekomen | 3 |
| De belasting | 5 |
| Goed begin | 7 |
| Taxatie | 11 |
| Ik hou van Holland | 14 |
| Type 34 | 16 |
| Clubshop | 18 |
| Open pen | 19 |
| De mooiste Karmann Ghia in Budel | 23 |
| Te koop | 26 |
| Evenementen | 28 |

Beste Karmann Ghia vrienden en vriendinnen.

Inmiddels licht onze eerste Karmann Ghia clubdag achter ons, en niemand kan meer tegen spreken dat het een prachtige dag was met veel mensen, mooi weer en natuurlijk veel mooie auto's.

Wij hebben een rondrit gereden (de schapen waren volgens mij met "vacantie Peter") maar wel hebben wij de voorzitter en zijn vrouw van de engelse Karmann Ghia Owners Club als gast op deze dag mogen begroeten. Ook willen wij Wilma Zwart nog bedanken voor de prachtige aquarel die zij beschikbaar had gesteld (om de clubkas aan te vullen) en deze heeft een nieuwe eigenaar gekregen. Wij willen Peter van Ommeren en zijn vrouw hartelijk bedanken voor het verzorgen van deze dag. Vooruit kijkend zien wij de laatste actieve dag alweer komen. De technische en taxatiedag op 24 september a.s. (zie hierover in het blad) welke verzorgd zal worden door Paul Brus.

Hopende u ook op deze dag te kunnen begroeten.

Voorzitter
Dick Snel

1^e JAARGANG NR2
SEPTEMBER 1994

KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

Verenigingsregister Kamer van Koophandel te Zutphen nr. V-104725
Bankrelatie: Rabo-bank Zenderen, rekeningnummer: 145617890
(gironummer van de bank: 899051)

VOORZITTER / CLUBSHOP

Dick Snel, Wilgenstraat 5, 4131 AL Vianen
Telefoon: 03473-72356

PENNINGMEESTER / LEDENADMINISTRATIE

Paul Brus, de Haar 24, 7625 PS Zenderen
Telefoon: 074-661113

SECRETARIS / PUBLIC RELATIONS

Bert-Jan van Bolhuis, Middellaan 3, 7314 GA Apeldoorn
Telefoon: 055-552299

REDACTIE-COMMISSIE

Kopij: Wilma Zwart, Houtse Heuvel 67, 4911 AV Den Hout
Telefoon: 01620-59086

Vormgeving: David Soekana, de Akker 54, 3411 ZK Lopik
Telefoon: 03485-3400

Druk: Drukkerij Helvetica, Vianen

EVENEMENTEN-COMMISSIE

Peter van Ommeren, Houtkamp 6, 3841 XD Harderwijk
Telefoon: 03410-23732

TECHNISCHE COMMISSIE

Bob Ravesteijn, Dennenlaan 207, 1161 CP Zwanenburg
Telefoon: 02907-2591

KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIL)

Marc Honders, Kraaienest 90, 3224 PM Hellevoetsluis
Telefoon: 01883-22588

(opgaven graag schriftelijk naar bovenstaand adres)

RECLAME-ADVERTENTIES

Inlichtingen bij Dick Snel, 03473-72356

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,-

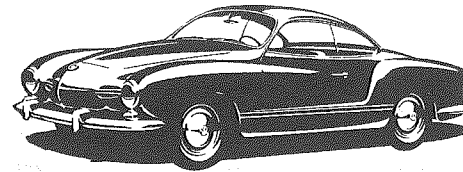
Bij plaatsing gedurende 1 kalenderjaar (minimaal 4 nummers) 10 % korting. Betaling dient vooraf te worden voldaan. Bovenstaande tarieven zijn alleen dan geldig, wanneer de advertentie opnameklaar wordt aangeleverd. Een bewijsnummer wordt automatisch toegezonden.

Contributie:

De contributie per kalenderjaar bedraagt f 55,-. 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.

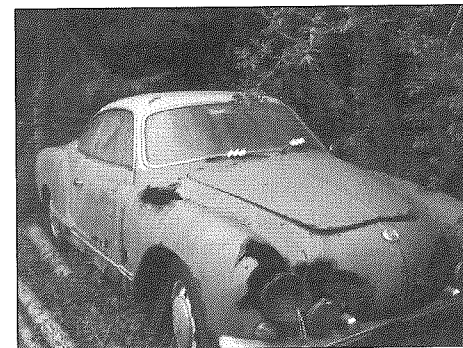
Opzeggingen graag vóór 1 december voorafgaand aan het nieuwe lidmaatschapsjaar!

De in deze uitgave gepubliceerde artikelen worden door het bestuur en/of de redactie niet gecontroleerd op hun inhoudelijke juistheid en/of volledigheid en hoeven derhalve ook niet overeen te komen met de mening van het bestuur en/of de redactie.



TAXATIE

Op de technischedag 25 september a.s. (zie elders in dit blad) zal tevens de mogelijkheid zijn voor taxatie van de Karmann Ghia bij voldoende deelname. De taxatie wordt uitgevoerd door Ton van de Marel een bekende en ervaren expert op het gebied van VW's. Tevens zal aanwezig zijn Jochem van het Hout onze tussen persoon van de VVS welke graag al uw vragen op het verzekerings gebied zal beantwoorden. Taxatie van de auto is een zaak die iedere twee jaar dient te worden uitgevoerd, en niet alleen voor je zelf maar ook voor vervelende zaken die op je af kunnen komen als er werkelijk een "foutje" gebeurd, en de tegenpartij je graag van zich afschud. Taxatie in clubverband kost fl. 50,- welke betaald dient te worden aan Ton van de Marel en binnen 14 dagen ontvangt u een officieel taxatierapport. Opgeven en inlichtingen voor taxatie: Dick Snel, tel.nr. 03473.72356 uiterlijk voor 23 september i.v.m. voldoende deelname.



Wat is die nou waard?

Lidmaatschapkaart

De lidmaatschapkaart die je ontvangt als ledenkaart van de club heeft vanaf heden een extra toegevoegde waarde gekregen, bij aankopen van auto gereedschap, materialen, autowas en dergelijke bij alle Brezan Automateriaal zaken krijg je een korting die kan oplopen tot 30% op vertoon van de clubkaart.

Het Bestuur

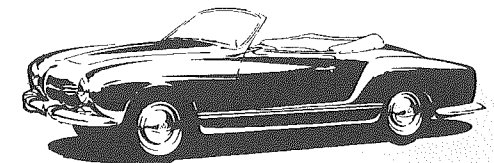
VW-EURO 1994

VW-Euro In Baarlo wordt op 17 en 18 september het jaarlijkse VW-Euro spektakel gehouden. De Karmann Ghia is de auto die dit jaar in de belangstelling staat en zal op dit weekend goed vertegenwoordigd zijn. Ook is door VW-EURO, aan onze club, een stand aangeboden die u kunt vinden in de tent op het circuit. Kom eens langs voor een praatje.

Het Bestuur

GOED BEGIN

De Karmann Ghia is altijd een buitenbeentje geweest: op het kever-onderstel werd een opvallende, fraaie sportcoupé gebouwd wat het merk ook interessant maakte voor een kieskeuriger publiek dan de grote massa. Zie elders in het clubblad



En zo is het dus gekomen.....

Zoals jullie wellicht gelezen hebben in het eerste nummer van onze Karmann Ghia Club Nederland, ben ik min of meer in de redactie van jullie of beter onze club gesleept. Ik heb geen enkele redactionele ervaring en gooi mijzelf dus gewoon maar in het diepe. Ik beloof een ieder dat ik mijn uiterste best zal doen.

Ik zal even wat over mijzelf vertellen. Ik ben dus Wilma Zwart 44 jaar, moeder van twee zonen, Jeroen 11- en Martijn 9 jaar, getrouwd met Albert 45 jaar. Wij wonen in een boerderij in het kerkdorp Den Hout, gemeente Oosterhout, in de mooie provincie Brabant. Van huis uit komen wij uit de Randstad, maar wonen al 11 jaar in Brabant, waarvan 10 jaar in Oosterhout en het laatste jaar in Den Hout.

Waar ik mij zoal mee bezig hou?

Ik sta mijn man bij in onze zaak. (Ons bedrijf levert en monteert stalen dak- en gevelbekleding van voornamelijk bedrijfspanden). Ik probeer mijn kinderen zo goed mogelijk op te voeden en ook onze twee katten Tom & Jerry, daarbij kook ik graag (niet altijd!!) en ben graag creatief bezig met bijvoorbeeld tekenen/schilderen. Rond onze boerderij bevindt zich een prachtige, net aangelegde tuin, wat ook veel aandacht van mij vergt. Onze boerderij is van 1911 dat betekent dat er altijd wel wat te doen is in/om ons huis. Ik kom eigenlijk altijd tijd te kort. Godzijdank heb ik een rechter- en linkerhand, onze steun en toeverlaat, onze Nel, die mij héél véél huishoudelijk werk uit handen neemt. Zij hoort dan ook echt bij ons gezin, zij past regelmatig op onze kinderen, zodat Albert en ik, na héél véél gedane arbeid, eventjes uit kunnen blazen. Héérlijk!!!

Hoe ik terecht kom in de wereld van oude auto's?

