

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.

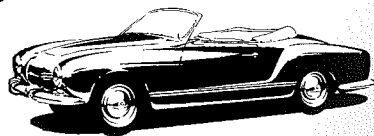


- Grote voorraad originele restauratie onderdelen zowel nieuw als gebruikt:
- **Plaatwerk:** reparatie delen, koplampshelmen, schermen, deuren, deksels, ook complete zijwanden en voor- en achterkanten in goede konditie en complete bodemplaten.
- **Rubbers:** voor de gehele carrosserie.
- **Chroomdelen:** 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, Keuer Cabriolets en oude Porsche 356 en 911/912 modellen uit Californië.

GRATIS ADVIES OMTRENT RESTAURATIES (AL 22 JAAR).

KARMANN
Ghia



SIJM IMPORT EXPORT
HOBBENDONKSEWEG 142, 5283 HM BOXTEL HOLLAND
TELEFOON / FAX NR. 0411 - 67 55 88

KARMANN
Ghia
Club
NEDERLAND

Inhoud

Colofon	2
Van de redactie	3
Ledenmutaties	4
Te koop aangeboden	4
Uit het plakboek	6
Voor alledag: Karmann Ghia	10
Voorjaarsrit - Moeder- dagrit zondag 9 mei 1999	16
Let op uw kilometer- stand	18
De reizende reporter	20
Een aalbare auto	24
KGCCN op internet	27
Het nut van een tip	28
Ontwikkelingen in de autobranche in verge- lijking met ontwikke- lingen in de computer- branche	31
Algemene ledenver- gadering 7 februari 1999	32
FEHAKtiviteiten	37
Evenementenkalender	42

5^e Jaargang no. 25
April 1999

Beste Karmann vrienden/vriendinnen.

De echte gure dagen zijn voorbij en het voorjaar met de zomer ligt voor ons. Het is dan ook de hoogste tijd (als je nog niet bezig bent) om de Karmann-koets weer in gereedheid te brengen voor de komende periode met veel gezellige evenementen.

Het spannendste evenement zal zeker worden 25 tot en met 27 juni a.s. in Elspeet, waar wij voor het eerst een Internationaal weekend organiseren ter gelegenheid van ons 5-jarig bestaan. Dit zal zeker gezien de vele medewerkers een spetterend weekend worden met veel activiteiten zoals een country- & westernavond met live muziek, onderdelenmarkt en concours d'elegance etc. Een weekend wat u als Karmann liefhebber niet mag missen.

In april hebben wij onze technische dag gehouden met o.a. taxatie. Als ik zie dat wij in de club toch circa 375 auto's hebben waar heel, heel veel van rijden, begrijp ik niet dat er zoveel leden nonchalant omspringen met een belangrijk onderdeel als de taxatie. Een geldig taxatierapport is een must voor een oldtimer en over het algemeen 2 jaar geldig. Deze moet afgegeven zijn door een erkend taxateur (W.B. Art. 275). Op de technische dag is de taxateur aanwezig en u betaalt hier voor een minimale prijs. Dit is een zeer belangrijke activiteit van de club voor u. (Hopelijk volgende keer geen file voor de taxateur).

Voorzitter
Dick Snel

Karmann Ghia Club Nederland

Verenigingsregister Kamer van Koophandel te Tiel nr. V-40104725

Bankrelatie: Rabobank Boven Leeuwen, rekeningnummer: 145669645, Postgiro: 0938164

VOORZITTER/CLUBSHOP

Dick Snel, Mr. J.H. Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy, telefoon: (0345) 68 37 93

PENNINGMEESTER

Jan van Lent, Florastraat 91, 6657 AR Boven Leeuwen, telefoon: 06 53 62 71 33

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

EVENEMENTEN-COMMISSIE

Voorzitter: Anja Tribus, Archipel 15/44, 8224 GE Lelystad, telefoon: (0320) 22 88 75

Regio west: Vacant

Regio zuid: Willem Sustronk, telefoon: (0161) 22 02 37

Toon v. Veghel, telefoon: (040) 252 41 21 (ma - vr 19.00 - 21.00 uur)

Regio Oost: C de Vrij, telefoon: (0575) 49 13 27

TECHNISCH ADVISEUR

Dick Loenen, telefoon: (035) 624 52 23, Toon van Veghel, 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, Mr. J.H. Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy, telefoon: (0345) 68 37 93

(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: (0345) 68 37 93

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

Hallo Karmann-liefhebbers,

Na een lange tijd van regen, gure dagen, laat licht (in de ochtend) en vroeg donker (in de avond) is de lente eindelijk daar, en ik kan wel zeggen, het is meer dan welkom. Lente! Tijd van 'alles-in-de-knop', van nieuw leven, van mooie lentedagen en van... de oh, zo geliefde Karmann-dagen. Het is echt hoog tijd om de Karmann op te poetsen, olie na te kijken, en de motor weer eens te laten lopen en dan... gaan, weg voor een kilometertje of wat. Die allereerste ritjes zijn toch altijd heel bijzonder.

We hebben ons eerste evenement 'de technische dag' nog maar net achter de rug, en ja hoor daar hebben we de tweede al weer. De voorjaarsrit! Ook dit evenement belooft iets moois te worden.

Wat een drukke en spannende tijd zeg, zo voor ons Internationale Jubileumweek-end! We hebben er met zijn allen ontzettend veel zin in en hopen echt op een doorslaand succes (als je al de ingrediënten bekijkt, dan moet dat absoluut geen probleem zijn). Met zijn allen de schouders eronder, dan zul je eens zien wat er van terecht komt. Ik ga persoonlijk nog even met de weergoden rond de tafel, want we verdienen als Karmann-clubje, met dit eerste jubileum toch wel een overdosis zon en mooie temperaturen.

Met dit nummer wens ik u allen veel lees- en kijkplezier. Tot zien op één van de evenementen, en... vergeet u mij niet... stukjes, foto's, naar alles kijk ik uit!

Alvast bedankt.

Hartelijke groeten,
Deanne



Nieuwe leden:

D. van Ballegooy,
Koningsstraat 7,
4175 AE Haafden.
14 Cabrio, 1971.

P.F. Baptist,
Wouwermanstraat 3,
5613 KZ Eindhoven.

J. Bonder,
Riegheide 72,
9451 EK Rolde.
14 Coupé, 1973.

V. Hermsen,
9A, Rue de la Sûre,
L-9161 Ingeldorf.
14 Coupé, 1967.

L.W.M. Kersten,
Kruidenlaan 128,
5803 BG Venray.
14 Coupé, 1968.

H. Kulsen,
Ceintuurbaan 30-II,
1403 AA Bussum.
14 Coupé, 1971.

E. van de Pol,
Beatrixlaan 44,
6713 PT Ede.

R.R.A. Schreurs,
Kersenlaan 11,
6241 BL Bunde.
14 Coupé, 1969.

B.P.J.L. Sijmons,
Talmastraat 2,
1814 CE Alkmaar.
Type 34, 1964 (2x)

B.G. Sluijk,
Verbeeklaan 20,
5644 DE Eindhoven.
14 Coupé, 1973.

F.N. de Waard,
Bergeendstraat 42,
1755 PN Petten.
14 Coupé, 1970.

Verhuisd:

**M.K.N. van den Brand,
Boekel**
Pettelaarseweg 41,
5216 BG Den Bosch.

Te koop aangeboden:

Karmann Ghia coupé type 14
Bouwjaar 1969, Duitsland
semi automaat + extra motor (1500 cc)

Karmann Ghia Coupé type 14
Bouwjaar 1968, California USA
Harde body

Opknappers,
in 1 koop: f. 10.000,-
Inl.: W. Calten-Houwing, Oosterhout
Tel.: (0162) 46 11 13 (na 18.00 uur)

Karmann Ghia coupé type 14
Bouwjaar 1973, Nederland
Kleur Alaska blauw metallic 1600 cc,
nieuwe APK en veel extra's,
prijs n.o.t.k.
Inl.: T. Höppner, Geertruidenberg
Tel.: (0162) 52 28 83

Verchroomde kofferrekken
Bij de Clubshop zijn weer binnengeko-
men nieuwe verchroomde kofferrekken
voor op de achterklep van de auto.
Prijs f. 325,-
Inl.: Dick Snel
Tel.: (0345) 68 37 93

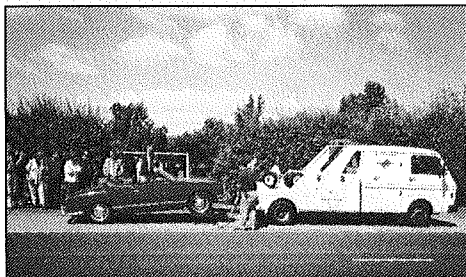


Uit het plakboek

In de vorige Ghia Varia heb ik de aftrap genomen om aan de hand van oude foto's met u terug te gaan in de geschiedenis van de Karmann Ghia Club Nederland. Zoals ik u in het vorige stukje beloofd heb, kom ik dit keer terug op ons eerste gezamenlijke Engeland-avontuur.

Op 27 november 1994 houdt de KGCN in Bunnik zijn eerste Algemene Ledenvergadering. Tijdens deze vergadering liet Dick Snel de aanwezige leden weten dat er een uitnodiging van de Engelse Karmann Ghia Owners Club was binnengekomen om tijdens hun internationale meeting aanwezig te zijn. Het weekend werd gehouden op 24 en 25 juni en wel in Windermere, dat ligt in het Lake District tegen de Schotse grens. De belangstelling voor deze trip bleek behoorlijk groot te zijn. We zijn dan ook op 22 juni 1995 vertrokken met 11 Karmann's richting Windermere.

Als bijrijder had ik Gerrit Bregman in de auto; een goede kennis van Dick en Mathilde Snel. Gerrit is helemaal verzet op Engeland en is daar al diverse keren geweest en weet zodoende wel het één en ander. Samen met hem en de familie Snel hadden wij een route vanaf de boot naar onze bestemming uitgezet. U moet weten dat ik dus nog nooit in Engeland was geweest, laat staan ooit links te hebben gereden. Ook had ik nog nooit met een boot zo'n groot stuk water overgestoken. Niet zo gek dus dat mijn maag



Dat was wel even slikken toen de KG van Wilma en Albert in de takels werd afgevoerd.

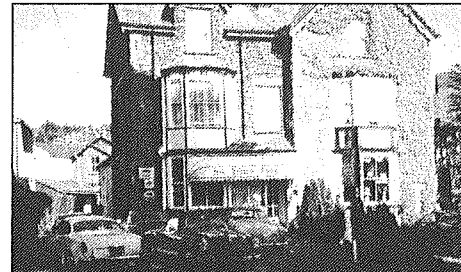


Meer dan 70 KG's bij elkaar, die passen dus niet op één foto, maar deze foto geeft wel een goed idee hoe indrukwekkend zo iets is.

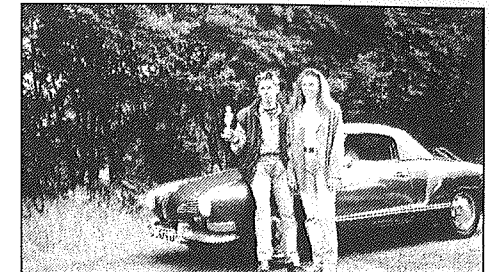
kort voor vertrek wat raar deed. Dit werd alleen nog maar erger toen Dick ons verzocht in Engeland voorop te rijden, aangezien wij de kaart met de route gemaakt hadden, en zodoende dus precies wisten hoe we moesten rijden.

De overtocht van Europoort naar Hull verliep voor mij voorspoedig. Ondanks de windkracht (7 à 8) die nacht doorstond mijn maag deze test. 's Morgens aan het ontbijt zag ik toch wel wat witte neusjes. Er was duidelijk een aantal mensen die het de afgelopen nacht niet zo breed gehad hadden. Maar dit alles was snel vergeten toen we van de boot gingen. Het was prachtig weer in Engeland en de cabrio's gingen open. En die bleven dus open tot we naar huis terugkeerden. Gerrit en ik gingen voorop, gevolgd door tien KG's wat een heel mooi gezicht was. Dick sloot de rij af en zorgde ervoor dat er geen KG's zoek raakten.

Rond York ging het fout. Ten eerste nam ik een verkeerde weg, en ten tweede kwam er van achter een belletje dat het met de Karmann van Wilma en Albert



De parkeerplaats naast en voor St. John's Lodge is maar net groot genoeg voor onze 10 KG's.



Rottiné Jr. wint de tweede prijs in de cabrio klasse.

Zwart niet goed ging. Gelukkig maar dat ik de verkeerde weg had genomen want nu stonden we gelukkig aan de rand van York (langs een golfbaan) en anders hadden we aan de snelweg gestaan. Een geluk bij een ongeluk dus. Er bleek iets met de motor van de KG van de familie Zwart niet goed te zijn. Nadat een plaatselijke garage erbij was geroepen, zagen we met lede ogen aan hoe de Karmann Ghia werd weggesleept. Wilma en Albert moesten het voorlopig met een VW Passat doen.

De rest van onze reis verliep heel goed. We kwamen wel wat later dan gepland bij ons hotel aan. Mathilde had voor ons St. John's Lodge afgehuurd, echt zo'n klein en knus B&B-hotel. We hebben ons tijdens dit met zon overgoten weekend prima vermaakt. Onvoorstelbaar dat in een land als Engeland een Karmann Ghia zo populair is. Meer dan 70 KG's waren er. Ook onze terugreis verliep prima. Nog even langs de garage in York geweest voor de KG van Albert en Wilma, maar deze was helaas nog



Volle bak, de parkeerplaats van café 'het Hilleetje' in Kootwijk.

steeds niet gemaakt. Er was iets met de kleppen van de motor niet goed. De KG werd later door de ANWB teruggebracht naar Nederland om daar te worden gemaakt.

