

GHIA VARIA



KARMANN
Ghia
Club

UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

SIJM IMPORT EXPORT

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



EIGEN IMPORT VAN ORIGINELE ONDERDELEN VAN KARMANN DUITSLAND.

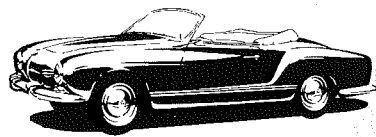
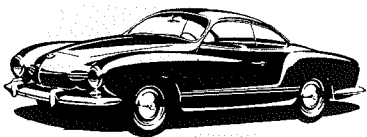


- Grote voorraad originele restauratie onderdelen zowel nieuw als gebruikt:
- **Plaatwerk:** reparatie delen, koplampshelmen, schermen, deuren, deksels, ook complete zijwanden en voor- en achterkanten in goede konditie en complete bodemplaten.
- **Rubbers:** voor de gehele carrosserie.
- **Chroomdelen:**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

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

GRATIS ADVIES OMTRENT RESTAURATIES (AL 22 JAAR).

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	3
Te koop aangeboden	5
Uit het plakboek	6
Internationale Gross Glockner Tour 1998	13
Grote opkopkomst technische dag Almere, 10 april 1999	16
Stoort uw autoradio ook zo?	18
Van het bestuur	19
Familieberichten	19
9 mei 1999 - Moederdagrit	20
Millennium	24
Behoud sloopregeling	25
Het voltage in de elektrische systemen van auto's	26
Recept voor het restaureren van een oldtimer	27
De reizende reporter	28
Ingezonden brief	34
Najaarsbijeenkoms	40
FEHAKtiviteiten	43

5^e Jaargang no. 26
Augustus 1999

Beste Karmann vrienden/vriendinnen,

Het Internationale weekend is afgesloten. Een terugblik naar dit weekend roept al direct weer weemoed op. Het was niet alleen een weekend met perfect weer maar zeker waarbij ik nog nooit zoveel mooie Karmann Ghia's bij elkaar heb gezien. Ruim over de 100 auto's is niet mis.

Verder een geweldige geslaagde feestavond, een mooi concours, een markt waar zelfs een handelaar uit Duitsland met Ghia onderdelen was en natuurlijk een prachtige rondrit door het Veluwe land, maar wat vooral op viel was de sfeer en de gezelligheid die iedereen uit droeg.

Hierbij wil ik alle medewerkers, die zich ingespannen hebben voor het slagen van dit weekend, bedanken want zonder hun hulp was dit nooit tot stand gekomen.

Voor diegene, die de rit hebben mee gereden op zaterdag, is onderweg een foto gemaakt. In dit blad vind je hiervoor een bestelformulier dit geldt tevens voor de gemaakte video film van ruim 35 minuten.

Na de vakantie periode dus in september volgt een meeting in het midden van het land. En zoals wat ik van Vincent de organisator heb gehoord, zal de rondrit het Internationale weekend evenaren. Dus deze dag zijn er minstens "150 auto's" aanwezig en sluiten we dit millennium gedenkwaardig af.

Voor een ieder die nog met vakantie gaat, of al weg is, of net terug komt fijne dagen toegewenst.

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 (aanbieden/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

Zomer 1999,

Zo, voor u het zomernummer van uw clubblad. We hebben weer ons best gedaan er wat van te maken, ondanks de teleurstellende hoeveelheid toegestuurde kopij. Nee lieve mensen, u laat ons echt een beetje in de steek. Ik doe hierbij dan ook een dringend beroep op u: doe uw bijdrage, schrijf een stukje tekst voor het blad. Samen moeten we er iets moois van maken, niet?

Zomer, en dat is het, we kunnen er niet omheen. Tijd van rijden met ons pronkpaardje, tijd van poetsen, glimmen en toeren. Zelf heb ik er al diverse tochten opzitten. Keer op keer genieten geblazen.

De vakantie is alweer voorbij. Dit jaar was ons doel de Dolomieten in Italië te ontdekken, en dat is gelukt. Een prachtige omgeving, mooi weer, goed gezelschap en lekker eten, wat wil een mens nog meer. Velen van u hebben wellicht de vakantie nog voor de boeg: een prettige vakantie en doe voorzichtig. Gaat u misschien met de Karmann op pad? Zo ja, dan vernemen wij dat graag van u, voorzien van een paar fraaie foto's. Gaat u deze zomer de Karmann eens opknappen, maakt u dan een verslagje voor het clubblad! Hoe dan ook, kopij blijft welkom! Bij voorbaat dank!

Ik wens u allen een fantastische zomer toe, met veel zon en buitengewoon veel plezier.

Deanne

Nieuwe leden:

J. Adriaansen,
Valeriuslaan 61,
4707 BS Roosendaal.
14 Coupé, 1958.

A. van der Geer,
Hendrikjesweg 79,
8051 ZD Hattem.
14 Cabrio, 1974.

R.J. Hoorman,
Molendijk 93,
4671 BP Dinteloord.
34 Coupé, 1969.

W.A.H.M. van Borm,
Brandstraat 47,
6142 AP Einighausen.
14 Cabrio, 1966.

B.E. Hamminga,
Schouwerzijlsterweg 8,
9961 TA Mensingeweer.
14 Cabrio, 1962.

K. Horsnell,
Brigantijnstraat 27-A,
3028 HC Rotterdam.
14 Coupé, 1964.

W. Boutkan,
Fruitweg 33,
1326 GP Almere.

C. Hermsen,
H. Tiemeijerhof 4,
6836 MK Arnhem.

F.W. Janssen,
Meseame 60,
9041 EW Berlikum.
14 Coupé, 1968.

R.J. Dijkman,
Hengeveldstraat 58
3572 KJ Utrecht
14 Coupé, 1971.

J. van der Hoeven,
Galileistraat 120,
2561 TJ 's-Gravenhage.
14 Coupé, 1969.

J. van Keulen,
Schoolstraat 29,
5221 AB 's-Hertogenbosch.
14 Coupé, 1971.

R.H.M. Koerhuis,
Tibbensteeg 16,
7722 JS Hoonhorst.
14 Coupé, 1969.

M. van de Korput,
Bevrijdingstraat 43,
4641 BG Ossendrecht.
14 Coupé, 1969.

R. Kramer,
Jam in 't Veltstraat 115,
1781 SG Den Helder.
14 Coupé, 1970.

M. Moerwijk,
F.Nightingalestraat 208,
2037 NG Haarlem.
14 Coupé, 1971.

T. Mooijekind,
Jacques Bloemhof 49,
1628 VN Hoorn.
14 Coupé, 1967.

D.J. Mulder,
Kerkstraat 6,
5595 CX Leende.
14 Coupé, 1971.

R. Reichgelt,
Stanleylaan 23,
2802 EZ Gouda.
14 Coupé, 1970
14 Cabrio, 1969.

A.M.L. Schoonbrood,
Huyghenslaan 22-A,
6824 JH Arnhem.
14 Cabrio, 1971.

H. Sonnemans,
Hogeweg 13,
4328 PA Burgh
Haamstede.
14 Coupé, 1970.

C.M. Sueters,
Noordeinde 63,
6901 EA Zevenaar.
14 Coupé, 1963.

R. van Veen,
Westeinde 128,
7671 CE Vriezenveen.
14 Coupé, 1970.

P.G.M. Zwartkruis,
Herengracht 325-B,
1016 AW Amsterdam.
14 Cabrio, 1970.