-Ik, die van auto's altijd zei "een noodzakelijk kwaad", wil echt haar Karmannetje niet meer

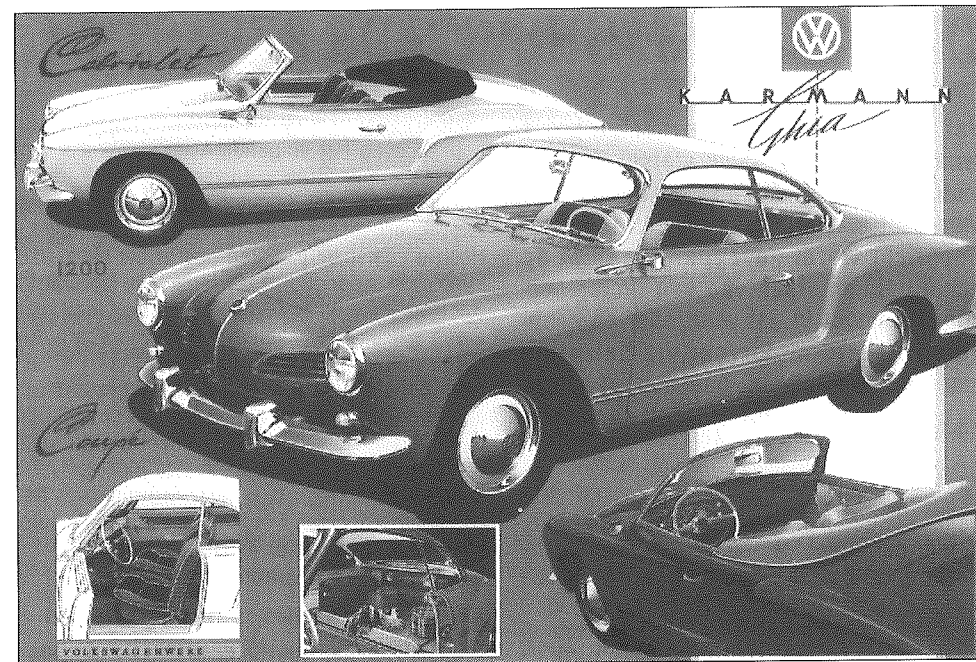
kwijt! - Toen er een tweede kind op komst was, kreeg mijn man eindelijk zijn zin. Hij vond het nodig dat er een boodschappenautootje kwam en kocht dus voor mij een mini, en een jaar later een Opel Corsa. (Voorheen deed ik alles gewoon lekker op de fiets.) Echter mijn man, een echte auto-geek, pleegde altijd op zaterdag de autorubriek van de Telegraaf uit te pluizen en vond daar, inmiddels 8 jaar geleden, een advertentie van een Karmann Ghia. Ik wist niet eens of eigenlijk ik had nog nooit van een Karmann Ghia gehoord.

Albert verzamelt ook Dinky en Corci Toys en liet mij een Karmann zien. Ach wel leuk vond ik. Onder het mom van zo'n oude auto behoudt z'n waarde en wordt alleen maar meer waard, reisden wij af naar Maastricht, waar deze auto te koop werd aangeboden. In één woord een plaatje, een Nederlandse auto, 2e eigenaar, in originele staat, slechts 56.000 km op de teller en van het bouwjaar 1961.

Op stal

Gekocht (ik verkocht) dus. Deze auto heb ik uiteindelijk een jaar of 3 dagelijks gebruikt, maar doordat ik toen nog bijna dagelijks op onze zaak werkte, stond mijn Karmannetje te vaak in de regen vond ik. Wij besloten toen de Karmann op stal te zetten en deze Karmann werd toen als "mooi weer auto" gebombardeerd. Enfin een aantal jaren later (inmiddels 1992) hadden wij toen inmiddels ook in het bezit gekomen van een Cadillac Coupe de Ville, bouwjaar 1956) en een Porsche Carrera (de droom van mijn man), wij hebben zelfs een bank laten maken van een achterkant (helaas mensen niet van een Karmann) van een Cadillac Fleetwood 1959. (HOEZO AUTO-GEK!!!!)

Toen de zomers dus nog mooi waren, en de ene na de andere cabriolet op de markt verscheen, leek het ons ook wel leuk om een cabriolet aan te schaffen. Eerst gekeken naar een Ford, Renault, VW etc., maar als boodschappenauto (een kratje drank past niet eens' in de kofferbak) is dit toch niks..... Totdat we op een autobeuris in Lisse een Karmann Cabriolet zagen staan. Tja nog niet aan



deze mogelijkheid gedacht, onder het mom, behoudt z'n waarde...etc. gewoon je huidige auto, toen een Opel Kadett als boodschappen auto, werd ik weer door Albert overgehaald (kostte dit keer wel héél weinig moeite, moet ik toegeven) dus Karmann Cabriolet, in goede staat, bouwjaar 1972, ingevoerd uit Amerika, erbij. Het gevolg hiervan is, dat er met de Coupé nog nauwelijks gereden wordt en nu wil mijn Albert deze auto verkopen, maar jullie raden het misschien al....ik niet, onder het mom, behoudt z'n waarde, eet geen brood etc.

Mijn hart verpand

Aan deze mooie originele auto heb ik dus mijn hart verpand. (Mijn man zijn droom, ik de mijne... ja toch) Nu, ik hoop dat jullie heel veel

leesplezier zullen beleven aan ons (jullie) blad en wij van het bestuur verwachten van iedereen uiteraard hééééél vééééél kopij.

Wilma Zwart

P.S. De mensen die mij misschien of beter gezegd mijn auto gemist hebben op de bijeenkomst in Giethoorn, daar had ik dus een hele goede reden voor. Wij hadden oorspronkelijk op 5 juni, maar door het slechte weer een week verschoven, die datum namelijk met vrienden en kennissen een eigen rit georganiseerd. Wij hebben ongeveer 50 km. door het mooie brabantse land gereden met 11 auto's (ouder dan 20 jaar) o.a. een Bentley 1929, maar ook een Dafje 1972. Heel gezellig. Zo zien jullie, wij hebben om ons heen nog meer autogeekken gecreëerd."

DE KARMANN GHIA EN DE BELASTING

Het kabinet heeft het voornemen per 1 januari 1995 een nieuw stelsel voor de motorrijtuigenbelasting in te voeren.

Men gaat er hierbij van uit dat de belastingplicht wordt gekoppeld aan het op naam hebben staan van een motorvoertuig. Dit houdt in dat voor ieder op naam geregistreerd motorvoertuig belasting moet worden betaald, ongeacht of er van de openbare weg gebruik wordt gemaakt.

Van belasting naar houderschap

De belasting Net als bij het oude systeem kan er ook in de toekomst gekozen worden uit de driemaandelijke of jaarlijkse betaling. Betaalt men per jaar dan heeft men een korting van f 20,-. De tijdvakken gaan niet meer in op de eerste of de zestiende van de maand, maar tellen vanaf de datum van afgifte van het deel 1. Net als in het huidige systeem moet men ook in de toekomst van te voren betalen

Vrijstelling

Voor personenauto's met een leeftijd van 25 jaar en ouder zal er een vrijstelling gelden. Deze vrijstelling is op verzoek en men zal er dus zelf om moeten vragen. De exacte voorwaarden, waaronder de vrijstelling zal worden verleend, zijn op dit moment nog niet bekend.

Schorsing

Als men van plan is een auto voor langere tijd niet te gebruiken, bijvoorbeeld bij restauratie, dan is er de mogelijkheid om schorsing aan te vragen. Dit zal echter niet geheel kosteloos zijn en slechts geldig zijn voor de periode van één jaar. Daarna moet men weer opnieuw een schorsingsverzoek indienen.

Tip

Voor diegenen onder ons die al langere tijd een type 4 stil hebben staan en nu bang zijn hier toch

houderschapsbelasting over te moeten gaan betalen even het volgende: Jaarlijks wordt het bestand van de RDW gezuiverd. Dit houdt in dat alle auto's waarvan in geen 3 jaar meer een deel 3 is afgegeven, als gesloopt worden beschouwd. Heeft u echter de papieren nog in uw bezit, dan kunt u op ieder moment vragen om deze auto weer opnieuw op te nemen in het bestand. Heeft u van het uit het bestand nemen van een auto, die al geruime tijd stil (minimaal 3 jaar) staat, geen bericht gehad, dan is de kans groot dat u ook in de toekomst niets zult horen van de RDW of de belastingdienst, tot dat u met uw auto weer wilt gaan rijden en deze aanmeldt voor een APK keuring. Er zal dan een apart formulier op het postkantoor moeten worden ingevuld om de auto weer op te laten nemen in het bestand.

Belasting vrije dag

Om met een auto, die uit de APK en uit de belasting is, toch naar een APK keuringsstation te kunnen rijden, is er op dit moment de mogelijkheid om op het postkantoor een zogenaamde belastingvrije dagkaart te krijgen. Dit is formulier MB 17. Hiermee mag dan over de kortste weg naar de APK en terug worden gereden, ook al vindt de keuring plaats buiten uw woonplaats. Dit zal in de toekomst waarschijnlijk zo blijven.

Kampeerauto's

Voor kampeerauto's bestaat nu de zogenaamde 60-dagen kaart. In de toekomst zal deze vervangen worden door het 1/4 tarief. Dit houdt in dat men hetzelfde betaald als nu alleen er wordt geen 60-dagen kaart meer afgegeven. Men hoeft dus niet meer de dagen op te schrijven dat er gereden wordt. Mochten er nog vragen zijn, dan kunt u daarover gerust contact met mij opnemen.