Maar in 1995 gebeurde er nog meer. Op 30 april, ja Koninginnedag, gingen we naar het Openluchtmuseum in Arnhem. We verzamelden bij café 'het Hilleetje' in Kootwijk. Al snel bleek de parkeerplaats te klein voor de in grote getale gekomen Karmann Ghia's. Via een prachtige route over de hoge Veluwe reden we naar het Openluchtmuseum. Het was wederom een schitterende dag met vele voor mij nog onbekende KG's. Er waren zelfs uit Duitsland een tweetal enthousiastelingen aanwezig. Eén van hen was in een behoorlijk oude Karmann Cabrio gekomen. Ik weet nog goed dat ik het een prachtige auto vond. Veel chroom, kleine lichtjes en een in de kleur van het carrosserie meegespoten metalen dashboard. Een plaatje van een Karmann.

Zondag 11 juni hadden we een zomermeeting bij de Maurits-hoeve in Maartensdijk. Vincent Meekenkamp had een route langs vele in de buurt gelegen kastelen uitgezet en we hielden onze eerste concours d'Elegance. Onze vrienden uit Friesland scoorden hoog. J. Rossier uit IJlst won de derde prijs in de coupé klasse. In dezelfde klasse kreeg Rottiné uit Bolsward de tweede prijs. Rottiné jr. won de tweede prijs in de klasse cabrio. Ook was er nog de 'ken uw auto'-wedstrijd. Er zaten allerlei KG-onderdelen in een grote plastic zak, en men moest voelen wat voor onderdelen dit waren. Best nog moeilijk, maar voor de ware Karmann-kenner geen probleem.

Hier wil ik het deze keer bij laten. Voor in het volgende blad hoop ik weer wat leuke foto's te zijn tegengekomen, zodat wij weer gezellig terug kunnen kijken op de 'voorbije jaren'.

*Groetjes.
Willem Sustronk*



Hier die prachtige KG van de duitse deelnemer aan de voorjaarsrit van 30 April 1995.

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

En hij leeft nog steeds.



Volkswagen. Wie anders?

DE WERKELIJKE VOLKSWAGEN IS ALTIJD ER. IN ALLE VERBODEN EN VERBODEN. ALTIJD ER. IN ALLE VERBODEN EN VERBODEN.

Voor alledag: Karmann Ghia

Voor Volkswagen was de Karmann Ghia een vreemde eend in de bijt. Het was so-wie-so een heel bijzondere auto, want onderstel en motor kwamen bij Volkswagen in Wolfsburg vandaan, terwijl het ontwerp Italiaans was en stamde van de tekenafels van Ghia. De auto zelf werd bij Karmann in Osnabrück gebouwd. En dat waren er niet eens zo heel weinig.



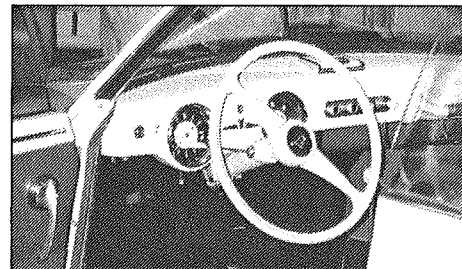
Naast 17 miljoen Kevers vallen de aantallen wellicht in het niet, maar tussen 1955 en 1974 werden er toch maar ruim 400.000 van het type 14 geproduceerd. En dat had niemand verwacht. Ook Volkswagen zelf niet. Wilhelm Karmann bouwde al verscheidene jaren de Kever Cabrio. Hij was dus al bekend met het product Volkswagen en daardoor ook met de nukken en de kwaliteiten van de hoogste VW-baas, professor Heinrich Nordhoff. Dat werkte vice-versa. Wat Karmann bouwde was van hoge kwaliteit. Dat wist en waardeerde professor Nordhoff. In de naoorlogse jaren vloegen Amerikaanse soldaten Europa in en uit. Meestal namen ze een Europese sportwagen mee naar huis en dat zette Karmann aan het denken. Hij wilde met een goed uitzijnde tweezits cabriolet het imago van VW opschroeven. Wilhelm Karmann ging in 1951 al eens met één van de hogere bazen van Volkswagen praten. Dat was Herr Feureissen. Deze vond een sportief model op basis van Volkswagen een goed idee en hij beloofde met Heinrich Nordhoff te praten. Karmann toog zelf thuis aan het werk en

Nordhoff werd door Herr Feureissen bestookt. Deze zei geen ja en ook geen nee, maar was ook niet echt tegen. Karmann was intussen naar Ghia in Turijn gevlogen. Hij kende daar nog iemand van vroeger. Er kwam helaas geen pakklaar idee tevoorschijn. De naoorlogse carrosseriebouwers moesten nog helemaal omschakelen van auto's met chassis, zoals ze altijd gewend waren, naar auto's met zelfdragende carrosserie. Karmanns plannen bleven tot eind 1953 rusten. Toen kreeg hij onverwacht een telefoontje van Ghia met de boodschap dat hij meteen naar Parijs moest komen. Daar vond hij bij een grote Volkswagen-dealer achter een scherm een adembenemend fraaie coupé. Karmann wist op dat moment zeker: dat was zijn auto! Hij vergat even dat het geen cabriolet was. Die was van later zorg. Hij nam de auto mee naar Osnabrück en nodigde Volkswagen-directieleden uit een kijkje te komen nemen. Zelfs professor Nordhoff kwam in eigen persoon het eerste prototype bekijken. Hij vond de auto mooi maar liet daar niets van merken. In plaats daarvan veronderstel-

de de hoogste VW-baas in korte bewoordingen 'dat zo'n coupé voor Volkswagen vast veel te duur zou zijn'. Karmann ging voor de vorm in discussie met Heinrich Nordhoff, maar hij had die vraag verwacht en dus allang een calculatie gemaakt. En die viel zelfs Nordhoff mee. Nog diezelfde dag werd besloten om de auto te bouwen en via de VW-dealers te verkopen. De Karmann Ghia was geboren.

VW in z'n goede moed

De werkelijke productie van de Karmann Ghia zou overigens nog even duren. Er vielen aan het eerste prototype nogal wat kleine en grotere wijzigingen aan te brengen en ook de productielijn moest nog helemaal worden opgebouwd. Maar op 14 juli 1955 werd de auto aan het publiek voorgesteld. De auto was voor bijna 100% ontworpen op de bodemplaat van een Kever. Karmann moest alleen enkele kleinigheidjes wijzigen. Zo was er in de voorwielophanging een dwarsstabilisator gemonteerd die een betere wegligging verschafte. De mannen bij Ghia hadden bij de bouw van het eerste prototype erg hun best gedaan om het origineel zoveel mogelijk te benaderen. Maar de Karmann Ghia was breder dan de Kever, dus moesten er extra plaatjes aan de centrale chassisbuis worden gelast. Dat gebeurde eerst bij Karmann zelf. Toen dat te omslachtig werd, paste de fabriek in Wolfsburg de auto's aan die voor Karmann waren bestemd. Verdere grote problemen deden zich eigenlijk niet voor. De nieuwelings-

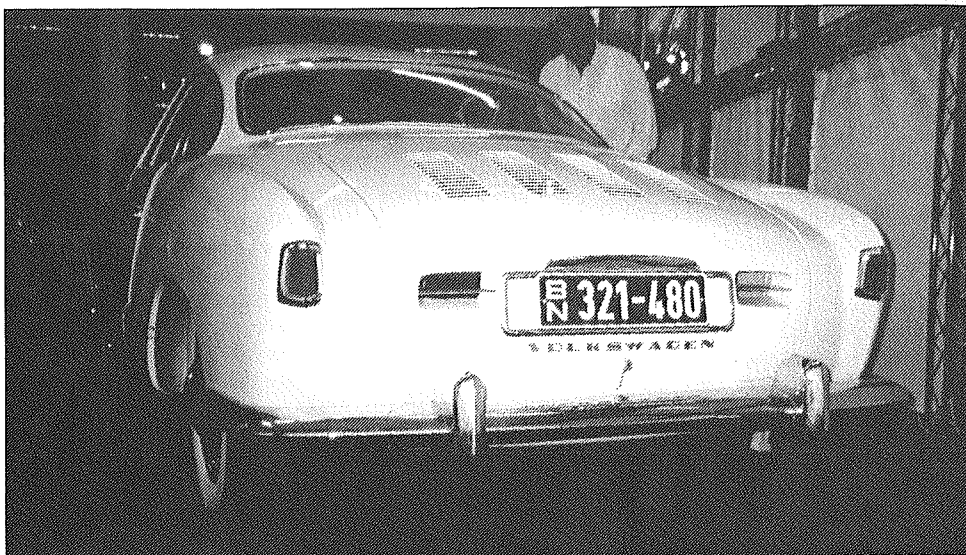


zag er sportief en vooral snel uit. Een indruk die nog werd versterkt als je op één van de lage stoeltjes ging zitten. De Karmann Ghia was voornamelijk tweepersoons met hoogstens een noodzitje achterin dat eigenlijk meer voor bagage was bestemd. Achterin de opwindend mooie carrosserie bevond zich het bekende luchtgekoelde motorblok uit de Kever. Twaalfhonderd cc. en een vermogen van dertig paardenkrachten waren niet overdonderend veel voor een auto die er zo fraai en sportief uitzag. Dat kon de eerste klanten eigenlijk niet eens zoveel schelen. Het model was zeer geslaagd, de kleurencombinaties modern maar vaak erg gewaagd en de interieurruimte was in de breedte een stuk groter dan die van de Kever. Ook kon er onder de voorklep meer bagage mee dan bij de oer-VW. En dan was er nog de ruimte achter de stoelen, op de al dan niet omgeklapte noodzitting.

Van jaar tot jaar

Het interieur van de Karmann Ghia was nauwelijks sportief te noemen. De stoelen zagen er met hun ribcord middenbaan erg modern en ook comfortabel uit, maar boden geen zijdelingse steun. Het metalen dashboard was uiterst kaal. Een ronde snelheidsmeter die tot 140 km/h aanwees (dat mochten ze willen) en daarnaast een bijna even grote ronde klok. Geen benzinemeter! Het stuurwiel was standaard-Kever en hetzelfde gold voor de korter gemaakte versnellingspook. Maar de toenmalige koper genoot van het mooie model en de bekende Kevertechniek gaf alleen maar extra vertrouwen. Dat zou ook zo blijven.

De jaarlijkse of bijna jaarlijkse verbeteringen aan de Kever golden voor zover mogelijk ook de Karmann Ghia. Voor het modeljaar 1958 waren dat bijvoorbeeld betere remmen en een iets makkelijker schakelende versnellingsbak. Evenmin zichtbaar maar wel verbeterd waren de verwarming en de geluidsisolatie van de



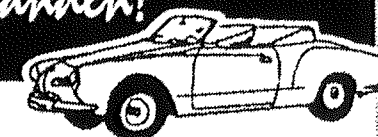
motorruimte. Zichtbare veranderingen betroffen bijvoorbeeld in het interieur meer plastic en minder stof, een ander stuurwiel voorzien van een merkwaardige halve claxonring en de toevoeging van een benzinemeter. Eveneens eind 1957, dus voor datzelfde modeljaar 1958, kwam de Karmann Ghia Cabriolet. Wilhelm Karmann had nu helemaal zijn zin want dat was precies wat hij destijds eigenlijk had bedoeld. In de volgende jaren werden vele kleine wijzigingen aangebracht die met elkaar de Karmann Ghia een stuk modern deden lijken. Reuze-opwinding in 1961: het motorvermogen steeg van 30 naar 34 pk, liefst een dikke 10% meer. De wereld schudde op haar grondvesten. Deze verbetering werd bereikt door grotere kleppen, een andere nokkenas, een iets andere vorm van de verbrandingsruimte en een hogere compressieverhouding. Eigenlijk was de hele boxermotor, het hart van elke Kever, voor deze gelegenheid op de helling geweest en vooral kwalitatief verbeterd. Het was de eerste keer sinds de naoorlogse productie jaren dat VW de motor zo'n fikse beurt had gegeven. Een andere belangrijke wijziging was die van de carburateur. Volkswagen

monteerde voor het eerst een Solex gasfabriek met automatische choke.

Platte wioldoppen voor jaargang 1966

In 1961 werden nog enkele kleinigheden veranderd. De versnellingsbak had inmiddels een synchromesh op de eerste versnelling gekregen. Onder de voorklep bevond zich nu ook een doorzichtig controlepotje voor de remvloeistof. In datzelfde modeljaar werd de halfautomaat leverbaar. Dankzij deze Saxomat geheven koppeling verdween het linker pedaal. Terwijl elders bij Volkswagen grote veranderingen plaatsvonden – zo verscheen het type 34 – bleef het rond de Kever en de Karmann Ghia even stil. Pas in augustus 1963, dus modeljaar 1964, werd de wereld toch nog door enkele kleine wijzigingen verrast. Andere deurehendels aan de binnenkant en het voorlopige einde van de 'halve' claxonring. Een jaar later, in 1965, werd de verarming nog eens verbeterd en maakten de draaiknoppen plaats voor gemakkelijker te bedienen hendels op dezelfde plaats aan de middentunnel. Pas in 1966 werd

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



✓ Auto's van 35 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 25 jaar en ouder:

Premie Wettelijke Aansprakelijkheid: vanaf f 80,- per jaar.
Premie WA + Casco: vanaf f 110,- en 1,2% van de taxatiewaarde.