C.A.H. Zwegers,
Dahliastraat 14,
4818 HJ Breda.
14 Cabrio, 1969.

Aanvulling:

E. Riet, Haarlem.
14 Coupé, 1973.

Verhuisd:

K. Baas, Westbroek.
Smakkelaarsveld 45,
3511 EA Utrecht.

**M.H. Flinterman,
Hellevoetsluis.**
Molenweg 5,
3223 AE Hellevoetsluis.

P. Jacobs, Vianen.
J. Lutmastraat 51,
2871 WN Schoonhoven.

G. Klaseboer, Zwolle.
Industrieweg 4,
7951 CX Staphorst.

**H. Kloosterboer,
Apeldoorn.**
Papegaaiweg 85,
7345 DL Wenum Wiersel.

**J.A. Middelljans,
Emmercompascuum.**
Populierenlaan 23,
7881 RC Emmercom-
pascuum.

**M. Robben, Berkel-
Enschot**
Elzenstraat 29-a,
5038 HC Tilburg.

**L. van der Sangen,
Maastricht.**
Zeishegge 3,
6225 KL Maastricht.

**J.G. Sikkens,
Bovenkarspel.**
Waterleuning 8,
1602 HR Enkhuizen.

**E. Vingerhoets,
Rotterdam.**
Mathenesserlaan 279,
3021 HH Rotterdam.

**M. Westerveld, West-
Grafdijk.**
Taandijk 32,
Krommenie.

M. Weij, Ede.
Machaylaan 46,
1412 CR Naarden.

J.F. Wierda, Sneek.
S. de Grootstrjitte 16,
8495 SC Oldeboorn.

Te koop aangeboden:

Karmann Ghia Coupé type 14
Bouwjaar 1969, halfautomaat
1600 cc motor, kleur geel
in uitstekende en vrijwel originele staat
Prijs: n.o.t.k.
Inl.: Ton Klaus, Heeze
Tel.: 040 - 2263107

Karmann Ghia Cabrio
Bouwjaar: 1973
New Jersey, USA
Semi-automaat 1600 cc
Kleur: geel/groen
in zeer goede staat,
Prijs: n.o.t.k.
Inl.: Reno Meijer
Tel.: 0412-633116 (na 20.00 uur)
of 06 53 434011

Karmann Ghia Coupé type 14
Bouwjaar: 1963
1600 cc, blauw
In zeer goede staat
APK tot augustus 1999
Verzekering tot februari 2000.
Prijs incl. verzekering: fl. 15.950,00
Inl.: G.J.H. Verstegen, Capelle a/d IJssel
Tel.: 010-2840370

Karmann Ghia Type 14
Bouwjaar: 1957
Import Polen
gedemonteerd, restauratie-object of voor
onderdelen.
Carrosserie matig/slecht
Prijs: n.o.t.k.
Inl.: A.B. Kramer, Amsterdam
Tel.: 020-6310691
of 06 50 632852

Karmann Ghia Type 34, 1600 cc
Bouwjaar: 1967
Wit met zwart dak, met veel extra's
zoals originele Karmann toerenteller,
Blaupunkt radio, houten stuurwiel, chro-
men bagagerek, 5^{1/2} inch Lemmertz-
velgen (nieuw), nieuwe banden. Volledig
gerestaureerd, is in concoursstaat.
Vraagprijs: fl. 27.500,00
(eventueel ook reserve-onderdelen +
trekhaak te koop)
Inl.: P.J. van den Berg,
Berkel en Rodenrijs
Tel.: 010-5117865



Karmann Ghia Cabriolet
(van hardtop softtop
gemaakt)
Bouwjaar: 1963
Kleur wit, redelijke staat
(zie foto)
Prijs: n.o.t.k.
Inl.: Erik van der Ham, Huizen
Tel.: 035-5240393
(na 18.00 uur)

Uit het plakboek

De eerste foto die ik tegen kom als ik verder blader in mijn plakboek is er één van Babette Labordus tijdens VW-Euro 1995. Zij was één van de vele vrijwilligers en hielp mee in de VW-Euro shop bij het verkopen van allerlei goederen en de vele loten (je kon er een heuse Kever Cabriolet mee winnen).

Verder kom ik een foto tegen waar Bert-Jan van Bolhuis met assistentie van Hubert Tribus bezig is met zijn voorremmen. Wanneer deze foto precies is gemaakt weet ik niet. Waarschijnlijk tijdens de technische dag in Enschede bij de werkgever van onze oud penningmeester Paul Brus. Eigenlijk zou je bij de volgende technische dag zo'n zelfde foto kunnen maken, want Bert-Jan is vaak tijdens de technische dagen aanwezig. Hij is dan altijd druk aan het sleutelen en wordt bijgestaan door Hubert. In ieder geval een prachtig plaatje. Het roept bij mij altijd weer goede herinneringen op. Gezellig bijkletsen met technisch geïnteresseerden en zodoende steeds meer kennis van je Karmann opdoen.

Dan ineens een foto met de groep Karmann Ghia leden die zijn mee geweest naar Engeland. Deze foto maakte ik tijdens de reünie van de Engelandvaarders 1995. Wilma en Albert Zwart hadden ons uitgenodigd bij hen thuis nog eens gezellig na te praten over ons Engeland-avontuur. Natuurlijk werden de door ons in overvloed aldaar gemaakte foto's aan elkaar getoond. Bij de rondleiding door de woning van Wilma en Albert komen we ook in een ruimte wat vroeger een stal was geweest. Nu staan daar vele prachtige klassieke auto's, waaronder dan ook twee Karmann's, een Coupé en een Cabriolet. Later op de avond zegt Wilma dat ze er over denkt de Coupé weg te doen. In het algemeen, maar zeker met mooie weer geniet toch de Cabrio de voorkeur.

Dit laat mij niet meer los; en het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Ik heb vanaf de eerste keer dat ik deze Coupé zag het een prachtige auto gevonden. Nu deze dan te koop is wil ik er meer van weten. Veertien dagen gaan er voorbij, dan bel ik Wilma met de vraag of het serieus was dat ze de Coupé wil verkopen. De auto zomaar verkopen wil ze niet. Ze wil weten waar hij naar toe gaat en zij moet de wetenschap hebben dat er niet mee gehandeld zal gaan worden. Dan wil ze hem wel verkopen. Over de prijs worden we het eens en Willem heeft er plotseling een tweede Karmann Ghia bij. En wat voor een Karmann Ghia! Een origineel Nederlandse auto met nog steeds het eerste kenteken uit 1961, in een heel mooie conditie.

Als je dan z'n mooie Karmann hebt, wil je dat ook graag laten zien aan anderen. Dat komt goed uit want tijdens het eerste weekend van januari houdt de Keverclub in het beursgebouw te Eindhoven een Keverwinterfestijn. De Karmann Ghia club is ook uitgenodigd om daar met clubshop en een aantal mooie auto's aanwezig te zijn. Tijdens dit weekend maak ik onder andere kennis met Toon van Veghel, onze huidige technische man uit Eindhoven. Toon blijkt in verschillende VW garages te hebben gewerkt en heeft later zelfs studenten op de TU van Eindhoven begeleid. De geknipte man dus voor de dan nog open staande post van technisch adviseur. Gelukkig zegt hij ja, nadat ook Dick hem heeft uitgelegd wat de functie precies inhoudt.