G.J. Kreeftenberg

*Voor uitgebreide inlichtingen
bel: 03473 72356*

De restauratie van een Volkswagen Karmann Ghia GOED BEGIN

Voor de meesten van ons begint het restaureren van een auto met het verwijderen van forse hoeveelheden roestig metaal, waarbij meestal telkens weer nieuwe onaangename verrassingen tevoorschijn komen. Piet Meurs uit het Gelderse Azewijn ging van een wat andere basis uit. Hij kocht in 1981 een uit 1970 daterende Volkswagen Karmann Ghia, die weliswaar nagenoeg geen roest had, maar wel een flinke voorschade. Uiteindelijk had hij er een kleine drie jaar voor nodig om het karwei tot een goed einde te brengen.

Hoewel Piet op een jarenlange carrière als automonteur kan terugkijken had hij op het moment dat de Karmann werd aangeschaft nog geen enkele restauratie-ervaring. De auto werd te koop aangeboden door een Duits Garagebedrijf, en maakte afgezien van genoemde schade een zeer gezonde indruk. Het intreuz zag er keurig uit en 14.000 kilometer voordat het ongeval plaatsvond was er nog een ruilmotor gemonteerd. Voordat er aan het karwei werd begonnen ging Piet eerst op zoek naar onderdelen, hetgeen in 1981 nog aanzienlijk minder problemen opleverde dan tegenwoordig. Bij het verwijderen van het oude materiaal moest zeer voorzichtig te werk worden gegaan. De carrosserie is geheel gelast, waarbij de structuur vrij gecompliceerd is.

In tegenstelling tot bij een groot aantal andere geheel gelaste koetswerken is er relatief weinig gebruik gemaakt van puntlassen, maar zijn de verschillende plaatdelen met elkaar verbonden door middel van continu-lassen. De lasnaden zijn vertind, waardoor niet te zien is waar men precies moet gaan knippen of snijden om oude delen te

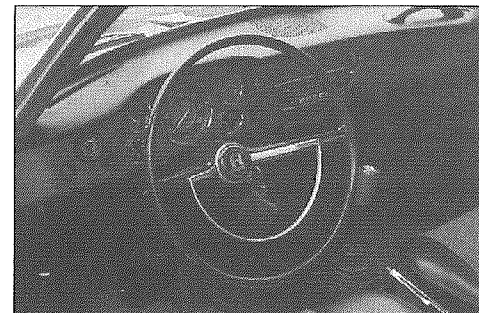
verwijderen. Gelukkig beschikte Piet al over nieuw plaatwerk, waar door het vrij gemakkelijk was om na te gaan waar de lasnaden moesten zitten. In eerste instantie werd het oude plaatwerk vrij ruim weggehaald, daarna was goed te zien hoe de restanten moesten worden verwijderd.

VIJF DELEN

De voorzijde van de koets bestaat uit een vijftal van buiten af zichtbare delen: de spatborden, het kofferdeksel en het plaatwerk eromheen, dat is vast gelast aan het front. Dan is er ook nog de inwendige structuur, met onder anderen de binnenschermen en de kofferbodem, met daarnaast de over het algemeen nogal roestgevoelige tunnels voor frisse lucht toevoer.

Ze beginnen achter de luchtinlaten in het front en lopen dan over de vooras naar het interieur. Bij de hier ter sprake komende Karmann waren ze niet weggerot, wel was de rechertunnel dusdanig vervormd dat er een nieuwe moest worden gebruikt. De schade was niet beperkt gebleven tot de carrosserie, ook de vooras had een flinke klap opgelopen. Het vinden van een passende vervanger leverde geen enkel probleem op.

De as is nu eenmaal indentiek aan die van de Kever, en Kevers waren er dertien jaar geleden bij iedere sloper volop te vinden. Geleidelijk aan kon weer een begin worden gemaakt met de weder-





Roestplekken kom vaak voor bij de koplampen, luchtkanalen, bodemplaat achter, de randen van de motorklep en rondom het brandstofdopje.

opbouw, een uiterst lastige klus omdat alle plaatdelen nu eenmaal precies op elkaar moesten aansluiten. Eerst werden de portieren bevestigd, met het kofferdeksel vormden zij de basis bij het afhangen van de spatborden en het front.

De plaatdelen werden eerst gericht en provisioneel bevestigd, een kwestie van proberen en nog eens proberen tot alles perfect aansluit. Vervolgens werd het geheel definitief vastgelast en werden de lasnaden vertind. Na deze toch weer wat meer opbouwende bezigheden volgden weer de nodige afbrekende werkzaamheden. Ondanks het feit dat de rest van de carrosserie in een zeer behoorlijke staat verkeerde werd de auto geheel kaalgesloopt en grondig geschuurd. Bij het spuiten kwam natuurlijk eerst de binnenkant aan bod, waarbij n plaats van het oorspronkelijke donkergroen gekozen werd voor marsrood.

CELLULOSELAK

Via een kennis slaagde Piet er in om celluloselak te bemachtigen. Deze tegenwoordig nog maar

zelden gebruikte laksoort droogt bijzonder snel en is daardoor ook door wat minder ervaren spuiters vrij gemakkelijk te verwerken. Na grondig drogen (lieft enkele maanden) dient het oppervlak te worden geschuurd met zeer fijn schuurpapier (1200). Daarna kan men gaan polijsten, een uiterst tijdrovend klusje, met een stukje van 40 x 40 cm is men al gauw een dik uur zoet. Maar het eindresultaat is dan ook verbluffend, de lak krijgt een bijzonder fraaie diepe glans, die eigenlijk met geen enkele moderne lak te bereiken is.

Ondertussen kon weer begonnen worden met de wederopbouw, waarbij het interieur het eerst aan de beurt kwam. Zoals bekend zal zijn stelt men in Wolfsburg (en in dit geval ook in Osnabrück) bijzonder hoge eisen ten aanzien van de afwerking. Piet wilde hierbij in geen enkel opzicht achterblijven. Zo kon het gebeuren dat hij soms een volle avond most besteden aan een klusje die je wanneer je wat minder hoge eisen stelt ook in een uurtje zou kunnen afronden. Op die manier was hij bijvoorbeeld uren zoet met het op plaats brengen van de portierrubbers. Het was ook in dit stadium dat hij op een gegeven moment besloot

het hele project voor enige tijd aan de kant te schuiven, een verschijnsel dat menig restaurateur bekend in de oren zal klinken. In dit geval was het echter niet omdat onze Karmann Ghia liefhebber er geen gat meer in zag, maar puur omdat hij de neiging kreeg om dingen te snel af te werken, hetgeen duidelijk ten koste ging van de kwaliteit. Enkele maanden later werd de draad weer opgevat, waarbij onder anderen de motor aan de beurt kwam.

Technisch viel er nauwelijks wat te verbeteren, wel werden alle onderdelen zorgvuldig gereinigd en waar nodig van een nieuwe verflaag voorzien. Ook werden niet meer helemaal perfect ogende kabels en slangen door nieuwe exemplaren vervangen, hetzelfde gebeurde bij allerlei bouten, schroeven en moeren. Het afstellen van de koppeling (half automatische transmissie) bleek vrij lastig, een beschrijving in het werkplaatshandboek bood uiteindelijk uitkomst.

Hoewel Piet geprobeerd heeft om de Karmann op essentiële punten zo origineel mogelijk te houden, zijn er wel enkele afwijkingen ten opzichte van de oorspronkelijke specificaties. Het zijn overigens stuk voor stuk onderdelen die zonder moeite vervangen kunnen worden door de originele. Aldus staat de coupe op wielen die aan het begin van de zeventiger jaren ook enige tijd verkrijgbaar zijn geweest bij de Jubileum Kever.



Bij de spiegels is gekozen voor sportspiegels, al zijn de originele exemplaren wel bewaard. Op het dashboard vinden we enkele instrumenten die niet tot de standaarduitrusting behoren, waaronder een vacuümmeter.

Ook onder de motorkap enkele verfraaiingen, zoals een verchroomde kap om de dynamoriem. Een kleine drie jaar na de aanschaf was de restauratie voltooid en kon de auto naar het keuringsstation van de RDW voor de kentekenkeuring. Het zal geen verdere uitleg behoeven dat die keuring zonder problemen werd doorstaan.

NIET ONGEVOELIG VOOR ROEST

Hoewel Piet Meurs tijdens zijn restauratie nauwelijks met roest werd geconfronteerd is dit bepaald geen regel, de Karmann Ghia is in dit opzicht aanzienlijk gevoeliger dan de kever. In de loop der jaren heeft Meurs een behoorlijke kennis van de produkten uit Osnabrück opgebouwd en kan dan ook heel wat punten noemen die voor een

potentiële koper van belang zijn. De carrosseriën zijn geheel gelast, om een restauratie tot een goed einde te kunnen bengen dient men goed om te kunnen gaan met een lasapparaat.

Plaatwerk begint zo langzamerhand zeldzaam te worden en is dan ook niet goedkoop. De tot augustus 1971 gebruikte bumpers zijn eveneens zeer kostbaar. Daar staat tegenover dat voor het mechanisch gedeelte geen onderdelenproblemen bestaan en de prijzen redelijk zijn, het mechaniek is nu eenmaal indetiek aan dat van de kever.

Bij de speurtocht naar roest beginnen we met de voorkant. Bij een echt slechte auto kost het meestal weinig moeite om de koplampbakken met de hand uit het spatbord te halen, al is het niet bij de oorspronkelijk montagepunten, de roest begint rondom de koplampen. De luchtkoekers bovenin de wielkast zijn reeds genoemd, let ook op roest rondom de inlaatroosters. Aan de achterzijde zijn het de wielkasten die om aandacht vragen, let in het bijzonder op de onderzijde en wel van voor tot achter (verwarmingskoekers!). Wanneer de roest aan de buitenzijde van het achterspatbord beperkt blijft tot de rand, kan een reparatiestuk uitkomst bieden.