✓ Auto's van 20 jaar en ouder:

Premie WA + Casco: vanaf f 130,- en 1,5% van de taxatiewaarde.

- Dagelijks vervoer toegestaan.
- Geen eerste auto verplicht.
- Alle genoemde premie's inclusief groene kaart.
- Ook duurdere auto's met een waarde vanaf f 100.000 kunnen verzekerd worden.
- Een clubtaxatie tot een taxatiewaarde van f 30.000 is voldoende. Vanaf f30.000 is een taxatie van een erkend taxateur vereist.

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

NIEUW
Een clubtaxatie is voldoende

NIVO
adviesgroep

Bel (038) 422 68 00

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

er weer wat bijzonder bekend gemaakt: de motor groeide van 1200 naar 1300 cm³, hetgeen een toename in vermogen van 34 tot 40 pk met zich meebracht. Een en ander werd bereikt door de montage van een andere Solex carburateur (type 30 PICT-1) en door onderdelen te gebruiken uit de eerder geïntroduceerde Volkswagen 1500, zoals krukas, inlaatkleppen en inlaatspruitstuk. Onderhuids werd trouwens nog meer verbeterd. De voorwielophanging werd stijver en bovendien onderhoudsvrij, de remmen werden weer verbeterd en de accu verdween naar de linkerkant van de motorruimte. Daaraan kun je makkelijk zien wat een Karmann Ghia 1300 jaargang 1966 is. Uiterlijk waren de verschillen minimaal. De minder goede 1300 motor bleef niet lang in de Karmann Ghia. Al in het modeljaar 1967 kwam de 1500 motor beschikbaar. Deze leverde 4 pk meer, dus 44 in totaal. De remmen werden eindelijk tot schijfremmen op de vooras omgebouwd en men bouwde het dubbele remsysteem in zoals dat destijds alleen nog op de Amerikaanse Kevers werd gemonteerd. Het dashboard werd met een houtnerf kunststoflap overtrokken en het instrumentarium vernieuwd. Een kleiner klokje verving de grote ronde snelheidsmeter en werd door een even kleine en eveneens ronde benzinemeter geflankeerd. De ruitwissers kregen een tweede snelheid en er werd een startcontactslot gemonteerd. Ook de bekleding kreeg een vernieuwingsbeurt. Het modeljaar 1968 was weer een jaar voor kleine wijzigingen. Technische verbeteringen waren onzichtbaar, zoals een kleine wijziging aan de versnellingsbak en – veel belangrijker – de 12-Volts installatie. Wereldnieuws werden de nieuwe tankdop in het rechter voorscherm in plaats van onder de voorklep en de nieuwe portierhendels met een knijplipje. Een nieuwe 3-bak halfautomaat loste in combinatie met een aangepaste achteras de al lang vergeten en niet meer geleverde Saxomat af. Het bleef een duur en weinig gevraagd extra dat ook nogal

wat benzineverbruik kostte. Dat laatste was trouwens met het groeien der motoren een steeds groter 'Keverprobleem' aan het worden.

De laatste productie jaren

Tot veler verbazing bleef de Karmann Ghia alsmaar in productie. In 1961 was immers het grotere type 34 ook als Karmann Ghia verschenen. Deze auto haalde het echter niet bij de populariteit van de 'kleine' Karmann. Hij verdween dan ook weer in 1969 van het toneel na een productie van 42.498 stuks. In datzelfde jaar werden er nog 34.358 oorspronkelijke Karmanns van het type 14 Coupé en Cabriolet vervaardigd, dus de zaken liepen goed. Toch namen de verkopen na dat jaar geleidelijk af. Het grootste nieuws voor jaargang 1970 was een grote en bijna rechthoekige knipperlicht onder de koplamp. Een jaar daarop kwam er weer eens een sterkere motor in te liggen. Het was een 1600 motor en die zou tevens de laatste grote verandering aan de Karmann Ghia type 14 zijn. Die motor leverde 60 pk maar het mocht niet meer baten. De verkopen liepen hard terug, bij de cabriolet zelfs dramatisch. Toch kreeg jaargang 1972 nog een aantal kleine wijzigingen in de vorm van grotere bumpers en grotere achterlichten. In 1973, toen er nog maar 10.461 coupés en 2.555 cabrio's een koper vonden, werd het dashboard met zwart kunststof overtrokken in plaats van de afschuwelijke namaak houtnerf. Het instrumentarium veranderde opnieuw. Deze keer in twee grote ronde klokken met links de snelheidsmeter en rechts de klok met benzinemeter. Een knie-stootrand en een geheel nieuw vierspaaks stuurwiel (uit de Kever overigens) maakten de zaak af. De laatste restjes, want het jaar erop, in juli 1974, liep de laatste Karmann Ghia in Osnabrück van de band. Het was een witte cabrio die niet naar een klant maar regelrecht naar het Karmann-museum ging. In bijna 20 jaar waren er maar liefst 362.585 coupés en

80.881 cabriolets gebouwd. In totaal dus 443.466 stuks en behalve in vele details, nooit diepgaand gewijzigd. Een absoluut record voor de firma Karmann! Tellen we daar nog de in Brazilië gebouwde Karmann coupé-modellen (23.402) en de cabrio's (176) bij op, dan komen we tot een totaal van 467.044 Karmann Volkswagens van het type 14. Geen slecht resultaat, ook niet voor een 'bijwagen' van Volkswagen. Toch kwam er geen opvolger voor de Karmann Ghia.

Vooral roestproblemen

De meeste Karmanns zijn inmiddels op z'n minst al wel een keer overgespoten of misschien zelfs ook al min of meer geresatureerd. De fabriek zelf deed zeker in de eerste tien jaar vrijwel niets aan roestpreventie. Dat werd later wel iets beter maar we kunnen er wel van uitgaan dat bij een Karmann Ghia problemen met de carrosserie de grootste zijn; deze is vrij gecompliceerd gebouwd en bestaat uit vele stukken. Aangezien de laatste auto's al vele jaren geleden van de band zijn gelopen zal een mooie originele auto een zeldzaamheid zijn. Kleine carrosserie-re-

paraties zijn wellicht nog uit te voeren. Die zullen zonder meer de dorpels, de ruimte rondom de koplampen, de voorste binnenschermen en de onderbakken betreffen. Voor het overige is een gehele of gedeeltelijke restauratie de beste oplossing. Jammer dat hierbij vrijwel nooit de op de Kever-bodemplaat geschroefde carrosserie zich weer laat losschroeven. Die zit in 99 van de 100 gevallen zo vast als een huis. Er moet dus gesneden worden. Een restauratie kan daardoor door het vele laswerk erg duur uitvallen. De 1300 was niet zo best vanwege zijn motor, de 1200 is de sterkste en ook de meest klassieke. De 1500 en de laatste 1600 zijn vooral geliefd om hun betere prestaties. De laatste modellen met de grote bumpers zijn niet geliefd. De uitvoering met de halfautomaat is zeldzaam. De prijzen liggen voor de coupés een stuk lager dan voor de veel zeldzamere cabrioletmodellen. Een bruikbare en tevens nette coupé doet momenteel trouwens al niet meer onder de f. 14.000,-, een cabriolet waaraan weinig werk te doen is zomaar het dubbele!

Bron: Autokampioen



Voorjaarsrit - Moederdagrit zondag 9 mei 1999

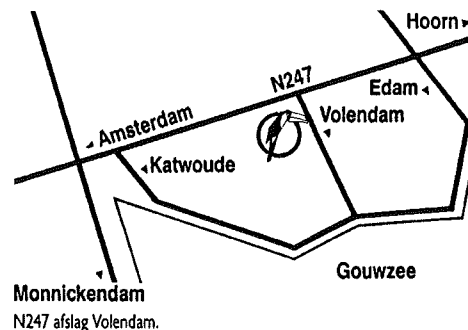
De voorjaarsrit/moederdagrit van dit jaar zal plaatsvinden in het mooie Noord-Holland. U wordt tussen 10.00 en 10.45 uur verwacht bij Motel Katwoude (Van der Valk), aan de Wagenweg 1 te Katwoude, tel. (0229) 36 56 56.

We zullen een mooie route gaan rijden in het prachtige Noord-Holland. Om 11.00 uur gaan we van start. Gekoppeld aan deze route is er een bezoek aan Museum Broeker Veiling in Broek op Langedijk, de oudste doorvaar-groenteveiling van Europa. Al met al beloofd het weer heel een leuk evenement te worden.

De kosten voor dit evenement zijn:

- f. 15,- voor leden
- f. 20,- voor niet leden
- f. 10,- voor kinderen van 3 t/m 12 jaar
- f. 7,50 met museum jaarkaart

Er is een mogelijkheid om te lunchen in de Broeker Veiling voor f. 14,50 per persoon. Mocht u hiervan gebruik willen maken, gelieve dat duidelijk aan te geven op het inschrijfformulier. Gelieve de kosten voor deze dag o.v.v. naam/lidnummer/9 mei-rit over te maken naar: KGCN, rekeningnummer: 145669645 (Rabobank Boven Leeuwen).



Inschrijfformulier

Ja, ik neem graag deel aan de Voorjaarsrit/moederdagrit

Naam: _____

Adres: _____

Woonplaats: _____

Lidnummer: _____

Aantal personen: _____

Er wordt **wel/geen** gebruik van de lunch in de Broeker Veiling te Broek op Langedijk.

Opsturen naar:

Anja en Hubert Tribus, Archipel 15-44, 8224 GE Lelystad

V.O.F. "de Keverspecialist"



KARMANN
Ghia



- Wij leveren als vanouds alle rubberafdichtingen in de originele kwaliteit, tegen absoluut de laagste prijzen, voor de bouwjaar 1948 t/m 1985!

- Ook hebben wij alle Keveronderdelen op voorraad.

- Veel Karmann Ghia onderdelen en rubbers.

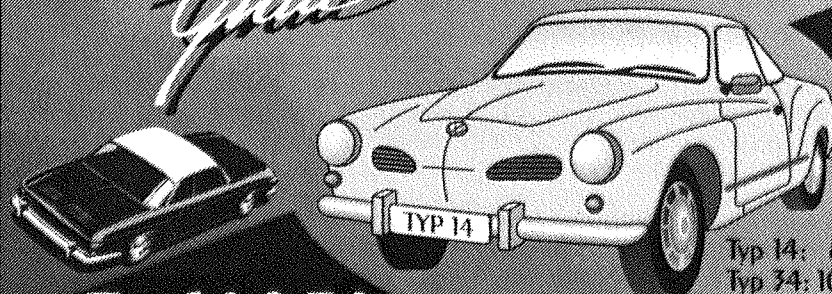
Bel of fax voor prijsinformatie, voor de laagste prijzen!

Schooldijk 60 7833 GM Nieuw Amsterdam Tel. 0591-552292

uitsluitend eerste montage

Alles duitse kwaliteit!

KARMANN - ERSATZTEILE



Typ 14 & 34
ERSATZTEILHANDL GmbH

An der Traß 7 • 31915 Winstorf/Steinlunde

Kataloge
Typ 14: 8,- DM VK
Typ 34: 10,- DM VK

Tel. 0049 5033-95040-Fax 950 42

Let op uw kilometerstand

Bij het afsluiten van een (klassieker) verzekering is het maximum aantal kilometers dat men voornemens is met de klassieker te gaan rijden van invloed op de berekening van de te betalen verzekeringspremie. Maximum jaarkilometrages van 7.500, 10.000 of 12.000 km per jaar zijn voor een klassiekerverzekering niet ongebruikelijk.

Bovenstaande is ook niet onlogisch, immers een klassieker waarmee veel gereden wordt heeft een grotere kans op betrouwenheid bij een aanrijding dan de klassieker die bijna niet wordt gebruikt. Het is echter niet altijd eenvoudig om van tevoren aan te geven hoeveel kilometers per jaar met de klassieker gereden zullen gaan worden. Een mooie zomer of een niet geplande verre vakantie kan betekenen dat behoorlijk intensiever gebruik van de klassieker zal worden gemaakt dan van tevoren de bedoeling was. In de meeste verzekeringspolissen zijn bepalingen opgenomen voor dit mogelijke 'probleem'. In de polis is bijvoorbeeld bepaald dat de verzekerde verplicht is de maatschappij binnen dertig dagen op de hoogte te stellen indien het jaarkilometrage wordt overschreden of naar verwachting zal worden overschreden. Vergeet men de (komende) overschrijding aan de maatschappij te berichten, dan is daarop vaak als sanctie gesteld dat de maatschappij op haar beurt het recht heeft (overeenkomstig de geldende polisvoorwaarden) de casco-uitkering te verminderen naar verhouding van de betaalde premie tot de te betalen premie.

Wat dit nu in de praktijk betekent, laat zich het best illustreren aan de hand van een rekenvoorbeeld. Stel u sluit een WA-casco verzekering voor uw klassieker af en geeft op dat maximaal 7.500 kilometer per jaar met de klassieker gereden zal gaan worden. U betaalt aan premie jaarlijks f. 500,-. In werkelijkheid is echter met de klassieker op het moment van het ongeval (binnen het jaar) reeds 9.500 kilometer gereden. De eigenaar had dus eigenlijk een verzekering moeten afsluiten op basis van 10.000 km per jaar. De verzekeringspremie op basis van 10.000 ki-

lometer per jaar bedraagt f. 800,-. Als gevolg van het ongeval bedraagt de schade aan de klassieker f. 8.000,-. De klassiek rijder in dit voorbeeld zal van zijn geleden WA-casco verzekerde schade slechts f. 5.000,- vergoed krijgen. (f. 500,- gedeeld door f. 800,- maal de schade ad f. 8.000,-.) Een in verhouding gering verschil in premie kan derhalve grote consequenties met zich meebrengen betreffende de uiteindelijke schadeloosstelling.