VW-Euro 1995, 15-16-17 September te Baarlo. Loten verkoop in VW-Euro-shop loopt als een trein.



Bert-Jan en Hubert geven tijdens de technische dag het goede voorbeeld.



Engeland reünie bij Wilma en Albert Zwart.



Waar ooit koeien stonden, staan nu prachtige bolides.

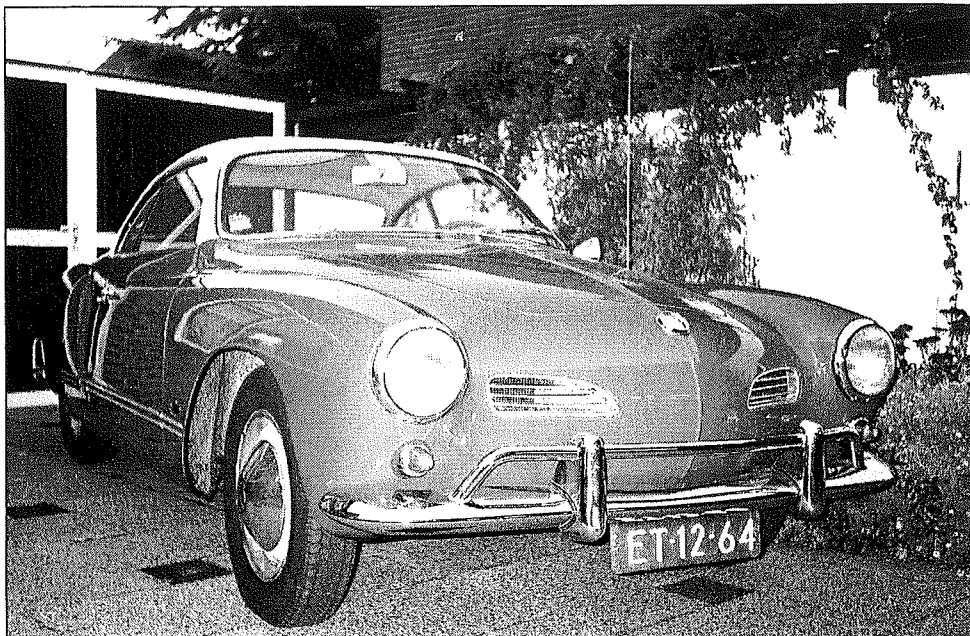
Ik beleef aan mijn nieuwe aanwinst veel plezier. Dit plezier wordt alleen enigszins teniet gedaan door het feit dat het oude kachelpotten-systeem niet meer helemaal gasdicht blijkt te zijn. Het gevolg is dat er wat uitlaatgassen met de "frisse lucht" mee het interieur binnen komen. Dit resulteert bij langere ritten in fikse hoofdpijn. Ook ontdek ik onder en achter het reservewiel in het vooronder vliegroest. Ook in de motorruimte rond de accu heeft het zuur van de accu zijn werk gedaan. Eigenlijk zou het beter zijn om ook deze ruimte te laten spuiten. In februari hak ik de knoop door en bezoek de spuitspecialist in Dongen die ook al eens voor Wilma & Albert de buitenkant perfect heeft gespoten. We maken een deal. Ik zorg dat alles wordt uitgebreid en grondig schoongemaakt, dan zorgt de spuitspecialist voor het ophalen, het spuiten en het weer netjes terug brengen van de auto.

Ook lijkt het mij een goed plan om meteen de motor te laten nakijken/reviseren. Bij deze klus blijkt dat de motor in een ver verleden moet zijn vervangen door een andere. Er zit namelijk geen 1200 cc 34Pk motor in, maar een 1300 zoals die in augustus 1963 door VW in productie is genomen. Navraag bij Wilma en Albert levert niets op, zij zijn er altijd vanuit gegaan dat de eerste originele motor nog in de Karmann zat. Ik had dus een dilemma, wordt het een 1300 cc 40pK of een originele 1200 cc met maar 34pK. Het is dus dit laatste geworden omdat ik juist deze Karmann om zijn eenvoud zo zeer bewonder. Alleen wil ik dan wel een carter met een motornummer wat heel dicht bij het bouwjaar van de Karmann komt.

Veertien dagen lang bel ik heel Nederland af. Overall staan 1200cc; motoren alleen als je naar de motor



Kijk onze KG's eens glimmen op het keverwinterfeestje 1996 in Eindhoven.



Bouwjaar 1961, 1200cc, 3pk. Wat een pracht van een Karmann Ghia!
Een origineel nederlandse auto met dito kentekenplaten

nummers vraag blijken het steeds weer motoren te zijn die veel jonger zijn. In Den Bosch bij de VW-specialist staat er één die in de buurt komt. Alleen vraagt hij veel geld en geeft hij weinig garantie. Ik speel liever op safe en besluit nog wat verder te zoeken. Dan krijg ik een tip. Dhr. Kennis uit Vinkenveen doet veel in bril- en ovaalkevers. Dit zit aardig in het leeftijdsgebied waarin ik een motor/carter zoek. Eén telefoontje leert mij dat deze man een carter heeft liggen met een motornummer wat heel

dicht bij het bouwjaar van de Karmann komt. Ik ben blij dat het toch nog gelukt is. Op basis van dit carter wordt een compleet nieuwe motor gebouwd, met gelijk loodvrije koppen.

Dit was het dan weer voor deze keer. De volgende keer hoop ik je wederom met heel veel andere foto's mee terug te nemen in de tijd.

Groetjes.
Willem Sustronk

VW OLD KEVER & KARMANN

Meirestraat 15 • 4705 RG • Roosendaal



Volkswagens
Onderdelen
Restauratie



Telefoon: 0165-551966

Het adres voor:
Kever Cabrio en Karmann Ghia

Wij zijn gespecialiseerd in
Karmann Volkswagens, 40 VW's op voorraad.
We hebben zowel opknappers als gerestaureerde VW's.

Tevens kunt u bij ons naar wens een Kever of Karmann laten restaureren.

De goedkoopste in:
Onderdelen voor Kever en Karmann Ghia

Rubbers • Interieurs • Cabrioparts • Bekleding • Plaatwerk

Te koop

Gerestaureerd:

Kever Cabrio: 1960, 1964, 1968, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975
Kever: 1956, 1969, 1973, 1974
Karmann Ghia Cabrio: 1962, 1969, 1970

Opknappers:

Kever Cabrio: 1963, 1964, 1966, 1972, 1973, 1975
Kever: 1956, 1956 ragtop, 1957 ragtop, 1958 ragtop
Karmann Ghia Coupe: 1961, 1963, 1966, 1967, 1968, 1970
Karmann Ghia Cabrio: 1966, 1968, 1971

Tevens:

Mercedes: 280 en 300 SE Coupe 1968 en 1963
Jaguar: E type Cabrio 1970

Info: <http://www.vwkeverkarmann.cjb.net>



Jubileum weekeinde Karmann Ghia Club Nederland

Er worden foto's gemaakt van alle
deelnemende auto's.

Deze foto's kunt u bestellen,

door dit formulier in te vullen en

op te sturen of te faxen naar onderstaand adres
of faxnummer.