Zodra de roest echter doorloopt tot aan het portier is een nieuw achterscherm de enige oplossing, een niet alleen zeldzaam, maar ook uiterst prijzig onderdeel. Nu we toch met de achterzijde bezig zijn, nemen we ook even een kijkje onder de motorkap om te controleren hoe het is met het plaatwerk rondom de accu. Dan hebben we ook nog de dorpels die de nodige aandacht verdienen, niet alleen aan de buitenkant, maar ook binnen. Mocht er na dit alles nog hoop zijn, dan wordt het tijd om maar eens onder de auto te kruipen. Om te beginnen is er de reservewielbak, bij een groot aantal auto's met een achterin geplaatste motor een zwak punt. Achter de vooras vindt men een enkele centimeters brede strip, die de basis vormt van een dwarse versterking. Wanneer deze roestig is betekent dat veel werk, ook op randen waar de carrosserie op het chassis bevestigd zit kan roest optreden, om deze echt goed te kunnen herstellen moet de opbouw van het chassis worden getakeld. De bodemplaat zelf

is vrij solide, hier treedt alleen roest op bij gebrekkig onderhoud of slecht herstelde aanrijdingsschade.

MECHANIEK: DEGELIJK EN RELATIEF GOEDKOOP

Wat betreft het mechaniek heeft Piet Meurs aanzienlijk minder te melden dan bij de carrosserie. Natuurlijk kan hier na verloop van tijd de nodige slijtage optreden, maar voor financiële rampen hoeft men niet te vrezen, het grootste gedeelte van de onderdelen is nog steeds te koop.

Uiteraard dient men ook te letten op zaken als stuurinrichting, wielophanging en remmen, maar bij vergevorderde slijtage hoeven deze geen aanleiding te vormen om niet tot aankoop over te gaan. De boxermotor heeft een zeer goede reputatie, al zijn de prestaties niet geheel in overeenstemming met het uiterlijk van de Karmann. Oliesporen aan de onderzijde kunnen de nodige reparaties aankondigen, dat zelfde geldt wanneer er bij het inschakelen van de verwarming een olielucht in het interieur te ruiken is. Bedenk bij dit alles echter wel dat het reviseren van een motor beduidend goedkoper is dan het restaureren van een slechte carrosserie. Dan rest ons in dit verband nog een opmerking over de kachelpotten, die niet alleen vrij prijzig zijn, maar ook lastig te monteren. De tijden dat men voor drie à vier mille nog een fraaie Karmann kon kopen zijn voor goed voorbij. Hoewel er voor bedragen rond de fl. 3.500,- nog altijd restauratieprojecten te vinden zijn, kom je voor mooie auto's tegenwoordig al aardig in de buurt van de fl. 15.000,- bij een coupé en nog eens 30 a 40% meer voor een cabriolet.

Voor uitzonderlijk mooie exemplaren zoals het onderwerp van dit artikel is het moeilijk om een exacte waarde-aanduiding te geven, dat is trouwens niet nodig ook, want de coupe van Piet Meurs is gewoon niet te koop. Geef hem eens ongelijk.....

*Ingezonden door Marc Honders
Bron het Automobiel nr 106*

TAXATIE

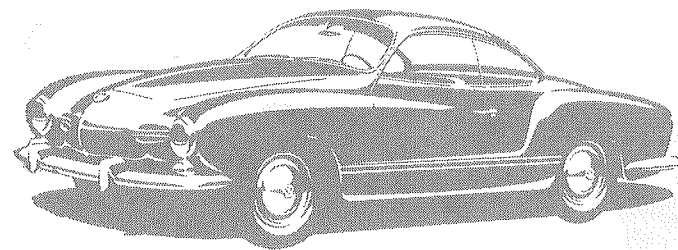
EN SLEUTELDAG

**24 september a.s. organiseert
de Karmann Ghia Club Nederland een technische
annex taxatiedag bij Autobedrijf Kokkeler te Enschede
(adres plus route beschrijving zie bijgevoegde folder).**

Tijdens deze dag kunt u als lid van de club aan uw eigen KG sleutelen, met eventuele hulp van andere leden. Verder wordt er een APK keuring behandeld en andere technische zaken, zodat u weer iets van kan leren van uw Karmann Ghia. Tevens bestaat er de mogelijkheid uw KG te laten taxeren door de VVS. U kunt zich hiervoor opgeven tot 22 september a.s. bij:

Dick Snel, tel.: 03473 72336
of Paul Brus tel.: 074 661113

De kosten voor taxatie bedragen f 50,- per voertuig (te voldoen bij taxatie) en het taxatie-rapport zal u dan later worden toegezonden.



16-17-18 SEPTEMBER

NOG EENS
PRACHTIGE
FOTO'S VAN
**DE MEETING
TE GIETHOORN**

Foto's A.M.J. Höppener en M. Honders



VW

*Euro
Nederland*

1994

Waar kunt u meer dan 3.000 luchtgekoelde Volkswagen bewonderen?

Waar kunt u de grootste onderdelenmarkt op Volkswagen gebied vinden?

Waar kunt u een prachtige APK-gekeurde Volkswagen Kever winnen?

Waar kunt u een heel weekend verblijven op een 1e klas camping met goede voorzieningen?

WAAR KAN IK NADERE INFORMATIE KRIJGEN?

Nadere informatie over het evenement kunt u krijgen bij

Gerrit van Heusden telefoon 030-802 704

Charles Dams telefoon 020-679 4852

GEZOCHT VRIJWILLIGER VOOR DE CLUBSHOP

Gezocht vrijwilligers voor het assisteren van de clubshop Karmann Ghia Club Nederland, tijdens de VW-Euro Nederland te Baarlo, bij Venlo

Eerste meeting van de Karmann Ghia club Nederland Ik hou van Holland

Helaas was het kortdage om snel iets op papier te zetten, over de fantastische eerste meeting van onze nieuwe club (overigens gestegen tot 72 leden). Na een tevreden gevoel van zondag j. l. moest ik toch maar weer aan het werk voor het volgende clubblad. Veel foto's had ik helaas niet, en een clubblad met alleen maar tekst leek mij niet interessant, maar door elkaar te helpen komen wij heel ver. Dat samenzijn zoals op de meeting was een goed voorbeeld het was gezellig, leerzaam en verrassend.

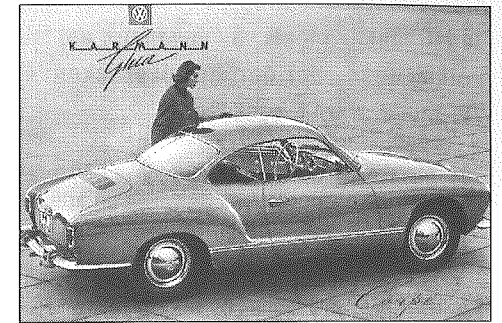
±21 Karmanns waren gekomen, er was zelfs iemand met een nieuw type Karmann Ghia aanwezig een Alfa Romeo?, die gevaarlijke toeren uithaalde om foto's te maken (trouwens succes met je remklauwen Bert-Jan). Vele nieuwe gezichten en oude bekenden op een zonnige parkeerplaats bij een nostalgische omgeving, maakte deze dag zo compleet.

Onder de nieuwe gezichten ontdekten wij ook een fascinerend paar, die alleen uitsluitend engels spraken. Tot onze verbazing was het de voorzitter en zijn vrouw van de Engelse Karmann Ghia club. Met deze bijzondere gasten hebben wij verruimende en leerzame gesprekken kunnen voeren, over hun club met 700 leden (AAii want na 70 lidmaatschapkaarten vervaardigen vond ik al veel).

Tevens had het paar ook een restauratie foto-album van ongeveer 80 kilo meegenomen, en tenslotte zijn wij voor volgend jaar welkom in Engeland. Maar ik twijfel nog en antwoordde; Wel I don't know if I have the courage to drive in Great Britain, the reason is, it takes many hours to remove my steering wheel to the right...ha ha ha.. Vlak na deze meeting zouden zij naar Brussel gaan, wees voorzichtig sprak ik dan, daar de belgen nog niet weten of zij links of rechts moeten rijden.

Een gezellige beurs

De bewuste parkeerplaats verrijst zelfs binnen 10 minuten in een gezellige beurs, een Clubshop, Petershop, Davidshop en een echte Engelseshop



om onderdelen en alles wat met de Karmann Ghia te maken heeft aan te bieden. Ook werd er een veiling gehouden van een aquarel tekening die tenslotte heel veel opbracht voor de vereniging, hierbij danken wij Wilma Zwart.

Tenslotte is zo'n meeting altijd leerzaam zoals eerder genoemd, ik kwam dan ook te weten dankzij een medelid, dat een Karmann Ghia bouwjaar 1972 niet altijd en 1600 motor hoeft te bezitten. Hij liet mij dan een folder zien van verschillende motoren en typen auto's.

Tevens vond ik op deze meeting een onderdeel die mij veel moeite heeft gekost om het te vinden, hierbij dank ik jou Peter!. Heel veel complimenten en dank willen wij dan als bestuur geven aan Peter, Lyn, Dick en Mathilde, want het heeft veel moeite gekost om het weer te bestellen (volgens Peter), de heerlijke lunch in een klassieke omgeving, een vaantje en een CD, en tenslotte een bosrijke route door de Veluwe. Ik wist niet dat Nederland zo mooi kon zijn. Maar jammer genoeg kwamen wij dan ook nog MG'S tegen. geintje van mij.....