In het verleden is door verzekerden die met deze problematiek zijn geconfronteerd regelmatig geprotesteerd. Echter bij een redelijke overschrijding van het maximum jaarkilometrage (en dan heb ik het niet over overschrijdingen van slechts enkele honderden kilometers) zijn verzekeringsmaatschappijen in procedures bij herhaling in het gelijk gesteld. Dit betekent dat verzekeringsmaatschappijen de aan de auto ontstane schade als gevolg van niet aan de maatschappij gemelde overschrijding van het maximale jaar-kilometrage, niet volledig hoeven te vergoeden. Het voorstel van menig verzekerde om de te weinig betaalde premie alsnog te voldoen (in ons voorbeeld zou achteraf betaald) biedt geen soelaas. Op de vraag of men betaalde verzekeringspremie terugkrijgt indien er bijvoorbeeld in verband met een restauratie beduidend minder kilometers met de klassieker zijn gereden luidt het antwoord in het algemeen negatief.

Mr. J.C. Heslen
Advocatenkantoor Meijer & Heslen
Utrecht

bron: *Automobiel Klassiek* Maart 1999

THE OLD KEVER & KARMANN



USA IMPORT van VW's en ONDERDELEN

Ook andere merken auto's en onderdelen op aanvraag.

ONDERDELEN nieuw en gebruikt.

Puntgave deuren en kleppen.

Wij leveren voor **KEVER & KARMANN** zeer veel:

RUBBERS

PLAATWERK

INTERIEURS

CHROOMDELEN

ACCESSOIRES

MOTOREN

BEKLEDING en CABRIODAKEN in vele kleuren en combinaties

Op voorraad altijd **30 KEVERS en KARMANN Ghia's.**

Zowel opknappers als gerestaureerde VW's.

4 x Karmann Ghia cabrio

9 x Karmann Ghia coupe

8 x Kever Cabrio

12 x Kever

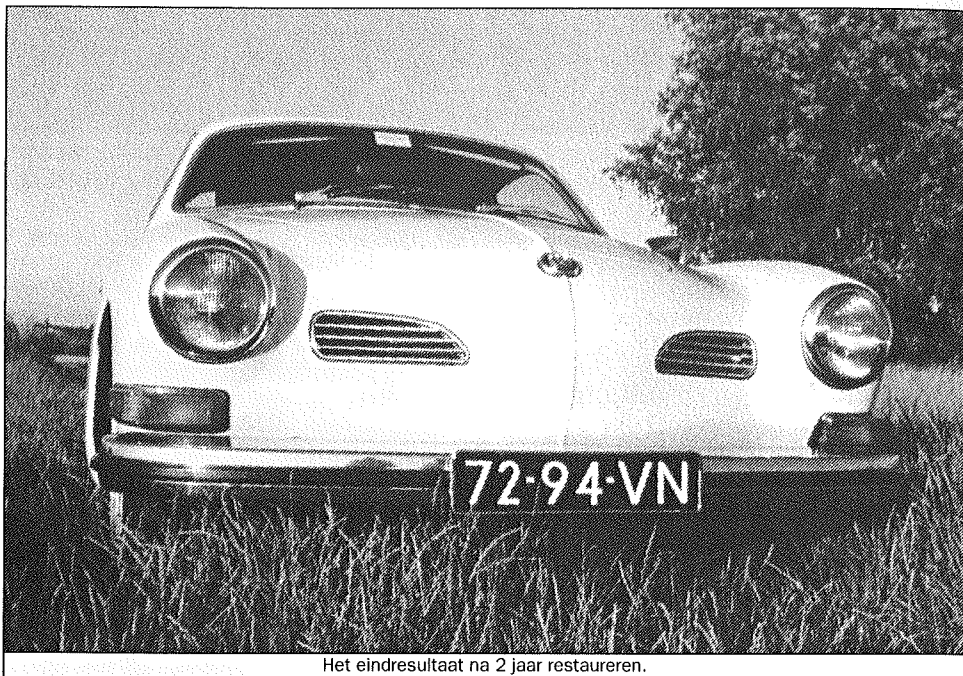
Motoren van standaard tot 1835cc, 1914cc, ..., 2500cc.

Gereviseerd 1600 cc blok f 1800,-

Complete **1835cc** motor gebruikt f 3500,-

Meirestraat 15 4705 RG Roosendaal

Telefoon (0165) 55 19 66 Bgg. 06 22 22 18 50 Fax (0165) 55 19 66



Het eindresultaat na 2 jaar restaureren.

De reizende reporter

Nu de Karmann Ghia Club Nederland vijf jaar bestaat, leek het mij toepasselijk om u kennis te laten maken met de 'oud' vormgever van ons clubblad. Ik ben dan ook op bezoek geweest bij David Soekana. Sommigen van u die al even lid zijn herinneren hem ongetwijfeld nog. Maar u die slechts enkele jaren of pas lid zijn, zal de naam David Soekana weinig zeggen.



Ik ben David Soekana.

David is geboren in Indonesië op 30 december 1952. Hij heeft een werktuigbouwkundige opleiding in Nederland gevolgd en is nu in het dagelijks leven grafisch vormgever. Verder is hij zeer actief in de muziek, hij staat minimaal één keer per week op het podium. David mag zich verder eigenaar noemen van een (door hem in een recordtijd van slechts twee jaar) volledig gerestaureerde lotuswitte Karmann Ghia uit 1972.

Liefde voor de Karmann

David heeft altijd al veel belangstelling voor klassieke auto's gehad. Het is dan

ook niet zo vreemd dat hij een tijdje dagelijks in een Volvo Amazone rond heeft gereden. In de jaren dat David veel plezier met zijn Volvo heeft, kijkt hij toch regelmatig met verliefde blikken naar de Karmann Ghia van VW. Als hij dan een advertentie ziet waar een Karmann in te koop wordt aangeboden, neemt hij natuurlijk contact op. Het blijkt dat de eigenaar van de Karmann af wil, omdat hij de rekeningen van de garage niet kan betalen. David doet hem een voorstel: de Karmann te ruilen tegen zijn Volvo, eventueel met een bijbetaling. De man in kwestie gaat hier op in, en met een geringe bijbetaling wisselen de beide auto's van eigenaar. David heeft zijn Karmann Ghia.

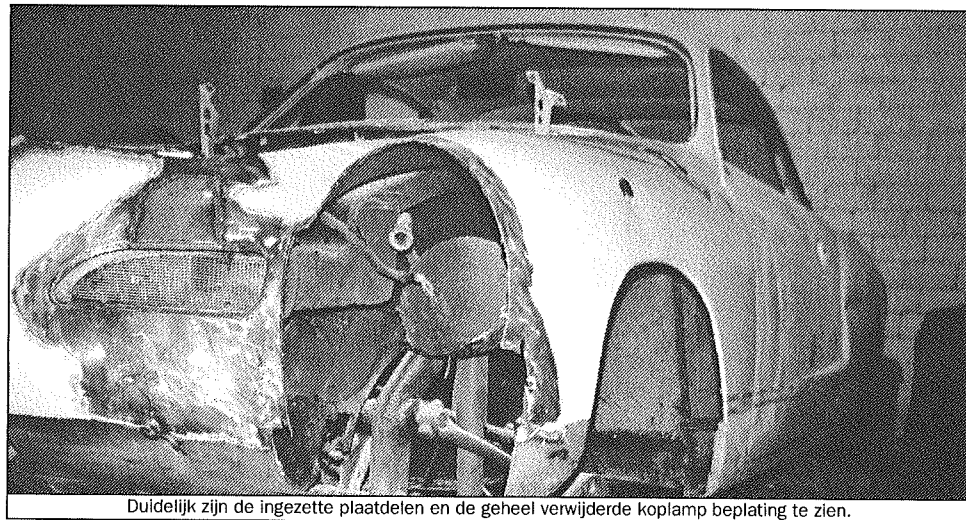
Restauratie

Zijn vrouw en vader vragen wat hij nu eigenlijk van plan is en David zegt: 'Ik ga een Karmann restaureren'. Op de vraag of hij dat wel voor elkaar weet te krijgen, zegt hij: 'Ja, dat denk ik wel, tenslotte is het met de Amazone ook allemaal gelukt'. De Karmann blijkt toch wel wat slechter dan in eerste instantie gedacht. Hij wordt dan ook totaal uit elkaar gehaald. David last op sommige plaat-

sen zelfgemaakte plaatjes in. Op andere plaatsen gebruikt hij originele reparatiedelen. Op de foto is goed te zien hoe het neus-gedeelte werd aangepakt. Na vele avonden en zaterdagen aan de auto gewerkt te hebben krijgt deze zijn vormen weer terug.

Sputten en opbouwen

David heeft alle voorbereidingen zelf gedaan. De grondlagen gespoten en de auto strak gemaakt. Als hij een spuitsper heeft gevonden die de auto voor hem in de lak gaat zetten is deze er zeer verbaasd over hoe strak de KG er bij staat. De spuitsper hoeft hier nauwelijks nog iets aan te doen. Als de auto in de lak staat, begint het afmonteren. David maakt zelf de hemelbekleding na. De montage van de ruiten verloopt voorspoedig, alleen die achterruit wil maar niet passen. Het lijkt wel of de vorm niet meer klopt. Onderzoek leert dat deze er behoorlijk strak in staat. Er zijn dan ook vier man nodig om de ruit in de juiste vorm te persen zodat hij in de carrosserie past. Ook de knipperlichten geven problemen. De contacten van de richtingaanwijzerschakelaar blijken te zijn doorgebrand. David haalt dit geheel uit elkaar en reviseert



Duidelijk zijn de ingezette plaatdelen en de geheel verwijderde koplamp beplating te zien.

één en ander. Natuurlijk is dit geen gemakkelijk karwei en er vliegen dan ook diverse keren de nodige veertjes door de keuken. Uiteindelijk functioneert het toch weer. Later blijkt de oorzaak te liggen in een draad die bij de doorvoer naar de knipperlicht-unit het plaatwerk raakt en dus sluiting veroorzaakt.

De weg op

Als de Karmann dan na twee jaar van noeste arbeid klaar is, wordt het tijd om de weg op te gaan. In een klassiekerblad ziet hij dat er in Culemborg een lente-oldtimerrit wordt gehouden. Heel veel verschillende klassiekers zijn er aanwezig, waaronder ook een andere Karmann Ghia. Deze blijkt van Dick en Mathilde Snel te zijn. Er wordt naar elkaars auto's gekeken en een vluchtig praatje gemaakt.

Later, op een meeting van de LCWCN die in het teken van de Karmann Ghia

staat komt David Dick en Mathilde opnieuw tegen. Ook maakt hij kennis met Paul Brus (oud-penningmeester) en zijn Karmann. Gekscherend wordt er tijdens de koffie geroepen: waarom beginnen we niet een Karmann Ghia Club?

Zo is het gekomen

Dick heeft wel eens eerder met de gedachte gespeeld, maar dan heb je mensen nodig die bestuurlijk iets willen doen en er moet een clubblad gemaakt worden. Vooral het maken van een blad wordt als een probleem ervaren. David geeft aan dat hij dit wel voor zijn rekening kan nemen aangezien hij grafisch vormgever is en werkzaam is bij een drukkerij. Later wordt hier op teruggekomen en besluit men om te kijken of er belangstelling is onder Karmann bezitters voor een club. David maakt alvast een ontwerp voor het clublogo, clubblad, briefpapier en ledenpas. Als dit dan ook

tijdens de oprichtingsvergadering wordt getoond is men gelijk zeer enthousiast. De vergadering besluit om een Karmann Ghia Club Nederland op te richten en David mag dus aan het werk.

Eerste clubblad

Het vullen van de eerste clubbladen is niet echt gemakkelijk. Er wordt dan ook veel door David zelf geschreven of overgenomen uit bladen. Wat wel gelijk heel goed tot zijn recht komt is de vormgeving. Duidelijk is te zien dat David dagelijks met vormgeving bezig is. Ons huidige clubblad heeft nog steeds de door hem ontworpen kaft. Ook de opzet is zo als ik die van het eerste blad herken.

Inmiddels is David niet meer verantwoordelijk voor de vormgeving van de Ghia Varia. Nadat zijn vrouw ernstig ziek werd, besloot David te stoppen met het maken van ons clubblad. Gelukkig vonden we bij de drukker iemand die in de

lijn van David ons huidige clubblad vormgeeft.