Naam _____ Foto's 13 x 18cm à f 12,50
Adres _____ Foto's 20 x 28cm à f 17,50
Postcode _____ Foto's 30 x 45cm à f 27,50
Woonplaats _____
Deelname nummer _____
Kenteken _____ exclusief verzendkosten

Studio Jaak Stuur nog geen geld, u betaald met de meegevoerde acceptgiro
Botter 40-48 8243 KW LELYSTAD Tel: 0320 251 405 Fax: 0320 218 891 KvK nr. 93062385

Beste jubileum weekend deelnemers!

Zoals u misschien wel gezien zult hebben was er iemand aanwezig die van de zaterdagrit een video opname gemaakt heeft. Van deze opnamen heeft hij een spetterende film samengesteld van ongeveer 35 minuten. Deze V H S video is te bestellen voor f 32,50 (incl. porto). Als u onderstaand strookje invult en opstuurt naar:

HONZA HAK
Horst 37 - 10
8225 NX Lelystad

zal de video aan u worden toegestuurd NA ontvangst van het bovenstaande bedrag!!
Het geld kunt u overmaken op de ABN-AMRO bank te Lelystad onder vermelding van
JUBILEUMRIT KARMANN.
rek.nr. 59 33 93 015 t.n.v. Honza HAK / Lelystad

Hiermee bestel ik een video film van de zaterdagrit van het Karmann Ghia Jubileum Weekend

Naam..... lidnr.....
Adres.....
Plaats..... Postcode.....
Land.....

Internationale Gross Glockner Tour 1998

In verband met haar 25-jarig Jubileum en de succesvolle tours in de voorgaande jaren organiseerde de Luchtgekoelde Volkswagen Club Nederland vorig jaar tijdens het Hemelvaartweekend de "Gross Glockner Tour 1998".
Wederom had Tiddo Bresters het voor elkaar gekregen om meer dan 150 luchtgekoelde Volkswagens te bewegen de reis naar Oostenrijk te maken.

Woensdag 20 mei loopt om 6.00 uur s'morgens bij Huize Snel de wekker af, wel even opschieten want we hebben om 7.15 uur bij Vianen afgesproken met Dick en Els Loenen en Chiel en Lisset Hilhorst.

Hubert en Anja Tribus gaan helaas niet mee, ondanks het harde werken van Hubert, was de auto niet op tijd klaar om aan deze "monsterrit" deel te nemen. De familie Bliemer heeft het ook af laten weten, want die had de dag er voor de motor opgeblazen, helaas.

Om 9.30 uur hebben we bij Venlo afgesproken met Sjef en Riek Hakkens, na eerst lekker koffie met gebak te hebben gedronken/gegeten zijn we in onze auto's gestapt en nam de eerste rit zijn aanvang; op naar Eberbach am Neckar. Het zonnetje was er bijgekomen en dus ging de kap snel naar beneden. Even voor Alzey haalden we bijna een stel Brillkevers in, maar de file en het pechduiveltje slaan toe. Chiel zijn auto maakt wel een vreemd geluid. Gelukkig was het bij de afslag Alzey en zijn we





met z'n allen de afrit afgereden op zoek naar een VW-dealer die speciaal voor ons in die plaats een vestiging had. Hoe krijg je het voor elkaar; gewoon een gat van 2 cm in de pully van de dynamo. Na deze verplichte "rusttijd", waarbij de dames, zittend in de schaduw, het spreekuur van de plaatselijke dierenarts controleerden, verliep de reis verder voorspoedig tot Eberbach am Neckar.

Na een goede nachtrust en een stevig ontbijt in Hotel Post de volgende morgen werd de 2e dag ingezet. De kap kon weer na beneden en een mooie route langs de Neckar, waarbij we o.a. langs de Audi-fabriek kwamen, werd door ons gereden. Toen weer een stukje Autobahn en vervolgens weer een stuk binnendoor. Het was een fantastische rit, waar we erg van hebben genoten. In Oostenrijk bij Kufstein aangekomen, je raadt het al, moesten wij met spoed de kap dichtmaken want het begon te rege-

nen. Aangekomen in Bruck, waar wij voor enkele dagen ons bivak zouden opslaan, regende het nog.

De dag arriveerden Bert-Jan en Anne-Marie van Bolhuis, zij waren een dag later vertrokken en hadden eveneens een goede reis gehad. Het weer was grauw en bewolkt maar niet getreurd we hadden een dag om te doen en te laten wat we wilden. We zijn eerst naar Zell am Zee geweest uiteraard naar de VW-dealer om de banden van Chiel zijn auto op te pompen. En wat stond er daar in de garage: de New Beetle met pech. Het bleek dat men met deze nieuwe Volkswagens aan het proefrijden was op de Gross Glockner en dan te bedenken dat hier zo'n zestig jaar geleden ook de Kever getest werd. In de middag zijn we naar Kaprun gereden en hebben we het automuseum bezocht, waar op dat moment juist een meeting van de Messerschmidt-Club werd gehouden. Leuk hoor, die kleine driewielertjes! Er

was zelfs één helemaal uit Zweden komen rijden met zo'n "dwerge".

Zaterdag 23 mei moest de dag van ons leven worden, want vandaag zouden we de Hochalpenstrasse over de Gross Glockner gaan rijden. We startten van een parkeerterrein in Zell am Zee. Op het parkeerterrein stonden zeker zo'n 150 luchtgekoelde VW's uit verschillende landen opgesteld om die machtige Gross Glockner te gaan beklimmen. Een pracht gezicht: van Brilkever tot en

met Bus. Natuurlijk ontbraken de Karmann's niet. Naast de Nederlandse stonden er onder andere Ghia's uit Tsjechië en Italië. We reden in verschillende groepen. De totale groep was zo groot dat niet alle wagens in één op het treintje konden dat ons door een berg zou vervoeren!

(wordt vervolgd)

Mathilde en Dick Snel



KARMANN
Ghia
Club

Grote opkomst technische dag Almere, 10 april 1999

Een ongekend succes deze eerste technische dag!

Over de hele dag genomen zijn er zeker 20 auto's geteld. Een record voor een technische dag! En dat terwijl niet eens ieder aanwezig lid met de Karmann was gekomen.

Er heerste drukte en gezelligheid, er was van alles wat: het uitwisselen van technische 'weetjes', het taxeren van diverse auto's en het rijden van een route in omgeving Almere - Zeewolde; kortom een dag met alles erop en eraan.

Met de schrik van het Paasweekend nog in het lijf (jullie weten het vast nog wel: iedereen met een beetje verstand van het weer had ons een fantastisch Paasweekend beloofd: mooi weer troef. Maar..... het was twee keer niks; deceptie alom) gingen we met onze oldtimer op weg naar Almere-buiten, naar Autobedrijf Jedi.

Wij kwamen om 10.15 uur aan en de koffie (met stroopwafel) stond al op ons te wachten. Rond een uur of 11.00 was het al een drukte van jewelste.

De taxateur ging aan de slag en had aardig wat auto's te taxeren. Dick Loenen gaf desgewenst informatie over de carrosserie, hij vertelde van alles betreffende het plaat- en spuitwerk. Rond een uur of half één kwamen de overheerlijke broodjes. Het gezamenlijk lunchen was een gezellig gebeuren, we kwamen zelfs tafels en stoelen tekort. Zo'n opkomst hadden we zeker niet verwacht!