Aan het eind van deze dag namen wij jammer genoeg afscheid, of populair gezegd verspreiden en zijn met een aantal Karmann's naar huis gereden, en hopen op een volgende meeting dat zal zijn op de sleutel en taxatiedag 24 september a.s.

David Soekana
Foto's A. M. J. Höppener



DE KARMANN GHIA COUPÉ 34

Op 21 september 1961, tijdens de automobiel tentoonstelling in Frankfurt, vond de introductie plaats van een nieuw model Volkswagen, dat aan het overbekende VW-model werd toegevoegd.

Ondergetekende weet onderwijl veel van de type 14, maar niet van deze type 34 welnu dit artikel. De constructie van dit nieuwe model, de VW 1500, is gebaseerd op de reeds bestaande conceptie, toegepast bij de bouw van bijna 5.000.000 Volkswagens. De voornaamste kenmerken hiervan zijn: met lucht gekoelde motor,

achterin geplaatst, zelfdragende carrosserie en torsiestaaftvering. In augustus 1963 werden de modellen voor 1964 geïntroduceerd. Deze modellenserie omvat de Ghia Coupé, welke uitsluitend met de 54 pk-motor is uitgerust.

Het identiteitsplaatje bevindt zich rechts op de slotplaat van voorste kofferdeksel en bevat o.a. het typenummer in chassisnummer. Het motornummer is ingeslagen midden op de bovenzijde van het motorblok naast de carburateur. Het chassisnummer komt voor op het identiteitsplaatje en is tevens ingeslagen op de centrale kokerbalk onder de achterzitting; het nummer bestaat uit een combinatie van zeven cijfers.

Model 1962/1963

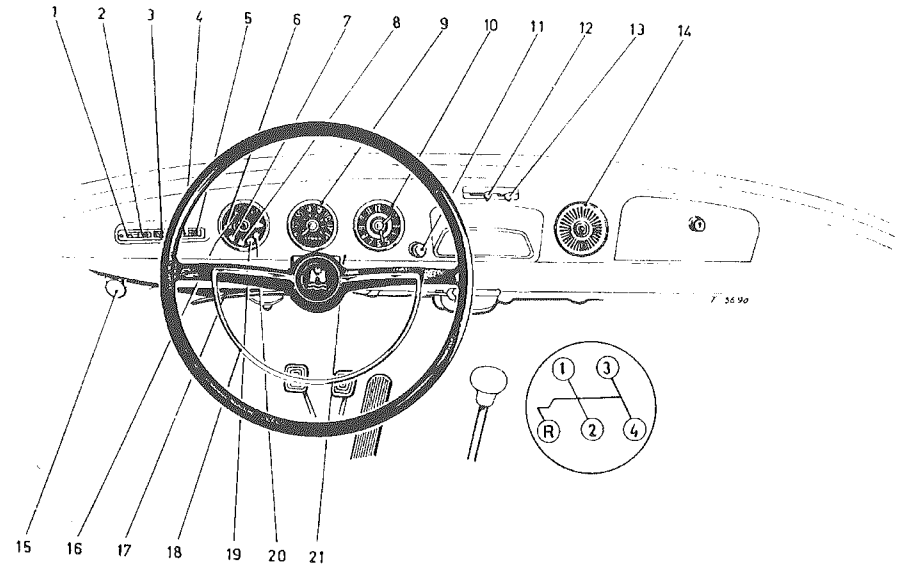
- 2-deurs, 4-5 persoons Coach type 31.
- 2-deurs, 4-5 persoons Coach met schuifdak type 31.
- 2-deurs, 4-5 persoons Cabriolet type 35.
- 2-deurs, 2-4 persoons Karmann Ghia Coupé type 34.
- 2-deurs, 2-4 persoons Karmann Ghia Coupé met schuifdak type 34.
- 2-deurs, 2-4 persoons Karmann Ghia Cabriolet type 34
- 3-deurs, 4-5 persoons stationcar Variant type 36.
- 3-deurs, 4-5 persoons stationcar Variant met schuifdak type 36.

Model 1964

- 2-deurs, 4-5 persoons Coach (45 pk).
- 2-deurs, 4-5 persoons Coach (45 pk) met stalen schuifdak.
- 2-deurs, 4-5 persoons Coach (54 pk).
- 2-deurs, 4-5 persoons Coach (54 pk) met stalen schuifdak.
- 2-deurs, 2-4 persoons Karmann Ghia Coupé (54pk)
- 2-deurs, 2-4 persoons Karmann Ghia Coupé (54pk) met stalen schuifdak (elektrisch bediend).
- 3-deurs, 4-5 persoons stationcar Variant (45 pk).
- 3-deurs, 4-5 persoons stationcar Variant (45 pk) met stalen schuifdak.
- 3-deurs, 4-5 persoons stationcar Variant (54 pk).
- 3-deurs, 4-5 persoons stationcar Variant (54 pk) met stalen schuifdak.
- 3-deurs, 4-5 persoons bestelwagen Variant (45 pk) zonder zijruiten.
- 3-deurs, 2 persoons bestelwagen Variant (45 pk) zonder zijruiten en achterbank.

PRIJZEN

| | Duitsland | Nederland | België |
|---|--------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| 1961 Karmann Ghia Coupé Karmann Ghia Cabriolet | DM 8750 DM 9500 | | B.frs. 139.000 B.frs. 149.000 |
| 1962 Karmann Ghia Coupé Karmann Ghia Cabriolet | DM 8750 DM 9500 | f 10.750 | B.frs. 139.000 B.frs. 149.000 |
| 1963 Karmann Ghia Coupé Karmann Ghia Cabriolet | DM 8750 DM 9500 | f 10.550 | B.frs. 139.000 B.frs. 149.000 |
| 1964 (vanaf augustus 1963) VW 1500 Karmann Ghia Coupé VW 1500 Karmann Ghia Coupé met schuifdak meerprijs voor kunstlederen bekleding meerprijs voor twee-kleuren uitvoering | DM 8750 | f 10.550 f 11.400 f 50 f 100 | |



- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| 1. DRUKKNOP RUITESPROEIER | 8. CONTROLELAMP GROOTLICHT | 15. KNOP KOFFERDEKSEL |
| 2. DRUKKNOP RUITEWISSER | 9. SNELHEIDS/KILOMETER | 16. BENZINEMETER |
| 3. REGELKNOP RUITERWISSERSNELHEID | 10. KLOK | 17. KINIPPER/DIMSCHAKELAAR |
| 4. SCHAKELAAR STADS | 11. SIGAREAANSTEKER | 18. CLAXONRING |
| 5. SCHAKELAAR GROOTLICHT | 12. AIR-CONDITIONING LINKS | 19. CONTROLELAMP DYNAMO |
| 6. CONTROLELAMP KNIPPERLICHTEN | 13. AIR-CONDITIONING RECHTS | 20. CONTROLELAMP OLIEDRUK |
| 7. CONTROLELAMP STADSLICHT | 14. LUIDSPREKER | 21. STUUR/CONTACTSLOT |

D.A. Soekana

KARMANN GHIA CLUBSHOP

| | |
|--|-----------|
| Postkaarten diversen KG per 5 stuks | fl.10,00 |
| Zilveren KG-hanger coupé + ketting | fl.36,25 |
| Reverspeld KG-logo | fl.14,25 |
| Steekspeld KG zwart met logo | fl.19,50 |
| Reverspeld KG-cabrio rood of blauw | fl.16,95 |
| Sticker KG-logo wit | fl. 3,95 |
| Boek "VW KG aus Osnabrück (markt)" | fl. 51,00 |
| Nederlands boek over de "Historie van VW's periode 1931 tot 1974" | fl. 38,50 |

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.

Dick Snel

De open pen.....

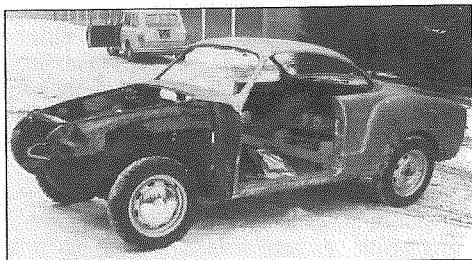
Deze vaste rubriek in ons clubblad is bedoeld om het contact tussen de leden wat persoonlijker te maken. Vaak zie of hoor je een naam of ken je een Karmann Ghia, maar weet je niet wie er achter die naam schuil gaat, respectievelijk wie de bezitter is van de auto. De rubriek geeft leden tevens de mogelijkheid eens wat ervaringen met betrekking tot de Karmann Ghia op papier te zetten. De rubriek is dan ook opgezet door en voor leden, waarbij het de bedoeling is dat de laatste schrijver een denkbeeldige pen doorgeeft. Degene die de pen ontvangt dient voor de volgende uitgave een stukje te schrijven.