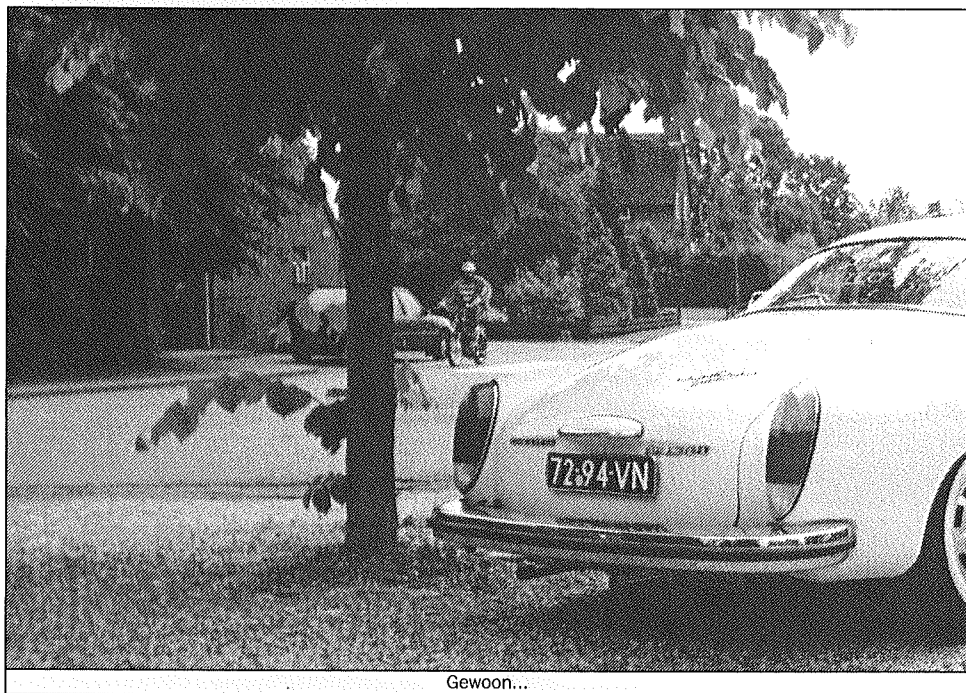
Dank je wel

Inmiddels heeft de Karmann Ghia Club meer dan 375 leden die elk jaar vijf prachtige Ghia Varia's voorgeschoteld krijgen. David, ik wil je dan ook danken voor je inzet die je in het verleden hebt getoond. Zonder een zo prachtig vormgegeven blad als onze huidige Ghia Varia weet ik nog niet zo zeker of de club wel zoveel leden zou hebben.

Ook wil ik je bedanken voor de medewerking aan deze toch wel een beetje bijzondere reizende reporter. Ik en waarschijnlijk nu ook vele anderen hopen je op één van de komende meetings weer eens te kunnen ontmoeten.

De reizende reporter

Willem Sustronk



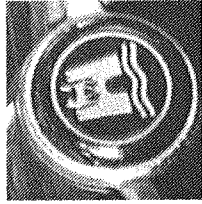
Gewoon...



...een prachtige foto gemaakt tijdens de eerste rit tijdens de lente oldtimer dag in Culemborg.

EEN AAIABARE AUTO

"EEN ONVERWACHTE VERLIEFDEHEID, ZO EEN WAAR JE THUIS GEWOON OVER KUNT PRATEN." ZO OMSCHRIJFT PROJECTLEIDER JAN LEMMENS UIT OOSTVOORNE WAT HEM EEN HALFJAAR GELEDEN OVERKWAM. "IK STOPTE BIJ DE BENZINEPOMP IN HET DORP OM TE TANKEN, EN DAAR STOND ZE. DE ACHTERSTE ZIJRAAMPJES DICHTGEPLAKT MET EEN PAPIER WAAROP TE KOOP STOND GEKALKT. HOE IEMAND ZO 'N SCHOONHEID ZO KON BEHANDELEN WAS MIJ EEN RAADSEL." EEN LIEFHEBBER OVER ZIJN KARMANN GHIA.



Jan trok zich het lot van de Karmann Ghia aan en besloot haar uit haar 'vernederende positie' te bevrijden. "Eerst nog even met het gezin overlegd, maar we waren het unaniem eens: de Karmann Ghia moest er komen. Alleen al om de techniek, die is degelijk en eenvoudig. En de vormgeving laat duidelijk de hand van de meester zien: vanaf de zijkant lopen de welvingen op een natuurlijke manier in elkaar over." De styling was zeker voor de tijd waarin de Ghia werd ontworpen bijzonder. Grote panoramaruiten rondom en opval-

'De aaibaarheidsfactor van de Karmann Ghia is zo hoog, dat mijn zoon 'm uit zichzelf gaat wassen.'

lend grote koplampen. "De aaibaarheidsfactor is hoog. Zo hoog dat mijn zoon Robert-Jan uit zichzelf de auto gaat wassen." De 78-00-PJ van Jan Lemmens is een 1600cc uitvoering uit 1969, eigenlijk bestemd voor de Amerikaanse markt. Maar de auto is nooit geëxporteerd. Gelukkig voor Jan, die zeer over het rijvermogen van zijn lichtgele schoonheid is te spreken. "Je staat er versted van hoe goed de auto mee kan in het huidige

verkeer. Uiteraard zijn de remmen en het stuur niet bekrachtigd, dus opletten moet je wel, maar wat betreft snelheid gaat het uitstekend."

DRIE MERKNAMEN OP EEN AUTO

De Volkswagen Karmann Ghia werd in 1955 aan het publiek voorgesteld. Het was een door ontwerpbureau Ghia in Turijn bedachte 2-deurs Sportcoupé op basis van de Volkswagen 1200 (de Ovaal) en hij beschikte dan ook over dezelfde techniek. De wagen zou worden gebouwd door Wilhelm Karmann in Osnabrück. Karmann werkte begin jaren vijftig aan de DKW Meisterklasse Cabriolet en de Kever Cabrio voor VW. "En omdat de verkoop van de DKW terugliep en de Kever Cabrio juist aan populariteit won, lag het voor de hand dat Karmann zijn samenwerking met VW uitbreidde," licht Lemmens toe. Het samenvoegen van dit Italiaans-Duitse huwelijk leverde de Volkswagen zijn naam Karmann Ghia op.

Wie rijden er rond in de Karmann Ghia? "Vooral mannen," zegt de secretaris van de Karmann Ghia Club Nederland. "Bezitters gebruiken hun Ghia voornamelijk in de zomer om toertochten te rijden, evenementen te bezoeken of op vakantie te gaan." Vaak ook is de Karmann Ghia niet de enige wagen. Wel de favoriete. Lemmens beaamt dit: "Hoewel we al twee moderne auto's hebben staan is de Ghia de lieveling binnen het gezin. De kinderen gebruiken hem in het weekend. En als er in de omgeving ritten voor klassiekers worden georganiseerd doen mijn vrouw en ik er graag aan mee. Het is mijn droom om nog eens met een klassieker door de Elzas te trekken." ●

TEKST: HELEEN BOS. FOTOGRAFIE: INEZ VAN OORD.



ZIJN ER WIJZIGINGEN IN UW AUTOBESTAND OF GAAT U VERHUIZEN?

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

Karmann Ghia ledenadministratie

Mathilde Snel, Mr. J.H. Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy

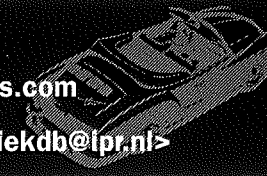
telefoon-/fax nummer: (0345) 68 37 93

KGCN op internet

E-mail

to: kgclubned@geocities.com

From: Niek de Bruin <Niekdb@lpr.nl>



Hallo,

Ik zou graag meer informatie willen over de verschillende types. Zo wil ik weten vanaf welk bouwjaar de kleine stoeltjes vervangen zijn door de zwarte met hoofdsteun. Hoort een tweekleurig interieur alleen bij een KG met een ander kleur dak?

Vanaf welk bouwjaar is het dashboard gewijzigd in het model met houtfineer? Hoe zit het met de bumpers en met de knipper- en achterlichten? Zijn die platte knipperlichten Amerikaans of gewoon vanaf een bepaald jaar ingevoerd?

Verder nog: hoe zit het met de verkrijgbaarheid van onderdelen in Nederland en zijn er garages/dealers gespecialiseerd in KG. Wordt er veel gereproduceerd (bijvoorbeeld deurpanelen)? Ik wil dus heel veel weten wat ik niet 1, 2, 3 op deze site kan vinden.

N.B. Ik ben serieus op zoek en ben al lid.

Groeten
Niek de Bruyn, Scheveningen

Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia
verschijnt ongeveer
half juli 1999.

De deadline voor kopij is:
15 juni 1999.

Indien mogelijk de kopij graag in
Word 6.0 op floppy aanleveren.
Anders lever je het gewoon
getypt of geschreven aan.

Bij voorbaat dank,
de redactie



Het nut van een tip

Op de laatste jaarvergadering, begin februari van dit jaar, vroegen jullie de leden weer eens dringend om een stukje te schrijven voor het clubblad.

Welnu er is wel iets om te vermelden en wel: de revisie van de remslangen van mijn Karmannetje.

Het aardige van het verhaal is, dat op voornoemde jaarvergadering ik aan Hubert Tribus vroeg of hij wel eens ervaring had opgedaan met het reviseren van remschijfunits en hij zei dat hij daar inderdaad wel eens mee te maken had gehad. Het probleem was bij mij het navolgende: bij het remmen bleef een deel van de remklauwen hangen en kwam na het remmen niet meteen los. Na enkele seconden was alles wel weer normaal, maar het euvel werd steeds erger.

Bij het restaureren van mijn Karmann begin jaren negentig had ik het hele spul wel schoongemaakt en van nieuwe rubbers voorzien, zelfs de slangetjes had ik helemaal ontroest en de nippels in een roestbestendige verf gezet. Dus ik dacht 'mij kan niets meer gebeuren', nu wel dus! Nu zei Hubert tegen mij dat het wel verstandig was om – voordat je de hele troep uit elkaar haalt – te controleren of de slangetjes niet verstopt zijn. Gelukkig heb ik daar bijtijds aan gedacht. Daar ik er niet veel zin in had om het zelf te doen – ik zag vooral erg op tegen het ontluichten – had ik een afspraak gemaakt met m'n garage. Maar dat liep even anders dan gepland! Bij de garage aangekomen vroeg de brave borst wat er moest gebeuren. Ik vertelde mijn verhaal en hij riep vervolgens 'laat 'm daar maar staan, dan komt het wel in orde'. Op die bewuste morgen echter kwam de regen met bakken uit de hemel en ik voelde er niet veel voor om m'n karretje daar zo in de buitenlucht te laten staan. Daar had de goede man wel begrip voor en raadde mij dan ook aan om het toch vooral zelf te doen en hij verwees me naar de lokale remspecialist en alles zou dan prettig geregeld worden. Dus

keerde ik weer huiswaarts. Voor de trouwe lezertjes dient nog te worden opgemerkt, dat voornoemde garagehouder een enorme hoge pet van mij als autoreparateur op heeft, wat ook z'n nadelen kan hebben. Ondanks het feit dat ik er behoorlijk de pest over in had, besloot ik het karwei toch maar zelf ter hand te nemen. Intussen was ik er al achtergekomen, dat het de linker voorrem betrof, dus daar begon ik maar mee.

Hier heeft de oude heer Volkswagen toch wel een heel vreemde constructie bedacht. Deze remklauwen moeten eerst van de wielpoot gehaald worden alvorens je de remblokjes kan weghalen. Wee degene die dat jarenlang heeft laten zitten. De bouten (steek 17) kunnen dan enorm vast gaan zitten. Gelukkig was in mijn geval deze hele move al een keer in de jaren negentig gemaakt. Indertijd had ik alles schoongemaakt en in het vet gezet, dus dat leverde verder geen problemen op. Met het verhaal van Hubert in mijn achterhoofd begon ik eerst eens de cilinders in te drukken, waarbij tot mijn verbazing de ene cilinder er in ging en de andere er even zo vrolijk weer uit kwam. Na dit spelletje enkele keren herhaald te hebben, kwam ik tot de ontdekking dat het remslangetje wel eens dicht zou kunnen zitten en ja hoor dat was de reden van mijn remprobleem. Er zat niets anders op dan de hele boel demonteren. Hierbij is een dringend advies wel op zijn plaats. Wanneer je de remleiding loshaalt, d.w.z. niet op de remklauw zelf want dat gaat niet, maar op de aansluiting met de remleiding, dan moet je wel zorgen voor een goede afsluiting op de remleiding zelf. Er zijn auto's waarbij de remleiding niet leegloopt t.g.v. de buitendruk, bij Volks-