Na de lunch was het nog een uurtje druk in de garage, en toen ging men zich opmaken voor de toerit. Na een nogal hectisch vertrek bij Autobedrijf Jedi (wat een druk kruispunt daar zeg!) reden we op een gegeven moment met wel 10 auto's achter elkaar aan. De gele Kar-



mann van Anja en Hubert voorop. Er zat zelfs een Cabrio bij die met de kap open reed. Wij vonden het daar wel wat koud voor, maar de echte Cabrijder laat zich niet door een beetje kou en wind weerhouden.

Hubert loodste ons door het polderland-schap, via het Hulkesteinse Bos, naar Zeewolde.

We reden op smalle weggetjes, waar je heel voorzichtig moest rijden (zeker als er tegenliggers waren). We kwamen langs velden met paardebloemen, reden door een enorm mooi villapark, door het jonge Hulkesteinse Bos, en langs het water waar we wel 19 windmolens telden.

Het leukste van zo'n slinger Karmannen is toch wel als er een bocht in de weg zit. Dan zie je voor je de slinger Karmannen en achter je ook. Prachtig gezicht!

We hadden deze keer wat vreemde eenden in het (b)(r)ijtje.

De zwarte Kever Cabrio van Chiel Hilhorst en de rode Porsche 911 van ondergetekenden. Maar eigenlijk komt het allemaal uit die ene grote familie, dus echt storend was het niet.

In restaurant de Trekker (in het Trekkersveld) was er nog een gezellig samenzijn en kregen we van de club nog een lekkere versnapering aangeboden.

We kunnen terugkijken op een geslaagd eerste evenement van de Karmann Ghia Club Nederland. Als dit een voorbode is voor de rest van het jaar, dan kan het nog wel wat worden.

Ugur en Deanne Kalkan

Stoort uw autoradio ook zo?

Is het u misschien wel eens opgevallen dat de autoradio in het FM-gebied stoort tijdens het eerste gedeelte van een wat langere rit. Als u dit met ja beantwoordt, heb ik voor u de volgende waarschuwing.

Enkele jaren geleden is het mij zelf namelijk ook overkomen en ik heb dit inmiddels binnen de club ook al meerdere keren gehoord. Wat is er aan de hand? Het storen van de radio wordt veroorzaakt door de spanningsregelaar. Is de spanningsregelaar 100% dan is er niets aan de hand, maar ingeval de regelaar al behoorlijk oud is, branden de contacten langzaam in. Daardoor ontstaat er een overgangswaerstand. Deze overgangswaerstand zorgt ervoor dat er kleine vonkjes tussen de contacten kunnen ontstaan. Deze vonkjes op hun beurt zorgen voor storing in onze radio.

Die storing op zich kan geen kwaad. Wat wel kwaad kan is dat op een gegeven ogenblik de contactpunten in de spanningsregelaar zo erg zijn ingebrand dat deze geen stroom meer door geven. Het lampje van de dynamo op het dashboard gaat aan. De eerste reactie is er één van schrik, want ook de V-snaar zou gebroken kunnen zijn. In dat geval is er gelijk geen koeling meer. Wat doet u dan? U stopt en kijkt onder de kap. Gelukkig denkt u, die is nog heel. Waar u wellicht niet meteen aan denkt, is wat de gevolgen van het uitvallen van de spanningsregelaar zijn. Als de spanningsregelaar zijn werk niet meer kan doen betekent dit dat de stroom niet meer doorgegeven wordt aan de accu. Het betekent echter ook dat de ingebouwde weerstand niet meer wordt afgevoerd. Gevolg is dat de dynamo warm wordt en zich zelf begint op te blazen.

Dit heb ik al driemaal gehoord en één keer zelf meegemaakt. Soms gaat het goed; in dat geval kunt u echt spreken van 'geluk'. Als u namelijk niet al te hard rijdt en de verlichting brandt, dan wordt het grootste deel van de opgewekte energie verbruikt en loopt de dynamo niet te heet aan en blijft deze toch nog heel. In de meeste gevallen gaat het echter fout.

Wat kunt u hier aan doen?

Ten eerste:

Als u nu storing heeft op de FM-band van uw autoradio raad ik u dringend aan de spanningsregelaar te vervangen, controleer ook gelijk even hoe het met de lengte van de koolborstels in de dynamo staat.

Ten tweede:

Mocht ooit het lampje van de dynamo gaan branden stop dan onmiddellijk en haal het dunne draadje wat voor de bekrachtiging van de dynamo zorgt los en isoleer dit. Als het goed is kan er dan geen stroom meer door de dynamo worden opgewekt en voorkomt u het maken van meer kosten en het nodige sleutelwerk.

Doe er uw voordeel mee!

Willem Sustronk



Van het bestuur

Beste leden,

Uit de inschrijfformulieren voor het jubileumweekend is gebleken dat er nog steeds misverstanden zijn omtrent de betekenis van het begrip "leden en niet leden". Nog even voor de duidelijkheid een herhaling:

Onder het begrip LEDEN verstaan wij:
Het betalende lid met zijn of haar vaste partner/echtgenoot en inwonende kinderen tot 12 jaar. Verdere familieleden, vrienden, kennissen, burengasten, dus

NIET-LEDEN, blijven altijd welkom om aan evenementen deel te nemen. Alleen zullen zij de volledige kostprijs van het evenement/de rit moeten betalen.

Mocht er na deze uitleg nog iets niet duidelijk zijn, kunt u altijd even bellen met één van de bestuursleden of de evenementencommissie.

Het bestuur

Familieberichten

De ooevaars in ons kikkerlandje hebben afgelopen periode overuren gedraaid:

Wij zijn blij te mogen feliciteren: **Alexander en Petra van Dijk - van Osch** uit Groesbeek met de geboorte van hun zontje **Thomas**. Thomas is geboren op 17 maart van dit jaar en is nu dus al een hele knul.

Ook zijn wij verheugd met de geboorte van **Maarten**.

Onze secretaris **Bert-Jan** en diens lieve vrouw **Anne-Marie** zijn de gelukkige ouders van **Maarten**. Geboren te Apeldoorn op 21 mei 1999.

Zowel **Thomas** als **Maarten** zullen over zo'n slordige 18 jaar rondscheuren in de oldtimer van hun Pa.

Allen van harte gefeliciteerd!

Het Bestuur

17 maart 1999

Wij zijn ontzettend gelukkig en blij.
Vandaag is onze zoon en Tintje broertje geboren!

THOMAS

Thomas weegt 4350 gram en is 54 cm lang.

Alexander en Petra van Dijk - van Osch
Wylersbaan 43a
6551 KP Groesbeek
tel. nr.: 024 - 3977819

(Belt u even als u ons wilt komen bezoeken.)



Heet dankbaar en blij zijn wij met de geboorte van onze zoon

Marinus Everhardus
wij noemen hem **Maarten**

21 mei 1999

Bert-Jan en Anne-Marie
van Dijk - van Hekke

Middelbaan 2, 7014 GA Apeldoorn
Tel. 055 - 3 552 236

Anne-Marie en Maarten rusten van 13.00 tot 15.30 uur.

9 mei 1999 – Moederdagrit

De eerste echte toerit van dit jaar vond plaats in Noord-Holland. Zoals ook vorig jaar het geval was, valt deze eerste rit op moederdag. De moeders hadden we dus de vrijdag en zaterdag ervoor al verwend; niets stond ons nog in de weg om te gaan genieten van dit evenement. We hebben er zoals gewoonlijk heel veel zin in.