Als secretaris wil ik graag de aftrap verrichten door mij op deze wijze voor te stellen. Mijn naam is Bert-Jan van Bolhuis. Ik ben geboren, getogen en getrouwd in Apeldoorn en woon er nog steeds met veel plezier. In het dagelijks leven ben ik werkzaam in de Verpakkingsindustrie als Financial Controller. In het onderstaande verhaal leest u hoe ik met Volkswagen in het algemeen en met de Karmann Ghia in het bijzonder in aanraking kwam. Na het behalen van mijn rijbewijs moest er natuurlijk zo snel mogelijk een auto komen. Daar mijn oudere broers allemaal het autorijden hadden geleerd in een VW Kever en vervolgens zo'n exemplaar na in het bezit te zijn van het roze papiertje hadden aangeschaft, moest en zou mijn eerste auto volgens hen dan ook een Kever worden. Ofschoon in die tijd, we leven dan in 1982, het aantal Kevers reeds aan het afnemen was, werd na wat speuren een witte VW 1300 met stalen schuifdak uit 1972 gevonden. De wagen had zo'n 120.000 km gelopen en was hoofdzakelijk als tweede auto gebruikt. Al snel bleek dat mijn broers gelijk kregen, want na een aantal kilometers kon ik mij bijna geen beter geluid voorstellen dan het gepruttel van een luchtgekoelde VW-motor. Samen met een vriend,

die in het bezit was van een 1303 S, werd ik lid van de Luchtgekoelde Volkswagen Club Nederland (LVWCN) en bezochten we gezamenlijk de landelijke bijeenkomsten. Op deze bijeenkomsten kwam je naast veel Kevers ook andere luchtgekoelde Volkswagens tegen, waaronder de Bus, de 1600, de 411/412, maar ook af en toe een Karmann Ghia.

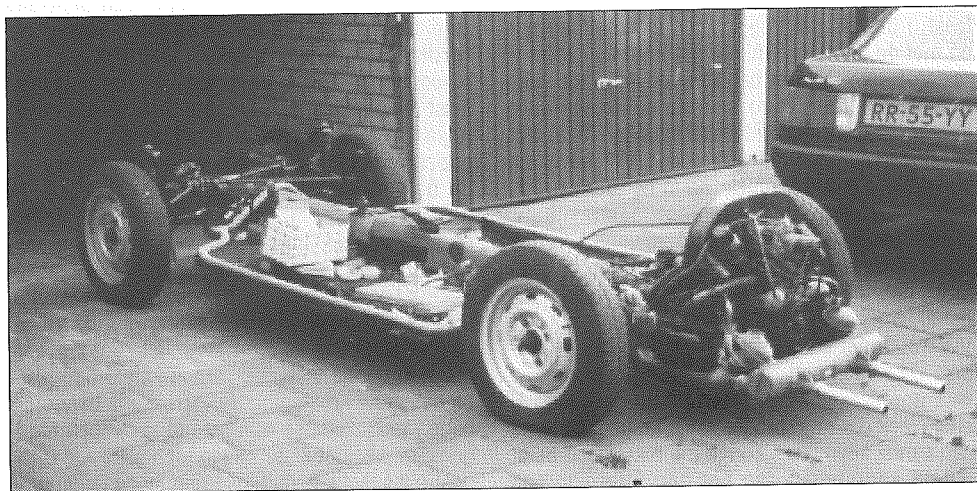
Het was in 1983 (de Kever was inmiddels vervangen door een VW 1600 Variant), dat ik tijdens een meeting in Den Haag een Karmann Ghia 1500 S (type 34) zag staan. Na het bewonderen van dit fraais was ik zo zwaar onder de indruk dat ik besloot te gaan naar zo'n auto. Daar ik al wat langer rondliep met het idee een Karmann Ghia aan te schaffen. Natuurlijk moest hiervoor eerst het nodige geld op tafel komen. Na wat vakantie- en zaterdagbaantjes beschikte ik over voldoende contanten om eens serieus te gaan kijken naar een type 34. Op zaterdag werden de advertenties in de Telegraaf bijna gespeld, maar slechts zelden stond er een VW Karmann Ghia type 34 te koop. Wanneer er dan toch één aangeboden werd, bleek het meestal om een sloper te gaan. Na zo'n 4 maanden vergeefs zoeken werd ik wat minder selectief. Als een type 34 dan echt niet te vinden is, dan maar een type 14. Ja, ik weet dat ik hiermee een aantal leden tegen het zere been schop, maar persoonlijk vind ik de "grote" KG mooier dan de "kleine"! Het was inmiddels mei 1984, toen mijn oog viel op een in Zeist te koopstaande Karmann Ghia 1500 Coupé (type 14) uit 1969. De auto zag er op het eerste gezicht goed uit, de motor was nog origineel en de bekleding was tevens in goede staat. Ik besloot de "chrom"-blauwe 09-44-HZ te kopen en op weg naar huis kwam ik erachter dat een Karmann Ghia iets heel bijzonders is. Schijnbaar was ik, gezien de vele bewonderenswaardige blikken van mede-weggebruikers, niet de enige! Al snel bleek dat de auto toch niet zo goed was, als ik in eerste instantie verondersteld had, daar bij de eerste krikpoging de carrosserie behoorlijk begon te kraken. Na zo'n maand te hebben rondgereden, besloot ik de wagen toch eens aan een betere inspectie te onderwerpen. In een gehuurde garagebox werd de wagen langzaam maar zeker

ontmanteld. Na de carrosserie volledig te hebben schoongemaakt met verfabijt bleek dat de voorschermen en de neus voor een groot deel uit polyester en plamuur bestonden. Na eerste informatie te hebben ingewonnen over de verkrijgbaarheid ervan (Fred Sijm had nog originele op voorraad) werden de schermen en de neus "vak-kundig" met een haakse slijper verwijderd.



Voorschermen en neus werden volledig vernieuwd

Vervolgens werd na het losdraaien van de 16 - of waren het er nu 18 - bouten de carrosserie gelicht en het chassis van motor, versnellingsbak en vooras ontdaan. Het chassis werd vervolgens gestraald waarbij er van de randen niet veel meer overbleef! Na het nodige laswerk (de randen waarop de carrosserie zit vastgebouwd waren gro-

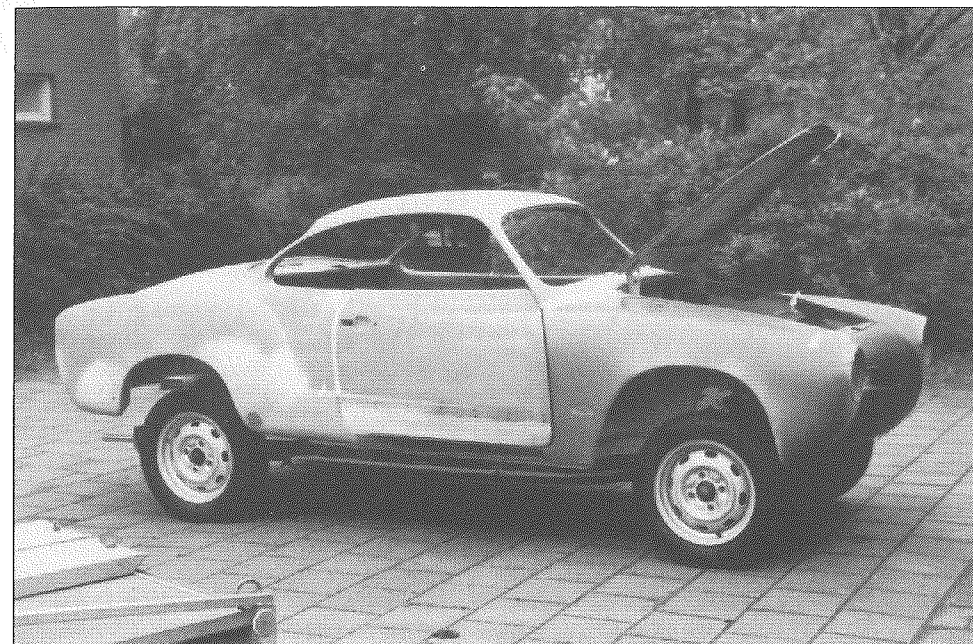


Het chassis begint er weer op te lijken

tendeels verdwenen) te hebben laten uitvoeren werd het chassis van nieuwe laklagen voorzien. In de beperkte tijd die ik naast mijn studie had werd de wederopbouw van het chassis ter hand genomen! Onderdelen die slecht of versleten waren werden vernieuwd of gereviseerd. Echter gedurende de restauratie viel mijn oog op een advertentie in, jawel weer de zaterdag-Telegraaf. In Nijkerk werd een Karmann Ghia 1600 L (type 34) uit 1969 aangeboden. Het betrof hier een echte nederlandse auto, die in juli 1969 (de laatste productie-maand van het type 34) was geleverd. De wagen bleek in redelijke staat te verkeren en na wat wikken en wegen "zo'n kans krijg je nooit meer etc., etc." veranderde de wagen van eigenaar. In deze wagen heb ik gereden totdat de APK werd uitgevonden.

Op lage poten

De wagen werd in die periode dagelijks door mij gebruikt en diende zodoende vaak als transport-middel voor onderdelen voor de KG 14. Eind 1985 besloot ik de wagen te stallen, daar hij zeker niet zonder wat laswerk door de APK zou komen. Tenslotte had ik nog steeds een halfgerestaureerde KG 1500 staan, die ook weer eens de weg op moest. Het chassis van de 1500 was



Het "passen" van de carrosserie

na het monteren van het gereviseerde blok (nieuwe cilinders, zuigers en koppen) weer rijdbaar, al stond hij nog wel wat te laag op de poten. Tussen de bedrijven door werd de carrosserie als "vulklus" bij een carrosseriebedrijf neergezet. De wagen werd voorzien van een nieuwe neus, nieuwe schermen en nieuwe verwarmingskanalen met kokers en dorpels (toen nog gewoon bij de dealer te bestellen). Na enkele delen met handstraalapparaat te hebben behandeld werd de carrosserie volledig geschuurd, waarna het van een laag zinkprimer werd voorzien. Wederom schuren en weer een laag primer. Na dit nog eens te hebben herhaald werd de wagen eerst van binnen uitgespoten. De carrosserie werd daarna voor alle zekerheid voorzichtig op het chassis geplaatst zie foto boven.