Technische Daten: VW Karmann-Ghia Typ 14

	1200	1300	1500	1600
Motor	Vierzylinder-Viertakt-Boxer, im Heck angeordnet; thermostatisch geregelte Luftkühlung durch Radial-Gebläse; Aluminium-Zylinderköpfe; zweigeteiltes Kurbelgehäuse aus Magnesium-Legierung; zentrale Nockenwelle, durch Stirnräder betrieben; hängende, über Stoßstangen und Kipphebel gesteuerte Ventile; geschmiedete, vierfach gleitgelagerte Kurbelwelle; Zündfolge 1-4-3-2; Druckumlauf-Schmierung; mechanische Benzinpumpe (Membrane); Ölbad-Luftfilter mit Vorwärmleitung			
Hubraum	1192 ccm	1285 ccm	1493 ccm	1584 ccm
Bohrung x Hub	77 x 64 mm			
PS bei U/min	30 bei 3400	34 bei 3600	40 bei 4000	50 bei 4000
Größtes Drehmoment	7,7 mkg bei 2000 U/min	8,4 mkg bei 2000 U/min	8,9 mkg bei 2000 U/min	10,2 mkg bei 2000 U/min
Verdichtungsverhältnis	6,6:1	7:1	7,3:1	7,5:1
Vergaser	Solex 28 PCI Fallstrom	Solex 28 PICT-1 Fallstrom mit Startautomatik	Solex 30 PICT-1 Fallstrom mit Startautomatik; ab 1967: Solex 30 PICT-2	Solex 30 PICT-2 Fallstrom mit Startautomatik
Getriebe	Manuelles Viergang-Getriebe, ab 1960 vollsynchronisiert; ab 1967: auf Wunsch Halbautomatik			
Getriebe-Übersetzung, manuelles Getriebe	1. Gang 3,60:1 2. Gang 1,88:1 3. Gang 1,22:1 4. Gang 0,82:1	3,60:1 2,06:1 1,32:1 0,89:1	3,80:1 2,06:1 1,26:1 0,89:1	3,78:1 2,06:1 1,26:1 0,89:1
Getriebe-Übersetzung, Halbautomatik	1. Stufe 2. Stufe 3. Stufe	— — —	2,06:1 1,26:1 0,89:1	2,25:1 1,26:1 0,88:1
Achs-Übersetzung, manuelles Getriebe	4,43:1	4,375:1	4,125:1	3,875:1
Achs-Übersetzung, Halbautomatik	—	—	4,375:1	4,125:1
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung			
Lenkung	Spindel-Lenkung; ab 1960: Schneckenrollen-Lenkung			
Elektrische Anlage	6 Volt; ab 1967: 12 Volt			
Fahrgestell	Zentralrohr-Rahmen mit angeschweißter Plattform, darauf die Karosserie verschraubt			
Vorderrad-Aufhängung	Einzelrad-Aufhängung an Doppelnocken mit querliegender Drehstab-Feder, Stabilisator, Teleskop-Stoßdämpfer. Ab 1965: Wartungsfreie Kugelgelenke			
Hinterrad-Aufhängung	Einzelrad-Aufhängung, Pendelachse mit Längslenkern und Drehstab-Federn, Teleskop-Stoßdämpfer. Modelle mit Halbautomatik: Doppelgelenk-Achse mit Schräglenkern			
Bremsen	Trommelbremsen (hydraulisch); ab 1966: vorne Scheiben (Zweikreis-System)			
Felgenreife	4J x 15			4,5J x 15
Bereifung	5,60 x 15; ab 1972: 6,00 x 15. Bei Gürtelbereifung: 155 SR 15 bzw. 165 SR 15			
Radstand	2400 mm			
Länge x Breite x Höhe	4140 x 1630 x 1320 mm			
Leergewicht	820 kg	830 kg	840 kg	870 kg
Bauzeit	1955 bis 1960	1960 bis 1965	1965 bis 1966	1966 bis 1970
				1970 bis 1974

wagen gebeurt dat echter wel. Omdat ik dacht dat dat wel goed zou zitten, schrok ik me dan ook een hoedje toen de vloeistof meteen weg ging lopen. Daar ik niet zo snel iets bij de hand had, drukte ik het

cupje van mijn ontluichtingsnippel op de remleiding en gelukkig het lekken hield op. Dat dacht ik althans, want heel langzaam drupte de vloeistof op de grond en voordat ik het wist was mijn reservoir zo-

wat leeggelopen. Goede raad is duur, maar in mijn rubber-rommelbak vond ik toch nog een soort cup die er zeer nauw overheen paste, zodat het lekken nu definitief over was. Maar ja die rotzooi, daar word je geheel depri van. Na demontage bleek inderdaad de remslang geheel dicht te zitten. Van de weeromstuit heb ik beide remslangen meteen vernieuwd, ondanks het feit dat de andere slang nog geheel goed functioneerde. Voor het geld hoef je het niet te laten, want bij elk goed remrevisiebedrijf maken ze elk soort slangetje weer geheel na, dan moet je het voorbeeld natuurlijk wel meenemen. Voor nog geen 8 tientjes was ik weer volkomen gelukkig. Bij het reviseren van de auto heb ik nog in dubio gestaan of ik de remslangen ook meteen zou vernieuwen, maar dat heb ik toen niet gedaan, spijt, spijt en nog eens spijt. Meteen van de gelegenheid gebruik gemaakt om alles weer een goed schoon te maken en ook te ontroesten. De stalen remleiding was aan één kant toch weer een beetje gaan roesten en dat heb ik meteen onder handen genomen. Het grappige is dat deze remslangen het meer dan 26 jaar hebben volgehouden. Dat is toch ongelooflijk en het zegt gelijk iets over de kwaliteit.

Nu het ontlichten. Daar ik een afgrijpselijke solist ben, zat er nog steeds in mijn hoofd dat ik toentertijd het hele systeem zelf ontlicht had. Maar hoe had ik dat ook al weer gedaan? Gelukkig herinnerde ik mij dat nog en het gaat als volgt: nadat ik het systeem weer had bijgevuld bleek er – in tegenstelling tot de vorige keer – heel veel lucht in de leidingen te zitten. Na enkele keren het pedaal te hebben ingedrukt, kreeg ik weer een heel klein beetje tegenstand. Vervolgens heb ik een houten balkje gepakt en dat tussen het rempedaal en de voorkant van de stoel geklemd. Het voordeel is dat je hierbij niet zo'n grote druk kan opbouwen dan wanneer er iemand meehelpt. Dan houdt die persoon constant druk op het rempedaal, waardoor de remvloeistof rijkelijk uit je ontlichting-

snippel spuit. Tussen twee haakjes: deze ontlichtingsnippels zijn zeer fragiel.

Het vreemde is dat de onderste nippels met een steek 8 geregeld kunnen worden en de bovenste met een steek 7. Bovendien zijn de onderste nippels kort en de bovenste lang. Wanneer dat heel lang heeft vastgezet, dan moet je er niet verbaasd over zijn dat vooral de lange nippels zo maar kunnen afbreken, dat is mij namelijk ook overkomen. Voor dat dat weer in orde is, ben je enkele jaren ouder geworden.

Welnu weer terug naar mijn verhaal. In elk reparatieboek staat dat je op de nippel een doorzichtig slangetje moet zetten en het open eind in een bakje met remvloeistof moet plaatsen. Dit is om te voorkomen dat je bij het ontlichten de nippel te laat dichtdraait en dat er weer lucht in het systeem gezogen kan worden. Ingeval je de klus alleen klaart, is dat risico beduidend kleiner. Bij het gebruik van een houten balkje draai je de nippel los en komt er relatief weinig vloeistof naar buiten en heb je genoeg tijd om de nippel weer dicht te draaien. Het enige nadeel is dat je het enige keren moet herhalen, dus balk ertussen, ontlichten en dicht. Weer onder de auto vandaan, opnieuw de balk plaatsen, net zo lang totdat er geen lucht meer komt. In mijn geval was dat drie keer aan elke kant. Maar ja, de rasechte doet-het-zelver ligt daar niet wakker van.

De auto remt weer fantastisch en de moraal van dit verhaal is: dat je tegenwoordig ook alles zelf moet doen. Enfin, ik hoop dat jullie er wat aan hebben en Hubert wil ik nog bedanken voor de gouden tip, want anders had ik mij een kleine versuffing gezocht naar het mankement.

Jan van Weelden
Groenelaan 31
1851 NR Heiloo
Tel.: (072) 533 14 07

Ontwikkelingen in de autobranche in vergelijking met ontwikkelingen in de computerbranche

Niet alleen als je vanuit een nieuw model VW in je oude Karmann overstapt, merk je dat de tijd niet heeft stilgestaan. Het is op alle fronten en bij alle merken duidelijk dat auto's een enorme ontwikkeling hebben doorgemaakt, tenminste: zo komt het op ons over. Mensen uit de IT-wereld kijken er heel anders tegenaan, juist omdat in hun branche de ontwikkelingen veel sneller zijn gegaan en veel ingrijpender waren. Wat nu het beste van het beste is, is 'morgen' alweer hopeloos verouderd. Bovendien lopen alle grote software-leveranciers hun eigen race en vatten hun streven naar productdifferentiatie wel erg letterlijk op.

Bill Gates, het opperhoofd van Microsoft, voelde zich onlangs zeker genoeg om de spot te drijven met het ontwikkelingstempo van de automobielenindustrie. (Hij richtte zich op een bepaald merk, maar dat doet niet echt ter zake, want zijn opmerkingen golden voor de gehele branche, dus ook voor VW). Hij zei:

'Als de automobielenindustrie net zo bovenop de techniek had gezeten als de computerindustrie, dan zouden we nu allemaal in auto's rijden die 25 dollar kosten en 250 kilometer rijden op één liter brandstof'.

Deze opmerking past in het principe 'Om gehoord te worden moet je schreeuwen', en vroeg natuurlijk om een reactie. Een grote Amerikaanse producent antwoordde middels het volgende persbericht:

'Als we op dezelfde manier met technologie om zouden gaan als Microsoft, dan:

- *zou uw auto er minstens twee keer per dag zonder aanwijsbare reden mee ophouden. u zou dit gewoon accepteren, de auto opnieuw starten en verder rijden.*
- *zou u elke keer als de verkeersregels vernieuwd werden, een nieuwe auto moeten kopen.*
- *zouden alle meetinstrumenten vervangen worden door één display met daarop twee woorden: Algemene fout.*
- *zou uw concurrent Apple een auto maken die op zonne-energie zou lopen, vijf keer zo snel zou zijn en drie keer zo eenvoudig zijn te bedienen, maar daarentegen op slechts 5% van de wegen zou zijn toegelaten.*
- *zou een airbag eerst vragen: 'weet u het zeker?' alvorens af te gaan.*
- *zou u bij uw auto verplicht worden wegenkaart van een bepaald merk te kopen, want zonder juist die kaarten zou uw auto 25% van z'n normale prestaties leveren.*
- *zou maar één persoon tegelijk in de auto kunnen rijden, tenzij u Car95 of CarNT heeft.*
- *en dan moet u er altijd nog de overige zitplaatsen bij kopen.*
- *zou je bij elke auto opnieuw moeten leren autorijden, omdat niets op dezelfde manier functioneert. en de topper:*
- *je zou op de 'Start'-knop moeten drukken om de motor af te zetten'.*

Anja Tribus



Algemene ledenvergadering

7 februari 1999

De algemene ledenvergadering vond dit keer plaats in 't Wapen van Bunnik aan de Dorpsstraat 9 te Bunnik. Om 13.00 uur ging de zaal open en rond 13.30 uur waren er zo'n 34 leden. Na een kopje koffie met cake en koek kon de vergadering beginnen.

Afwezig waren:

- Bert-Jan van Bolhuis (bestuur: secretaris): vooraf gemeld
- Martin en Helen van Schaik: vooraf gemeld
- Rini Roodbeen (kascommissie): vooraf gemeld
- Anneke Boogaerts (evenementencommissie): niet gemeld

1. Opening

Dick Snel opent om 13.40 uur de vergadering en heet een ieder welkom. Hij meldt dat de feestelijke carnavalsgeluiden op de achtergrond toepasselijk en kenmerkend zijn voor onze club dit jaar. Het wordt een feestelijk jaar; het 5-jarige jubileum zal gevierd gaan worden. Al met al een drukke tijd voor het bestuur.

Dick meldt dat er inmiddels zo'n 400 leden zijn en dat er met de aanwezige 34 leden toch wel gesproken kan worden over een kleine opkomst.

Dick meldt dat Bert-Jan van Bolhuis, de secretaris van onze club, afwezig is; hij staat op de lange latten. Dick stelt de mensen achter de tafel voor: Jan van Lent, onze penningmeester, Anja Tribus, hoofd evenementencommissie en Deanne, redactie-medewerkster en voor deze dag ook notuliste.

2. Ingekomen stukken/ bestuursmededelingen

Dick behandelt de brief over het 5-jarig jubileum (die een ieder heeft ontvangen

bij de uitnodiging van de vergadering) als ingekomen stuk. Dick legt er nog even de nadruk op: er is dringend behoefte aan assistentie voor dit feestweekend. Hij komt hier later op terug.

3. Goedkeuring notulen vorige vergadering

De vergadering heeft geen op- of aanmerkingen op de notulen. Het geheel wordt onder dankzegging goedgekeurd.

4. Terugblik 1998

Anja Tribus (ietwat verkouden, maar toch zeer goed te verstaan) krijgt, als voorzitter van de evenementencommissie, het woord en geeft een duidelijke uiteenzetting van de evenementen van het afgelopen jaar. 1998 was een succesvol jaar met veel leuke evenementen. Over het algemeen was er een grote opkomst. Ook waren de weergoden ons goedgezind. Al met al kan er worden teruggekeken op een zeer geslaagd jaar. Dick meldt nog dat het een actief en creatief jaar is geweest en bedankt de evenementencommissie en met name Anja en Hubert Tribus. Applaus voor hen.

5. Financiële zaken

Aan de hand van sheets laat onze penningmeester Jan van Lent zien dat de KGCN een heel gezonde club is. Uit de kolommenbalans blijkt dat er een aardige spaarrekening is; een goed resultaat van Jan. Applaus van de zaal. Verder valt hier weinig van te melden.