Het feit dat het zo'n slordige 110 km van Rotjeknor naar Katwoude is, in combinatie met het feit dat we een hekel hebben aan te laat komen, zorgde ervoor dat we al vroeg op pad waren: om 08.30 uur rijden we uit Rotterdam weg. Het is prachtig weer, er is een strakke blauwe hemel en het zonnetje schijnt al enthousiast. De Karmann opgepoetst, tank vol, oliepeil nagekeken, zonnebrillen op, route in de aanslag, beste humeur ingesteld: nee, echt alle ingrediënten voor een geslaagde dag zijn aanwezig.

Op de heenreis hadden we veel bekijks. Je ziet de mensen kijken, nog eens kijken, kijken met een blik van: goh,

geinig karretje, maar wat is dat in hemelsnaam voor een auto. Altijd leuk!

Vanaf 10.00 uur was het verzamelen in Katwoude. Om iets voor tien rijden we het parkeerterrein op van Motel Katwoude en zagen al een drietal Karmannen staan glimmen in het zonnetje. Wij plaatsten onze groene makker als vierde in de rij. Twee koffie, een gebakje en een uur babbelen later, stonden er maar liefst 22 stuks. Dat is toch altijd weer even genieten.

Als leuke geste van de club werden de moeders/vrouwen verrast met een mooie roos, het is tenslotte wel moederdag!



Om ± 11.15 uur gingen we op weg, een hele stoet Karmannen achter elkaar aan. Allerlei kleuren op een rij, van zuurstok-rose tot zilvergrijs, groen, rood, zachtgeel, oranje. Een bont geheel. De route brengt ons langs allerlei kleine plaatsjes, mooie boerderijtjes, molens en weilanden. We voelen het 'Noord-Hollandse/Volendamse' sfeertje: een mengelmoes van paling, BZN, garnalen, Jantje Smit, klederdrachten en haring. We komen ook langs heel veel waterjes en zien prachtige oude schuiten op het water. Wij kijken met bewondering naar die mooie oude boten en zien dat de mensen op die boten met evenveel bewondering de enorme stoet Karmannen aan het volgen is.

We gaan via Edam, Middellie, Oosthuizen naar Kwadijk. We zien mooie Noord-Hollandse pandjes (veel oudhollands groen), en langs de route zien wij niet alleen de oh-zo Hollandse dieren zoals schapen, koeien en geiten, maar ook lama's en jawel, zelfs struisvogels. Grappig gezicht overigens.

We rijden richting Schermerhorn als we ineens een drietal prachtige molens langs de route zien staan. Bij navraag blijken deze fraaie exemplaren, achtkantige binnenkruiers te zijn, met een romp die opgebouwd is uit 8 zwarte houten stijlen. Echt een plaatje.

Dit is overigens een gebied met zeer veel molens, want als we bij dit groepje molens rechtsaf gaan, zien we er nog eens drie staan, de wieden draaiend. Als dit geen Hollands plaatje is, dan weet ik het ook niet meer hoor.

Er volgt een aardig stukje kronkelweg, over kleine bruggetjes, langs het water, en dat is prachtig als je in een stoet van bijna 20 Karmannen rijdt. We zien diverse mensen pogingen doen om een mooi plaatje te schieten. Via Heerhugowaard (waar ze overigens prachtige huizen hebben) komen we uiteindelijk aan bij de Broeker Veiling in Broek op Langedijk.

Dit is de oudste doorvaar-groenteveiling van Europa. Het ligt in het gebied van de duizend-en-één eilandjes. Vroeger

hadden de boeren één of meerdere eilandjes en brachten zij hun teelt per bootje naar de Broeker Veiling.

Na de lunch zijn wij de Broeker Veiling eens gaan bekijken. Bij het veilingge-deelte konden wij zelfs nog meedoen aan een veiling. Iedere zitplaats had een druktoets met een nummer. Als de grote klok een prijs aangaf die jou wel redelijk leek te betalen voor de te veilen producten, kon je drukken en zo liep je dus kans dat je de rest van de dag met een rode kool en een kilo appels liep te zeulen. Nee, echt een heel leuke ervaring.

Er was ook nog een rondvaart gepland: echt het kon allemaal niet op deze dag. Aan boord was het gezellig druk, we hadden een gezellige 'schipper' en kregen veel informatie.

Na de rondvaart nodigde Dick Snel iedereen uit om op het terras wat te drinken op kosten van de club. Nu, dat was niet tegen dovemansoren gezegd. In het zonnetje, consumptie erbij, gezellig pratend sloot Dick deze clubdag af. Hij bedankte in het bijzonder Anja en Hubert, die wederom een fantastische dag hadden georganiseerd. Petje af en een applausje voor de familie Tribus!

Deanne Kalkan



— O P R O E P J E —

Lieve mensen, bijgaand weer een oproepje van mijn kant.

U weet vast wel wat ik ga vragen, het is wellicht geen verrassing meer, maar vrienden, klimt u toch eens in de pen voor mij en uw club, schrijf een leuk stukje, stuur die mooie foto op, maak een verslagje van uw vakantie-ervaringen.

De Karmann aan het restaureren? Laat ons weten hoe het ermee staat.

Uw Karmann gekocht? Vertel ons hoe, wat, waar. Ik kijk reikhalzend uit naar uw bijdragen, en ik reken op u; we moeten er samen een leuk blad van maken, toch?

Deanne

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

En hij leeft nog steeds.



Volkswagen. Wie anders?

WOLFRUM RUFUS A. LEONARDI-ABDEL F. V. POSTBUS 12, 1980-BO AMERSFOORT, TEL. 0111-301111, FAX 0111-301111

Millennium

Speelt het "millenniumprobleem" u parten?

Weet u al wat u dit laatste jaar van deze eeuw allemaal nog moet regelen?

Aangeraden wordt om er voor te zorgen *niet* in een vliegtuig te gaan zitten, want die kan zomaar in 1900 landen. In 1900 ergens landen?

Waar dan in hemelsnaam? Waren er in 1900 dan al vliegvelden? Waren er toen al luchtverkeersleiders die in hoge torens achter beeldschermen het luchtverkeer zaten te regelen? Radiocontacten hadden met piloten op hele grote afstanden? "Kisten" binnen praat-ten ook als je geen hand voor ogen kunt zien door de mist!

1900: men wist toen nog van niets. Vliegen was voor de vogels en wie het toch probeerde smakte gewoon op de aarde terug.

Je moet het je eens voorstellen dat het *wel* kan, op 31 december 1999, met het laatste clubblad in je hand, uit Londen komen vliegen en op 1 januari 1900 ergens op de hei bij Soest landen! Dat zou nog eens een sensatie zijn. Verslaggevers met getrokken notitieblok,

het potlood in de aanslag, stormen op je af om dat wereldwonder te verslaan. "STOP DE PERSEN".

Denkt u er niet eens stiekem over: hoe zag het er 100 jaar geleden uit. Zou u ook wel eens "om het hoekje" willen kijken naar de wereld van TOEN? Met de koets via Gouda, Woerden en De Meern naar Utrecht. Misschien wel stukken met de trekschuit!

Voorzichtig als u nog verder moet naar Amersfoort, bij Soest kun je struikrovers verwachten!

Helaas zullen wij met beide benen in de bus moeten blijven, fantasieën zijn goed voor fantasten.