Chrom-blauwe

Gelukkig kwamen de gaten voor de bouten aan de onderzijde exact overeen met de bevestigingsmoeren van de carrosserie, zodat nu ook de buitenzijde weer inde originele "chromblauwe" kleur (L51 K) gespoten kon worden. Daar de auto

vanaf de fabriek was afgeleverd met zwart dak (meeruitvoering) werd ook het dak weer in de originele zwarte kleur gespoten. De carrosserie werd twee weken later (zodat de lak wat kon uitharden) voorzichtig op het chassis geplaatst. Na het aandraaien van alle bouten werd eerst de bekabeling aangesloten. Dit is een behoorlijke klus, zeker als bij demontage de codering bent vergeten. Vervolgens werd de carrosserie verder afgebouwd, waarbij ook hier veel delen werden vernieuwd, opnieuw gespoten en/of verchromd. Langzaam maar zeker begon de auto weer op een Karmann Ghia te lijken. Het was echter pas in 1990 dat de wagen zover klaar was, dat hij naar VAG-dealer Van Bennekom in Heerde kon worden gebracht voor een grote beurt en APK.

APK met glans

De wagen werd door een ervaren KG-monteur nog eens volledig nagelopen en doorstond vervolgens de APK met glans. De rit vanaf de garage naar Apeldoorn was natuurlijk na zoveel jaren sleutelen een enorme belevenis. Leden die een soortgelijk restauratie-ervaring hebben, zullen dit



De 09-44-HZ in gerestaureerde staat te Medemblik

herkennen. Na een grondige taxatie werd de wagen casco verzekerd, zodat met een gerust hart de bijeenkomsten van de LVWCN konden worden bezocht zie foto. Het viel mij echter op dat er tijdens deze bijeenkomsten zo weinig KG's aanwezig waren. Het uitwisselen van ervaringen was dan ook veelal niet mogelijk, hetgeen door veel Ghia-bezitters werd betreurd.

Karmann Ghia Club Nederland

De organisatie van een type-gebonden jaarlijkse Karmann Ghia-bijeenkomst werd door mij dan ook als zeer welkom ervaren en het duurde dan ook niet lang of ik besloot hieraan mijn medewerking te verlenen. Al snel hoor je dan van andere "soortgenoten" de roep naar meer, maar voor het oprichten van een zelfstandige Karmann Ghia-club is meer initiatief nodig. Toen Dick Snel mij belde met het plan een Karmann Ghia Club op te richten, was ik dan ook direkt enthousiast, vandaar dat ik een bestuursfunctie op mij genomen heb. Ofschoon zo'n functie ook weer wat vrije tijd kost, kon ik het toch niet nalaten (het bloed kruipt immers waar het niet gaan kan) het



Na 7 jaar stalling werd de "34" onder een laag stof en met beschimmelde bekleding aangetroffen.

volgende restauratie-project onder handen te nemen. De oplettende lezer weet immers dat in een stalling nog een 08-93-JU op restauratie staat te wachten. Twee weken geleden heb ik de wagen, na hem 8 jaar niet meer te hebben gezien, opgehaald. (zie foto) Inmiddels staat de carrosserie op het punt te worden gelicht van het chassis en kan het "feest" ook voor deze wagen beginnen. Ik hou u op de hoogte!

Bert-Jan van Bolhuis

De mooiste Karmann Ghia in Budel

Het was in 1976 dat een van mijn broers een Karmann Ghia Cabrio kocht voor dagelijks gebruik. Ik was een jaar of 10 en ging ik met hem mee, en wat toen veel indruk op mij maakte is dat hij de motor er alleen in- en uitbouwden. Tevens liet hij de wagen bordeauxrood spuiten en ging er onder andere mee op vakantie naar Spanje en Italië. In 1982 voldeed de Karmann niet meer als dagelijkse auto, en zette hij hem weg met de bedoeling om hem later op te knappen.

Begin 1991 kreeg ik het blad VW-Scene onder ogen en daar stonden diversen Karmanns in afgebeeld. Ik herinnerde me de Karmann van mijn broer en vroeg me af of hij hem nog had. Na bij mijn broer hierover geïnformeerd te hebben, bleek de auto bij een spuijterij te zijn gestald. Mei 1991, ben ik gaan kijken en vond buiten

onder een stukje zeil de "Karmann". Ik tilde het zeil op en zag een geheel kale, roestige, half geplamuurde, natte en met een verrotte kap, de op sterven na dood zijnde Karmann.

Dit was slikken... In de daarop volgende weken heb ik onder andere gebeld naar; Pon, de Belgische K.G.-club en de luchtgekoelde club voor informatie over zo'n auto. De reacties waren allemaal zeer verschillend van enthousiast tot ongelooft en het advies om er niet aan te beginnen. Waar ik in ieder geval achter gekomen was is dat het een zeer exclusief exemplaar was. Na bij mijn broer de stoelen, ruiten, bumpers en een paar dozen met losse spullen gezien te hebben besloot ik in juni 1991 de Karmann te kopen. Ik was totaal onervaren en wist niet waar ik aan begon. Binnen enkele weken kwam ik erachter, dat als ik het goed wilde doen, ik de auto moest splitsen. Het splitsen zelf viel niet tegen maar de kokerbalken wel, die waren voor het grootste deel verroest. Door al het plamuur kon je niet zien hoe "rot" de rest was. En omdat de hele auto blank te schuren een heidens karwei was, besloot ik hem te laten stralen. Wat er toen tevoorschijn kwam viel niet tegen, want zo rot als de balken



waren zo gaaf was de rest. De carrosserie was keihard en alleen de bodemplaat was hier en daar dun. Plaatwerk is er voor dit type nagenoeg niet te krijgen en was daarvoor overgeleverd aan een vriend. Nando die bij het bedrijf waar hij werkte het een en het ander na heeft gebogen voor o.a. de balken. Dit was niet simpel en kostte veel tijd, in de tussentijd kon ik verder gaan met het chassis. De velgen waren 4-gaats, en ik moest dus opzoek naar 5-gaats. Via, via, via vond ik op een sloop een tunnel met een versnellingsbak en een "kompleet" voorterrein. Hij had vijf 5-gaats velgen apart staan. Nadat ik de trommels had laten uitdraaien en de banden van de velgen afgehaald had, ging ik informeren voor nieuwe banden en noemde dan de maat die daarop stond. Ze vroegen voor wat voor een auto de banden waren en vertelde mij toen dat ik voor mijn type wagen geen 16 maar 15 inch moest hebben. Dus waren mijn velgen, tunnel en versnellingsbak de verkeerde? Via, via kwam ik terecht bij Nico Kennis uit Vinkeveen die het een en ander wel wilde ruilen, de spullen die ik had kwamen van een bril-kever en van een bus. Aldiende leert men intussen ontdekte ik ook het prijsverschil tussen een particulier en een "prof". Als voorbeeld; de speciale luchtroosters, daar miste ik er één van, en die roosters lagen in Waterloo voor f 500,-, wat ik veel te veel vond (vind). Via een advertentie kwam ik bij Hans Saaman terecht die toevallig precies het rooster had dat ik miste. Ik had niets om te ruilen dus moest het in geld uitgedrukt worden en met zijn prijs f 35,- was ik het direct eens. Tevens reageerde Gert de Haas op mijn advertentie, want hij had speciale roosters met neus, maar aangezien ik al een origineel rooster aangeboden had gekregen bedankte ik hen voor dit aanbod. Maar ik heb wel enkele strips en een asbak bij hem gekocht voor een vriendenprijs. Intussen (circa 1 1/2 jaar verder) zat er ook wat schot in de carrosserie. Bij het laswerk werd ik geholpen door een man die het in zijn leegloop uren (die hij weinig had) deed. Het strak maken van de wagen, wat hij ook zou doen, viel vies tegen. Daardoor kostte het nog heel wat tijd, maar het resultaat mag er dan ook zijn. Voor de cabrio kap had ik al bij heel wat adressen geïnformeerd en



Verdiende prijs in Budel voor de mooiste Karmann Ghia

kwam prijs-technisch en kwalitatief bij Hans Knoop terecht. Op de afgesproken datum kwam ik met de wagen bij hem de afspraak was dat het een week of 3 zou duren, dit werd bijna 3 maanden maar dat kwam doordat de voorbalk niet geleverd werd.

Uiteindelijk ging hij eind mei van dit jaar bij Henny van Kranen naar de APK-keuring, waar Henny de auto er in één keer doorheen hielp. 12 juni 1994, de eerste Karmann Ghia dag die ik met mijn Karmann mee zou maken. Ik was al 2 jaar mee geweest zonder Karmann. Rijden in een Cabrio is een hele leuke ervaring, alleen op de rijksweg is het wat winderig en lawaaiig. 19 juni ben ik ook naar Budel geweest. Ondanks een aantal punten die ik nog steeds moet afwerken won ik daar de prijs voor de mooiste Karmann Ghia van die dag. Nu nog de laatste afwerking maar dat komt van de winter wel.

groetjes en tot ziens Bram van Eijk

Foto's A.M.J. Höppener en M. Honders

DE VOLKSWAGEN KARMANN GHIA?