Resultaten-rekening Karmann Ghia Club Nederland

(in glds.)	begroot 1998		werkelijk 1998		begroot 1999	
	lasten	batens	lasten	batens	lasten	batens
Bankkosten	25		11		25	
Drukwerk clubblad	6,500		4,345		7,000	
Overig drukwerk	1,000		895		1,000	
Porto clubblad	2,500		2,277		2,500	
Porto overig	1,000		1,105		1,250	
Vergaderkosten	1,250		782		1,000	
Beheerskosten	0		-111		0	
Reiskosten	1,500		1,573		1,750	
Evenementen	4,000		3,681		12,500	
Ledenvergadering	0		655		750	
Kantoorbenodigdheden	4,500		426		500	
Computer/kantoorkosten	0		6,635		500	
Telefoonkosten	500		246		400	
Representatiekosten	750		1,608		750	
Kosten Kvk	80		77		80	
Contributie		19,800		22,090		22,200
Inschrijfgeld		1,500		2,825		500
Ontvangen administratiekosten		0		190		0
Ontvangen rente		400		217		250
Advertenties		4,300		3,605		3,750
Resultaat boekjaar	2,395		4,723		-3,305	
	26,000	26,000	28,927	28,927	26,700	26,700

Kolommenbalans Karmann Chia Club Nederland per 31 december 1998

(in gld.)

	proefbalans		saldibalans		resultaten-rekening		balans	
	credit	debet	debet	credit	lasten	baten	debet	credit
Kas	6,433.22	6,394.37	38.85				38.85	
Rabo 145669645	41,725.72	38,080.24	3,645.48				3,645.48	
Spaarrekening	22,163.28	0.00	22,163.28				22,163.28	
Giro-rekening	358.07	193.16	164.91				164.91	
Debiteuren	0.00	0.00		995.12				995.12
Crediteuren	3,224.45	4,219.57		60.00				60.00
Contributie '99	0.00	60.00						60.00
Inschrijfgeld '99	0.00	0.00						0.00
Bankkosten	11.03	0.00	11.03		11.03			
Drukwerk clubblad	4,345.00	0.00	4,345.00		4,345.00			
Overig drukwerk	894.65	0.00	894.65		894.65			
Porto clubblad	2,317.30	40.00	2,277.30		2,277.30			
Porto overig	1,172.65	67.50	1,105.15		1,105.15			
Vergaderkosten	782.00	0.00	782.00		782.00			
Beheerskosten	1,441.95	1,552.50	-110.55		-110.55			
Reiskosten	1,572.60	0.00	1,572.60		1,572.60			
Evenementen	5,719.19	2,038.50	3,680.69		3,680.69			
Depotbedrag PTT	250.00	0.00	250.00				250.00	
Ledenvergadering	655.00	0.00	655.00		655.00			
Contributie '98	115.00	22,205.00		22,090.00		22,090.00		
Inschrijfgeld '98	0.00	2,825.00		2,825.00		2,825.00		
Ontvangen administratiekosten	0.00	190.00		190.00		190.00		
Ontvangsten rente	0.00	217.29		217.29		217.29		
Advertenties	0.00	3,605.00		3,605.00		3,605.00		
Kantoorbenodigdheden	426.04	0.00	426.04		426.04			
Telefoonkosten	256.06	10.56	245.50		245.50			
Representatiekosten	1,607.85	0.00	1,607.85		1,607.85			
Computer/kantoorkosten	6,635.23	0.00	6,635.23		6,635.23			
Kosten KvK	76.61	0.00	76.61		76.61			
Resultaat voorgaande jaren	0.00	20,484.21		20,484.21				25,207.40
Resultaat boekjaar					4,723.19			
	102,182.90	102,182.90	50,466.62	50,466.62	28,927.29	28,927.29	26,262.52	26,262.52

De resultatenrekening wordt door Jan stapsgewijs doorgenomen. De post drukwerk clubblad is behoorlijk, maar zegt Jan, daar hebben we dan ook een mooi blad voor. De begroting in het algemeen bleek aardig geschat te zijn. Bij post kantoorbenodigdheden was er f. 4.500,- begroot en blijkt werkelijk slechts f. 426,-. Jan meldt dat dit te maken heeft met de post computer/kantoorkosten. (begroot f. 0,- werkelijk f. 6.635,-) Jan legt uit dat er twee nieuwe computers zijn aangeschaft, één t.b.v. de ledenadministratie en één t.b.v. redactie. Tot voor kort werd dit nog gedaan met eigen computer en met een verouderde computer. Mede met het oog op de grootte van de club is aanschaf van deze computers absoluut geen overbodige luxe. Verder geen bijzonderheden. Geen op- of aanmerkingen van de zaal. De conclusie is: we zijn zeer goed bezig. Ook de begroting voor 1999 is doorgenomen en goedgekeurd. De hoogte van de post evenementen wordt voornamelijk bepaald door het 5-jarig jubileum. Wederom geen op- of aanmerking van de zaal.

De kascontrole heeft op 8/1/1999 plaatsgevonden. Marco Wey en Rini Roodbeen hebben de boeken gecontroleerd. Marco Wey doet verslag: Er is goedkeuring verleend, het geheel was wederom tot op de cent nauwkeurig.

Dick heeft een verzoek aan alle mensen in de zaal, maar zeker ook aan de thuisblijvers: gaarne op alle gebied (betaling contributie, meedenken evenementen, aanleveren kopij) uw medewerking.

6. Vacatures

Dick geeft aan dat er binnen de evenementencommissie nog steeds behoefte is aan een regiovertegenwoordiger voor het Noorden. Er komen geen reacties uit de zaal, en er hebben zich ook geen kandidaten aangemeld. De kascommissie mag niet ieder jaar uit dezelfde mensen bestaan. Er moet dus

een nieuwe kascommissie komen. Er hebben zich voor de vergadering een tweetal mensen aangemeld en wel Ronald Engelenburg en Richard Weber. Dick benoemt Ronald en Richard als nieuwe kascommissie.

7. Evenementen 1999

Dick gaat spreken over het 5-jarig jubileum, wat als thema krijgt: Country & Western. Er is gekozen voor een geweldige locatie, Mennorode te Elspeet. Het is een vakantie- en conferentieoord, met vrijheid, ruimte, camping, hotelkamers. Het duurt van vrijdagavond tot zondagmiddag. De club regelt en betaalt veel aan dit jubileum. Het enige wat door de clubleden zelf moet worden voldaan is:

1. camping of hotelkamer
2. lunch en diner

Dick vraagt hulp voor:

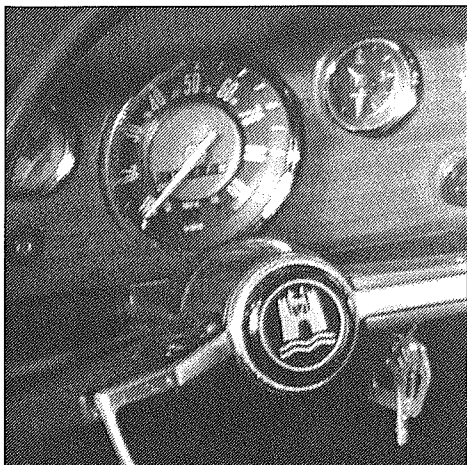
- aankleden feestzaal (+ levering versiering)
- barpersoneel
- opruimwerkzaamheden

Wie kan verzorgen: logo t.b.v. jubileum. Dick van Loenen geeft aan wel wat te weten en komt daar op terug. Wie kan verzorgen muntjes/bonnen t.b.v. drankdistributie. Karin Verhagen biedt aan consumptiebonnen te maken en te drukken en wil daartoe het logo ontvangen.

Er komen al diverse reacties uit de zaal van mensen die willen helpen. Dick vraagt of deze mensen zich willen melden bij Anja Tribus als hoofd evenementencommissie.

Anja meldt nog dat er in de eerste Chia Varia van 1999 een informatieblad + inschrijfel komt van het jubileumweekend.

Anja neemt de evenementenkalender voor 1999 door. Het belooft weer een druk en enerverend jaar te worden. (zie evenementenkalender elders in blad)



Voor de technische dag, gepland op 16 oktober, vraagt Anja de zaal om suggesties.

8. Rondvraag

Chris de Vrij stelt een vraag over het weekend. Hij vraagt of de evenementencommissie nog bij elkaar komt. Anja meldt dat zij aan alle leden van de evenementencommissie een brief heeft gestuurd, waar slecht één (late) reactie op is gekomen. Wat rest is nu het aanwijzen van taken.

Dick zegt dat op de volgende bestuursvergadering hierover gesproken gaat worden, en dat daarna op korte termijn een bijeenkomst zal volgen.

Toon van Veghel laat weten teleurgesteld te zijn in de steun van de leden. Tijdens de door hem en Willem Sustronk georganiseerde tocht was er bar weinig steun van anderen.

Marco Wey vraagt hoe het staat met de onderdelenregistratie.

Dick meldt dat het een mooi initiatief was van Chris de Vrij, maar gezien het feit dat er geen enkele reactie op is gekomen, blijkt er weinig interesse voor te zijn.

Chris de Vrij stelt voor: een ieder een lijst toesturen, waarin men kan invullen

wat men heeft. Dick zegt daar op de volgende bestuursvergadering over te spreken.

Willem Sustronk vraagt of er al reacties op het jubileumweekend uit het buitenland zijn.

Dick meldt dat er uit diverse landen al reacties zijn, maar dat er in Engeland weinig begrip/medewerking bestaat voor het geheel (datum jubileumweekend is datum van hun internationale weekend).

Er was in het Engelse clubblad niets te vinden over ons jubileumweekend, wel over andere internationale evenementen.

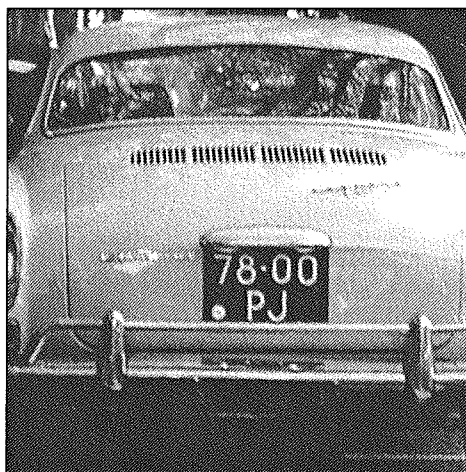
Dick vraagt of er iemand kennis heeft betreffende Internet. Mocht er iemand zijn die daar in thuis is en/of er iets mee wil doen, gaarne aanmelden.

9. Sluiting

Om 16.00 uur sluit Dick de vergadering, bedankt de aanwezigen en wenst een ieder een behouden thuiskomst.

Rotterdam, 8 februari 1999

Deanne Kalkan



FEHAC t i v i t e i t e n



anders dan een tweede huis of een zellboot.

- door lage verzekeringspremies en vrijstelling van motorrijtuigenbelasting lijkt rijden in een klassieker goedkoop. Wat wel voor alle klassiekerrijders geldt - los van het aanschafmotief - is dat zij zuinig zijn op hun voertuig en meer dan gemiddeld voorzichtig aan het verkeer deelnemen.

Definitie FIVA

Internationaal wordt door de FIVA een klassiek voertuig gedefinieerd als:

A preserved historic vehicle is a mechanically propelled vehicle, manufactured more than 20 years ago, preserved and maintained in historically correct condition and in the care of a person of organisation, keeping it for its historic and technical interest and not using it for everyday transport and for which the FIVA, upon application, will issue a FIVA Identity Card.

Opvallend elementen daarin zijn de zinsneden 'maintained in historically correct condition': behoud van originaliteit en 'not using for everyday transport': geen dagelijks gebruik. Dit laatste is in de definitie opgenomen omdat dagelijks (dus veelvuldig) gebruik van een klassieker zich niet verdraagt met het uitgangspunt van behoud tot in lengte van jaren van het voertuig. Veelvuldig gebruik - om de gedachte te bepalen: meer dan 15.000 km per jaar in weer en wind - komt zeker de levensduur van een klassieker niet ten goede. Wie veel dagelijks rijdt zal ook rekening moeten houden met een forse post onderhoud en reparatie: het dagelijks rijden in een klassieker is daardoor

ook veel minder goedkoop dan het lijkt. Verreweg de meeste klassiekers in ons land rijden nog lang geen 5.000 km per jaar en eigenlijk zijn alleen voertuigen vanaf rond 1970 geschikt om in het huidige, drukke verkeer dagelijks mee te rijden.

Discussie over dagelijks gebruik

Wel of niet dagelijks gebruik van de klassieker heeft binnen een aantal clubs al tot forse discussies geleid. Ook binnen FEHAC leeft dit volop. Ons uitgangspunt is de in onze statuten verwoorde doelstelling: de FEHAC komt op voor de behartiging en bevordering van de gemeenschappelijke belangen van eigenaren en houders van voertuigen die uit historisch oogpunt in stand worden gehouden en al hetgeen wat daarmee in de meest ruime zin verband houdt. Daaruit volgt dat de FEHAC, als dat aan de orde komt, niet zal opkomen voor hen die hun meer dan 20 jaar oude voertuig enkel aanhouden als gebruiksvoorwerp, dat zij weliswaar instandhouden, maar dit doen uit puur economische overwegingen in plaats van uit historisch oogpunt.

Gebruik mg logo inzet voor rechtszaak

Het gebruik van de merknaam MG was inzet van een zaak die recent speelde voor het Gerechtshof van Amsterdam. De Rover-importeur wilde dat een in klassieke MG onderdelen gespecialiseerd bedrijf nog langer gebruik maakte van het MG-logo.

december 1998

Klassiekers dagelijks in gebruik

Klassieke voertuigen zijn er in een rijke variatie: van de Indian motorfiets uit 1910 tot de Citroën DS uit 1974 en van de Saure bus uit 1954 tot de Ferrari 250 GT uit 1962. In deze brede reeks zitten museumstukken maar ook auto's die nog dagelijks op de weg te zien zijn. Toch is klassiek rijden iets meer dan alleen maar in een oude auto rondrijden. Waarom dat zo is wordt hieronder uitgelegd.