Wij hebben geen "millennium gevoelige auto's". Wij doen het met een schroevendraaier en een plakbandje. Waar zouden wij ons zorgen over maken. Wij rijden VRIJ EN BLIJ zo, met onze probleemloze auto, de volgende eeuw in.

Anja en Hubert

Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia verschijnt ongeveer 19 september 1999.

De deadline voor kopij is: 23 augustus 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

Behoud sloopregeling

Nederland kent een regeling voor de sloop van oude voertuigen: alleen personenauto's jonger dan vijftien jaar moeten voor demontage ingeleverd worden bij de erkende sloopbedrijven. Personenauto's ouder dan vijftien jaar en alle motoren, ongeacht de leeftijd, mogen nu ook door de eigenaren zelf gesloopt worden vanwege de onderdelenvoorziening voor klassiekers. Regels van de Europese Gemeenschap dreigden echter een streep te halen door deze regeling.

Vorig jaar kwam uit Brussel het alarmerende bericht dat er een eind zou moeten komen aan de Nederlandse regeling die het mogelijk maakt om zelf een personenauto van vijftien jaar of ouder te ontmantelen. Een paar jaar geleden heeft de FEHAC zich met succes sterk gemaakt voor een dergelijke regeling. Voor behoud van historische voertuigen is het namelijk van groot belang dat mensen die met een restauratie bezig zijn, zelf een soortgelijk voertuig kunnen demonteren als 'donor' voor het restauratieobject. Ook de restauratiebedrijven hebben er belang bij zelf 'donorvoertuigen' te kunnen blijven demonteren. Het bericht stond in verband met een nieuwe Europese richtlijn in wording, de 'End of life Vehicles Directive'. Volgens de eerste versie daarvan zouden alle afgedankte voertuigen - zowel motoren als auto's - aan het eind van hun leven verplicht ingeleverd moeten worden bij een demontagebedrijf, dat dan voor verwerking en afvoer zou moeten zorgdragen.

Tijdens de jaarvergadering in oktober 1998 van de overkoepelende vereniging van de landenfederaties, de FIVA, heeft de FEHAC dit onderwerp aan de orde gesteld. Voordien had de federatie al de informatie en argumentatie met betrekking tot de Nederlandse sloopregeling aan de FIVA doorgegeven. Die gegevens zijn via de FIVA aan de

Europese Commissie en het Europese parlement doorgespeeld. In november 1998 heeft de FIVA het belang van de voertuigliefhebbers ook mondeling bepleit in gesprekken met vertegenwoordigers van Europese instellingen.

Dit alles heeft ertoe geleid dat de druk nu van de ketel is. Het ontwerp van de richtlijn is gewijzigd en voorziet nu in een uitzondering voor historische voertuigen. Dit zijn volgens de richtlijn 'voertuigen met een verzamelwaarde die meer dan twintig jaar geleden zijn geproduceerd en die op milieuverantwoorde wijze worden opgeslagen'.

De rechtstreekse lobby uit de motorwereld heeft eveneens goed resultaat opgeleverd. De twee- en driewielers vallen nu geheel buiten de werkingssfeer van de richtlijn. Voor deze categorie voertuigen komt er volgens de huidige versie van de ontwerp-richtlijn dus helemaal geen verplichte inlevering. Toch blijft de FEHAC op haar hoede, want de richtlijn is nog een ontwerp en is nog niet definitief vastgesteld. Verder is niet duidelijk welke consequenties de uiteindelijke richtlijn zal hebben voor de huidige Nederlandse sloopregeling. De komende tijd zal de FEHAC zowel nationaal als internationaal nog veel aandacht aan dit onderwerp blijven besteden.

Automobiel Klassiek Fehactiviteiten



Het voltage in de elektrische systemen van auto's

Hoeveel volt?? Moet er nog volt zijn?? Mag het iets meer zijn??

Hoe meer de dingen schijnen te veranderen, hoe meer ze hetzelfde blijven. Neem nu de auto elektriciteit. Bij de eerste auto's was dat gewoon 6 Volt. Vele jaren later werd naar 12 Volt overgeschakeld om de groeiende hoeveelheid accessoires beter te kunnen voeden. Ter illustratie; een gewone aanjaagmotor van de verwarming verbruikt op 6 Volt ongeveer 12 ampères. Diezelfde motor in 12 Volt uitvoering kan het stellen met 6A. De vuistregel is dat wanneer men de voltage verdubbelt, het amperage met de helft verminderd kan worden. Wij weten ondertussen allen dat - vanwege de hoge comforteisen - het aantal stroomverslindende accessoires in onze wagens niet te stoppen is.

Zo waren bijvoorbeeld Cadillacs van 53/54 uitgerust met 6 Volt/80 ampère dynamo's. Toen Cadillac overschakelde naar 12 Volt kon een 40 ampère en dunner bedrading volstaan voor hetzelfde werk. In de jaren 60 deden de alternatoren hun intrede, wat een grote verbetering betekende omdat die zelfs bij een op ralenti (nullast) lopende motor volle laadcapaciteit geven wat niet gezegd kon worden van de ouderwetse dynamo's. (Hier is de vuistregel dat je na het starten op een goede batterij, gemiddeld 10 à 15 km ver moet kunnen rijden om het startverbruik in de batterij terug te compenseren.) Maar al snel kwamen de oude problemen de kop weer opsteken. In de 80-er jaren was er weer méér elektriciteit nodig omwille van de computers en de elektronische ontsteking. Dus werden er alternatoren gebouwd van 60 ampère, later van 80 ampère, dan 100 en meer recent zijn alternatoren van 120 en 130 ampère gemeengoed aan het worden. Het nieuwe magische getal voor de toekomst zou 42 Volt zijn!! Voor het productiejaar 2002 staan er al alternatoren van 36 Volt op de planken, maar het

laadvermogen zal 42 Volt moeten zijn om de 36 Volts-batterijen in conditie te houden. (zoals het laadsysteem nu 14 Volt is voor de 12 Volts batterijen). Samen met het verhoogde voltage komen tal van wijzigingen zoals dunnere bedrading met koppelingen in de aard zoals nu gebruikt op computers. De nu klassieke zekeringen zullen vervangen worden door computerachtige schakelingen en "zelf diagnose-rende" bedradingscircuits. De aanjaagmotor van de verwarming, waarover wij het hadden in het begin van dit artikelje, die 12 ampère gebruikte bij 6 Volt, kan het nu wellicht stellen met 2 à 3 Volt en kleiner zijn in omvang. Een batterij van 36 Volt zou ongeveer zo groot (of klein) zijn als de 1 Volt batterij van je grasmaaitractor of een motorfiets.

Airconditioning zou zuiver elektrisch kunnen werken ongeveer zoals de koelkast in de keuken. Stuurbekekrachting en zelfs de waterpomp zouden elektrisch aangedreven worden. De alternatoren zouden in de motor ingebouwd worden met vaste aandrijving op de versnellingsbak of het vliegwiel. Dus géén riemen meer in het motorcompartment, een geweldige besparing van ruimte en misschien een ander auto-concept, wie weet. Jump-starten echter zal wel niet meer kunnen ...Zoals bij alle veranderingen zitten er goede en kwade kanten aan vast. Het zal wel even wennen worden. (In verband met mogelijke pannes en herstellingen) het wordt alleszins (nog) duurder, toch hopen wij dat de goede kanten het overwicht zullen halen. De meesten onder ons zullen beamen dat de overgang van 6 naar 12 Volt een goede zaak was. Hopelijk kunnen wij - twintig jaar vanaf nu - hetzelfde zeggen van de overgang van 12 naar 36 Volt.