WAAROM NIET

AUTOLAS-RESTAURATIE BEDRIJF

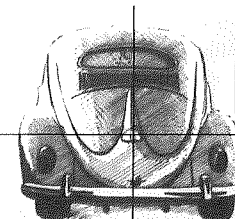
- Type 1, 2 en 3, grote en kleine beurten, verzorging van APK, levering van onderdelen (ook voor KG), garantie op reparatie.

Bel voor informatie of een afspraak.

H.B. VAN KRANEN

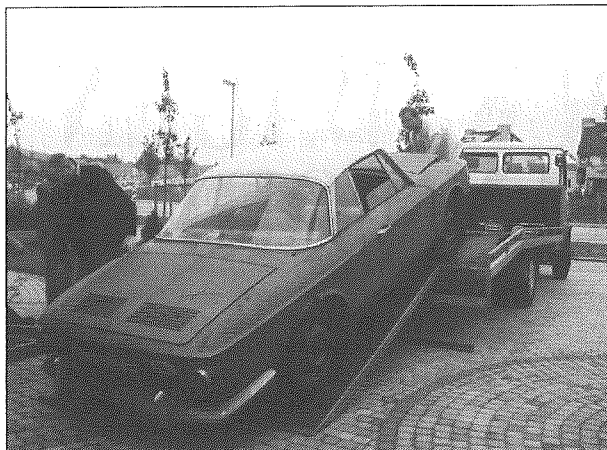
luchtgekoelde volkswagens

SLIKSLOOTSTRAAT 2, 2921 LH KRIMPEN A/D IJSSEL TEL: 01807-51211



ONDERHOUD
RESTAURATIE

TE KOOP AANGEBODEN



Volkswagen Karmann Ghia type 34 model 1600 L, bouwjaar 1967 originele nederlandse auto met kenteken. Auto is nagenoeg compleet, dient gerestaureerd te worden

**Vaste prijs f 2500,-
inlichtingen C. Meyer
Tel.: 02207 46185**

Volkswagen Karmann Ghia type 14 model coupé ingevoerde duitse auto met Duits kenteken, bouwjaar 1971. Auto is compleet en voorzien van kleine bumpers gedeeltelijk gedemonteerd, dient gerestaureerd te worden.
**Prijs nader overeen te komen
inlichtingen J. van de Steen, Den Dungen
Tel.: 04194 1815**

2xVolkswagen Karmann Ghia type 14 coupé beide originele Nederlandse auto's voorzien van kenteken, bouwjaar 1971 en 1963. Beide auto's dienen gerestaureerd te worden, met de auto's wordt zeer veel nieuw plaatwerk meegeleverd tevens documentatie bij de auto's aanwezig.
Prijs f 5000,- per stuk
Inlichtingen 03457 2089

Volkswagen Karmann Ghia type 14 model coupé 1600 ingevoerde Luxemburgse auto met Nederlandse kenteken, bouwjaar 1971 auto is in goede staat, voorzien van APK, auto is compleet en voorzien van klein type bumpers en semiauto-maat, kleur rood.
Vraagprijs f 11.500,-
**Inlichtingen M.P. Datema, Ermelo
tel.: 03417 52436**

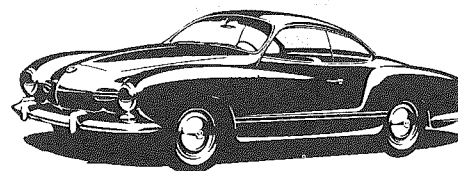
ONDERDELEN KARMANN GHIA BOUWJAAR 55>60

- o.a. luchtinlaatroosters, emblemen, ruit, ten, bumpers, koplampen, interieuronderdelen, buitenspiegel, klokken etc. ± 80% van alle losse onderdelen van dit type auto. Prijs: bod gevraagd
- voorstoelen L+R en achterbank set in zeer goede staat zwart bouwjaar 61>66 f 400,-
- dashboarddek+karton=handgreep i.g.st. bouwjaar 58>67 f 150,-
- deurpanelen+sierstrips compleete set 4 stuks zwart bouwjaar 64> f 175,-
- VW motorblokken 1200 of 1300 cc. geheel compleet per stuk f 275,-
- harde bodemplaat KG type 14 coupé met compleet Nederlandse kenteken bouwjaar 66 f 1250,-

**M. Honders, Hellevoetsluis
tel.: 01889 22588**

Gerestaureerd dashboarddek van KG-cabrio na 1971. Prijs f 100,-
Standaard velg met band voorzien van witte rand 5 gaats 80% (5.60x15) Prijs f50,-
Twee banden 80% (5.60x15)
Prijs per stuk f 25,-
D. Snel, Vianen, tel.: 03473 72356

Gebruikte achterbumper mooi bouwjaar 1972
Prijs f 250,-
Vraagbak Karmann Ghia type 34 van P. Olyslager uitgeverij E, Kluwer f 45,-
D.A. Soekana, Tel: 03485 3400



Karmann Ghia coupé 1968 kleur zwart (origineel) met grijs/wit interieur.
Heeft achterschade, Zonder motor, zonder voorstoelen. Prijs f 10.000,-
Auto is absoluut schadevrij en roestvrij en is in zeer goede conditie om perfect te restaureren. Onderdelen om auto compleet te maken in overleg. Auto komt van 1e eigenaar uit Californië.
Inlichtingen Fred Sijm, Bostel, tel: 04116 75588

Advertenties kunt U schriftelijk of telefonisch opgeven bij Marc Honders, Kraaienest 90, 3224 PM Hellevoetsluis, Tel. 01883-22588. De rubriek 'AANGEBODEN / GEVRAAGD / RUILEN' is niet bedoeld voor commerciële advertenties. Leden kunnen gratis adverteren, niet leden betalen fl. 25,- (incl. toezending bewijsnummer). De Karmann Ghia Club Nederland is niet verantwoordelijk voor door adverteerders aangeboden goederen en erkent geen verplichting tot opnemen van advertenties. Voor eventuele onjuistheden wordt geen verantwoordelijkheid aanvaard.

TE KOOP GEVRAAGD

Gebruikte sierstrippen voor rechtsachter
D.A. Soekana, Lopik, tel.: 03485 3400

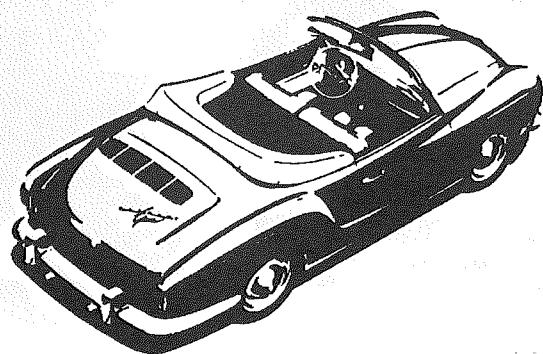
SLUITINGSDATUM KOPIJ

De deadline voor het volgende blad is 2 november, zodat het blad tijdig bij de leden op de deurmat valt.

(Kopij graag in WordPerfect op floppy aanleveren)

EVENEMENTENKALENDER

- 16/17/18 september : Najaarsbijeenkomst VW Cabrioletclub te Leek
- 24 september : Sleutel en taxatiedag Karmann Ghia Club Nederland te Enschede
- 23/25 september : Bijeenkomst KG club Oostenrijk te Salzburg
- 24 september : 18e Int. onderdelenmarkt te Assen
tel.: 05928 12486
- 2 oktober : Oldtimershow, IJsselhallen te Zwolle 10-22 uur & 10-17.30 uur
tel.: 05910 41028/038 211843
- 2 oktober : Oldtimerbeurs, Tuinbouwveiling te Drunen
tel.: 04160 37257/013 353099
- 15/16 oktober : Super Oldtimer Festival, Groenordhallen te Leiden
tel.: 02526 87466, fax 89809
- 3 oktober : Grote Kevershow in Bielefeld-Sennstadt, WISA-Gelände
A. Schulze, Am Vorwerk 25, Bielefeld, tel.: 0521/870637
- 30 oktober : Leden vergadering Karmann Ghia Club Nederland
- 19/20 november : Int. Oldtimerbeurs voor auto's, Autotron Rosmalen
tel.: 04192 19050



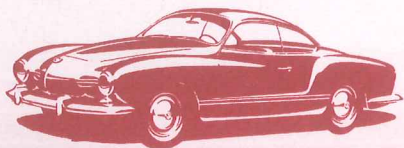
VVS..... SERVICE IN VERZEKEREN

- 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.

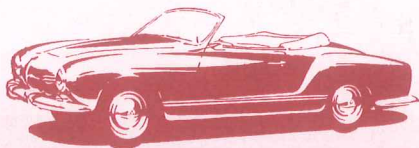
VVS
VERZEKERINGEN

POSTBUS 53 / 1110 AB DIEMEN / TEL: 020 6607272



AUTO SCHIPPER

Westeinde 315,
7671 ES Vriezenveen,
Tel: 0546 562004 / Fax: 0546 561055



OPENINGS TIJDEN:

Ma. t/m vrij. 8.00-12.00/13.00-17.00 uur
Zaterdag 9.00-16.00 uur
Zondag gesloten

BENT U OP ZOEK NAAR EEN KARMANN GHIA COUPE OF CABRIO, BEL OF KOM EENS LANGS.

Tevens leveren wij uit voorraad
nieuwe en gebruikte onderdelen
voor karmann ghia coupé
of cabrio.