Motief aanschaf

Er zijn vele redenen om een klassiek voertuig aan te schaffen:

- afzetten tegen de eenvoudigheid van de huidige auto; een keuze voor karakter en onderscheid.
- fascinatie voor de techniek van vroeger: het zelf bezig zijn met elementaire techniek, zonder elektronica e.d.
- nostalgie: goede herinnering aan vroeger (mijn vader had ook zo'n auto..)
- een klassieker is waardevast: een leuke en opvallende belegging en het is weer wat

Laatste klassieke MG dateert van 1980

In 1980 werd de laatste klassieke MG in de fabriek in Abingdon gemaakt: toen viel het doek voor dit roemruchte Engelse merk. De herinnering aan het merk werd onder meer levend gehouden door duizenden liefhebbers die dankzij onafhankelijke in MG gespecialiseerde bedrijven in hun klassieke MG konden blijven rijden. Die bedrijven leveren de onderdelen en het onderhoud; iets waar het moederbedrijf van MG, Rover, niet meer in kon en wilde voorzien. Vele jaren maakten de MG-specialisten in hun reclame ongestoord gebruik van het MG-logo. Sinds kort heeft Rover met een nieuwe sportwagen, de MG F, het merk MG weer nieuw leven ingeblazen en verbood Rover de MG-specialisten nog gebruik te maken van het MG-logo.

Rover verbiedt gebruik merk MG

Uiteraard waren de MG-bedrijven niet gelukkig met deze actie van Rover: als stank voor dank voor het levend houden van het merk werd het hen verboden om hun favoriete merk te voeren en wie tegenstribbelde kreeg prompt een dagvaarding van de advocaat van Rover in de bus. Aanvankelijk leek Rover succes te hebben met haar acties, maar een van de betrokken bedrijven - RobelcoCar uit Utrecht - liet zich niet intimideren en verweerde zich toen Rover in kort geding eiste dat het voeren van het MG-logo moest worden gestaakt. RobelcoCar verloor het kort geding maar ging in hoger beroep bij het Ge-

rechtshof in Amsterdam. In de zaak bij het Hof werd RobelcoCar bijgestaan door de advocaat mr. M. Drolsbach die in klassiekerzaken is gespecialiseerd; Drolsbach is ook lid van de Juridische Commissie van de FEHAC.

Motivatie van het Gerechtshof

In een uitgebreid gemotiveerd arrest stelde het Gerechtshof Rover in het ongelijk. Het Hof bepaalde dat het MG-merk geen absolute maar een beperkte beschermingswerking heeft. Een in klassieke MG's gespecialiseerd bedrijf mag binnen zekere grenzen wel degelijk reclame maken met het MG-logo, zolang bij het publiek maar niet de indruk wordt gewekt dat de MG-specialist behoort tot de dealerorganisatie van Rover/MG en voldoende duidelijk is dat de onderneming zich niet richt op nieuwe MG's, zoals de MG F, maar op de klassieke modellen van voor 1980. Het Hof vindt het in dit verband mede van belang dat het in aanmerking komend klassieker-minnend publiek in staat is een handelaar in klassieke MG's te onderscheiden van een dealer in nieuwe MG's. De FEHAC is blij met deze uitspraak, omdat zo het (op professionele wijze) in stand houden van historische voertuigen bevorderd wordt. Het laten voortleven van een merk met zijn geschiedenis is daarmee gediend zonder dat hedendaagse fabrikanten dit op vergaande wijze kunnen beïnvloeden.

Fiva bijeen in Wiesbaden

De *fédération internationale des Véhicules Anciens* (FIVA) was in oktober jl. in Wiesbaden bijeen voor haar jaarlijkse

vergaderingen. De FEHAC nam daaraan actief deel met vier vertegenwoordigers.

De FIVA is de mondiale organisatie voor de nationale federaties van historische voertuigclubs. De meeste leden komen uit Europa, maar ook elders in de wereld hebben voertuigliefhebbers zich georganiseerd. Dit jaar werden ondermeer India en Tasmanië lid van de FIVA. De Nederlandse delegatie bestond dit jaar uit Tiddo Bresters, Wouter Buis, Jan Jacob Dölleman en Frank Philips. De FIVA werkt met een algemeen bestuur - het General Committee - waaronder een achttal commissies vallen.

Van oudsher heeft de FEHAC een grote participatie in de Juridische Commissie en de Europese Aangelegenheden Commissie. In de Juridische Commissie werden de voorwaarden voor toelating van een tiental organisaties als lid besproken. Wouter Buis is secretaris van deze commissie en Jan Jacob Dölleman is voorzitter. In de Europese Aangelegenheden Commissie werd onder voorzitterschap van Frank Philips een presentatie gegeven over het toestand komen van regelgeving in Brussel. De FIVA heeft in de persoon van de Engelman Neil Turns in Brussel een luistervink/lobbyist. Vaak is succesvol lobbyen het resultaat van op het juiste moment de juiste persoon benaderen. Voorts werd de aanstaande Europese regelgeving inzake sloop van voertuigen besproken. De huidige Nederlandse regelgeving voldoet al op veel punten aan die ideeën, zoals die nu al in

de EU bestaan. Om bij ons toegestane zelf uitgevoerde sloop van voertuigen van 15 jaar of ouder (voor onderdelenvoorziening voor restauraties) te handhaven zal echter nog flink lobbyed moeten worden, want de huidige Europese sloopvoorstellen voorzien daarin niet. In ons omringende landen bestaat er geen of nauwelijks regelgeving op dit punt; Duitsland is een uitzondering en gezien de nieuwe rood/groene regering bestaat daar eerder een tendens naar meer dan minder regelgeving op dit punt.

Twee commissies waar de FEHAC in de toekomst meer in mee wil doen zijn de Utilitarians (Bedrijfsvoertuigen) en de commissie voor motorcycles. Participatie door Nederland, dus de FEHAC, kan zeker grote voordelen hebben voor Nederlandse liefhebbers van motorfietsen en voor de liefhebbers van (ex-militaire) vrachtwagens, bussen en landbouwvoertuigen. Meehelpen in deze FIVA-commissies kan eenvoudig door de FIVA (via de FEHAC, die de reacties bundelt) op de hoogte te stellen van de verschillende activiteiten die hier ten lande (naast ritten en techniek) worden ontplooid door deze specifieke voertuigdoelgroepen. De FEHAC roept de motorfiets- en bedrijfsvoertuigenclubs dan ook op hieromtrent te reageren bij het secretariaat van de FEHAC.

Milieu aanbevelingen

In 1999 zal fehactiviteiten regelmatig aandacht gaan schenken aan de milieuaspecten van het bezit en gebruik van klassieke voertuigen.

Al een aantal jaren wordt intern binnen de FEHAC gesproken over het thema historische voertuigen en milieu. Maatregelen die de overheid neemt (en in toekomst nog verder zal gaan nemen) om het milieu te ontzien kunnen hun weerslag hebben op de hobbyisten die hun historische voertuigen in stand en op de weg proberen te houden. Meestal wordt regelgeving pas ontwikkeld en ingevoerd als blijkt dat zonder deze regelgeving het beoogde doel niet wordt bereikt. En als regelgeving er eenmaal is worden sommige handelingen toegelaten en andere handelingen verboden. De FEHAC vindt dat het nu al milieubewust handelen door clubs en clubleden ertoe bij kan dragen dat regelgeving in de toekomst op een aantal terreinen achterwege kan blijven: de overheid kan zo haar milieudoel ook zonder regelgeving bereiken.

Iedere voertuighobbyist zal zich realiseren dat reparatie, behoud en gebruik van een historisch voertuig soms ook milieubelastend kan zijn. De FEHAC heeft daartoe een overzicht gemaakt van milieubelastende activiteiten die het bezit en gebruik van een historisch voertuig met zich mee kunnen brengen en geeft daarbij aan hoe voorkomen kan worden dat negatieve milieueffecten ontstaan. Handelen volgens deze aanbevelingen is voor elk gebruik van een historisch voertuig een must! In de volgende FEHAC-activiteiten volgt de eerste aflevering van de milieu-aanbevelingen voor klassiekerbezitters van de FEHAC.

KORT NIEUWS

Met een oudere wagen minder ongelukken

In het Algemeen Dagblad lezen we dat een recent Noors onderzoek heeft aangetoond dat de kans op een letselondeval met een moderne auto twee keer zo groot is dan met een wagen die al wat meer jaren meegaat. De onderzoekers hebben hiervoor de volgende verklaring: bestuurders van oudere auto's kennen de beperkingen van hun voertuig. Zij beseffen maar al te goed dat ze geen veilige kreukelzone hebben; een airbag is er niet en stalen balken in de deuren en ABS ontbreken. Zij rijden rustiger want bij hoge snelheden gaat de wagen toch behoorlijk te keer en begint soms zelfs te schudden en te rammelen. Ook wordt dit minder-brokkemaken verklaard doordat de kopers van nieuwe auto's door allerlei comfortabele voorzieningen vaak een misplaatst gevoel van veiligheid krijgen. Ook volgens Veilig Verkeer Nederland toont dit onderzoek maar weer eens aan dat de bestuurder en niet de auto primair de veiligheid bepaalt. Uit andere onderzoeken bleek al dat automobilisten met ABS harder rijden en meer 'bumper kleven' dan weggebruikers zonder dit antiblokkersysteem.

Kenteken nummers op verzoek

Bij de ontvoering van mevrouw Hansje Boonstra-Raatjes vroeg de politie uit te kijken naar haar auto met het kenteken HBF-001. Haar initialen vormen de lettercombinatie van het kenteken van haar

auto. In België, Duitsland en Engeland is het mogelijk om een verzoek voor uitgifte voor een bijzonder kenteken te doen: initialen, bouwjaar voertuig, verjaardag enz. kan in zo'n kenteken verwerkt worden. Zo had de Aston Martin van James Bond een kenteken met 007 erin. In Nederland worden geen kentekens op verzoek uitgegeven; een van de redenen is dat ons kenteken voertuiggebonden en niet persoonsgebonden is. Uit onze kentekens is ook de datum van afgifte in te schatten. De enige persoonsgebonden kentekens die wij kennen zijn de AA-kentekens van het Koninklijk Huis. Overigens zou het verstrekken van kentekencombinaties op verzoek voor de geprivatiseerde RDW best een extra inkomstenbron kunnen betekenen want velen zullen voor zo iets bijzonders best het prijskaartje willen accepteren.

Bezit klassieke voertuigen groeit

In de kranten stond afgelopen maanden het bericht dat het aantal klassieke auto's in een jaar tijd van 115.000 naar 130.000 was gegroeid. Dit suggereerde onterecht dat het alleen om auto's ging en dat er in een jaar 15.000 klassiekers extra bij kwamen. De cijfers betreffen behalve auto's echter ook motoren, vrachtauto's, bussen en landbouwvoertuigen. De toename is voor het overgrote deel veroorzaakt door auto's die allang in Nederland rondreden. In 1972/1973 (de tijd vlak voor de oliecrisis) werden behoorlijke aantallen nieuwe auto's verkocht en de voertuigen uit die jaargangen worden nu 25 jaar oud. Naast deze veroudering wordt de groei uiteraard ook veroorzaakt door import; daarmee is het klassiekerbestand in Nederland met een aantal echte juweeltjes verrijkt wat de kwa-

liteit van ons 'particuliere rijdend museum' alleen maar ten goede komt.

Algemene Ledenvergadering 1999

De algemene ledenvergadering van de FEHAC zal plaatsvinden op vrijdagavond 19 maart 1999 in Motel Bunnik.

Achtste Nationale Oldtimer Manifestatie te Zuidlaren
Wie in Noord-Nederland woont en nader kennis wil maken met de FEHAC kan op de 8ste Nationale Oldtimer Manifestatie bij de FEHAC-stand terecht. Deze manifestatie wordt van 2 t/m 5 april 1999 in Zuidlaren gehouden.



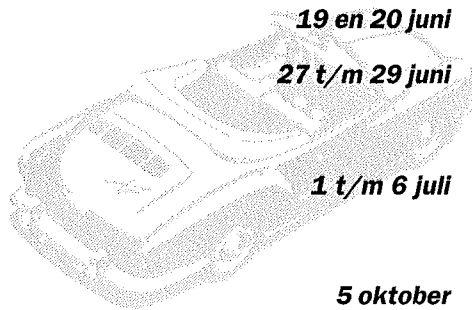
Evenementenkalender

KGCN-evenementen:

- 9 mei** Voorjaarsbijeenkomst
- 25 t/m 27 juni** Internationaal Jubileumweekend
te Elspeet
- 12 september** Najaarsbijeenkomst
- 16 oktober** Technische dag

Andere evenementen:

- 30 april t/m 2 mei** Klassieke AutoRAI
RAI-gebouw, Amsterdam
Info: (020) 5491212
- 13 t/m 16 mei** Voorjaarsbijeenkomst LVWCN Reeuwijk
(bij Gouda) Info: (024) 388 05 74
- 15 en 16 mei** Internationaal Keverfestijn
Exloo Manege Exloo
- 29 mei** 10^e Oldtimer-Lenterit Culemborg
Info: HAC, (035) 514989 Klopt niet
- 4 en 5 juni** Internationale VW 411-412 Meeting
Zeeland (NB)
Info: VW 412 Club, (0413) 35 35 23
- 19 en 20 juni** 16^e Internationale Keverweekend Budel
- 27 t/m 29 juni** The KGOc (GB) 1999 International
Meeting Lincolnshire Wolds Info:
Sascha Krippgans, ++44 1652 67 70 53
- 1 t/m 6 juli** Internationales Karmann Ghia Treffen
Tsjechië Info: Milan Bumba,
++42 048 5121214
- 5 oktober** Zuid-Hollandse Keverdag Malieveld,
Den Haag



Een onderhouds- en/of restauratie beurt?

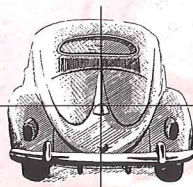


Uw dierbare Karmann Ghia is bij ons in vertrouwde handen!

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