Isidoor Nieuwelandt

Recept voor het restaureren van een oldtimer

**Men neemt twaalf, vierentwintig of zesendertig maanden.
Men neemt er alle vrije tijd en goesting voor.
Men snijdt elke maand in dertig of éénendertig gelijke delen
(financiën enz), zodat men zich een heel jaar kan amuseren.
Dit is vooral belangrijk, want het venijn zit meestal in de staart.
Elk deel wordt apart behandeld.
Een deel arbeid, twee delen humor en tevredenheid.
Men dient er ook drie delen optimisme aan toe te voegen.
Evenals verdraagzaamheid, ironie, tact, smaak en zelfvertrouwen.
Dit alles garneert men met een boeketje attenties
voor moeder de vrouw en kinderen.
En dit alles gedurende een niet op voorhand te bepalen periode,
afhankelijk van de manier waarop u het hierboven
genoemde recept hebt klaargemaakt.**

Veel succes, en laat ons weten of u erin geslaagd bent.

Anja Tribus

V.O.F. "de Keverspecialist"



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

Uitsluitend eerste montage!

- Ook hebben wij alle Keveronderdelen op voorraad.
- Veel Karmann Ghia onderdelen en rubbers.

Alles duitse kwaliteit!

Bel of fax voor prijsinformatie, voor de laagste prijzen!

Schooldijk 60 7833 GM Nieuw Amsterdam Tel. 0591-552292

De reizende reporter

Zon, zee, strand, Kever, Karmann, bakker, levensgenieter, verzamelaar, Duitsland, Zwitserland, Spanje, Zeeland en Burgh van Burgh-Haamstede. Ik kan geen andere introductie voor Harry Sonnemans uit Burgh verzinnen als deze.

Wie is die Harry?

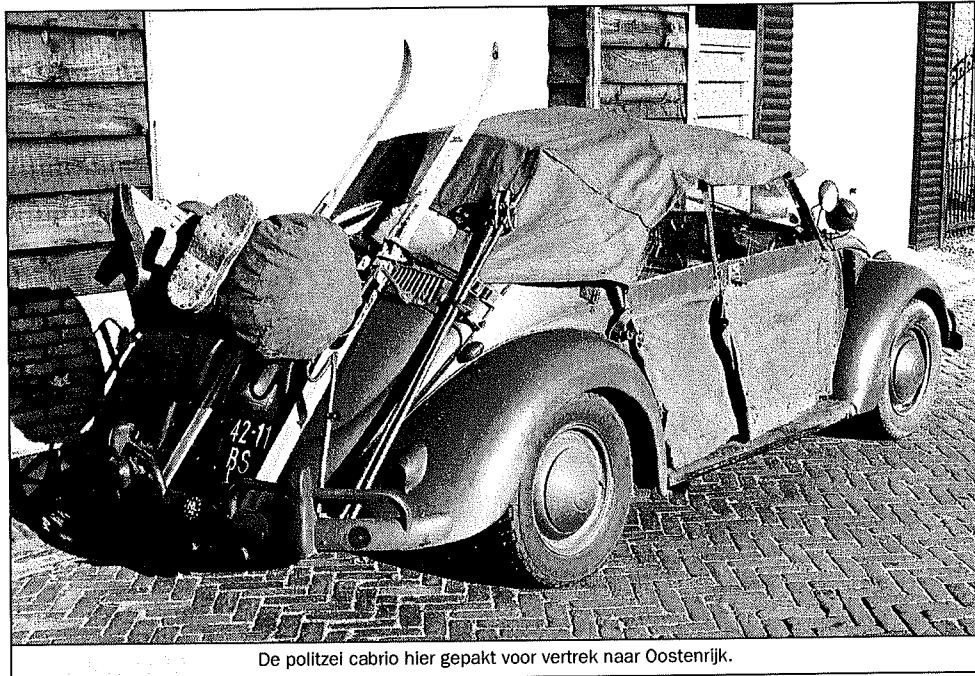
In ieder geval nog maar pas lid van de Karmann Ghia Club en bakker van beroep.

Hij heeft samen met zijn broer een bakkerij, frituur en lunchroom. Ze bezitten samen vele luchtgekoelde VW's waaronder sinds kort een rode Karmann Ghia uit 1970. Harry Sonnemans is zo'n 20 jaar geleden via zijn broer in de wereld van de luchtgekoelde VW terecht gekomen.

De eerste keer

Harry en Mathieu (de broer van Harry) kunnen een Kever uit 1958 kopen voor

slechts fl. 50,00. Dat is natuurlijk niet veel geld en de koop wordt dan ook gesloten. Toen hadden de broers nog niet veel verstand van auto's. De Kever blijkt een behoorlijk rotte bodem te hebben. Het gras groeit er gewoon doorheen. Er moet dus eerst worden gelast. Aangezien ze dat nog nooit hebben gedaan zoeken ze contact met een garage die dit voor hen wil doen. Het kaal maken moeten ze zelf doen, dan zorgt de garage er wel voor dat e.e.a. gelast gaat worden. Als je nog nooit eerder een Kever uit elkaar hebt gehaald weet je dus ook niet dat de carrosserie van de bodemplaat kan worden getild. Harry en Mathieu maken



De politzel cabrio hier gepakt voor vertrek naar Oostenrijk.

het zich dus af en toe veel moeilijker dan nodig was geweest, maar ze leren er wel heel veel van. Vanaf dat moment zijn luchtgekoelde VW's niet meer uit hun leven weg te denken.

Eén is maar alleen

De bakkerij van de broers Sonnemans gaat steeds meer de uitstraling van een levend museum krijgen. Diverse oude VW-afbeeldingen, onderdelen, oude radio's, oude legerspullen en ga zomaar door. Het is dan ook niet zo gek dat, als klanten iets over hebben of weg willen doen, het bij hen terecht komt. Zo krijgen ze ook regelmatig Kevers, Cabrio's Kubels enz. aangeboden en vaak tegen prijzen die je niet wilt geloven. Zo komt er dan ook al snel een tweede Kever. Het is een witte uit 1966 en deze heeft ook fl. 50,00 gekost. De kwaliteit is er dan ook wel naar, maar dat maakt niets uit. APK bestond toen nog niet en Harry maakte met parkers plaatjes over de rotte delen en heeft zo zijn eerste eigen Kever.

Polizei-cabrio

Dit gaat jaren goed maar dan dreigt de APK toch roet in het eten te gaan gooien. Er moet dus iets gaan gebeuren. Nu heeft Harry ooit een afbeelding gezien van een Polizei-cabrio. Zijn besluit staat vast: hij gaat van zijn Kever zo'n auto bouwen. De Kever wordt compleet gesloopt. Op de bodemplaat worden dikke kokerbalken boven op de bestaande balken gelast. Het dak wordt er afgeslepen, de deuren eruit gehaald. Van dikke cv-buizen buigt Harry de bogen voor het neerklapbaar linnen dak. De deurtjes worden gemaakt van een stevig scharnier wat op een deur van een boerenschuur niet zou misstaan. Voor de afwerking van Harry's Polizei-cabrio gebruikt hij alles wat her en der in de jaren in zijn schuur terecht is gekomen. Het resultaat is een auto die niet alleen de APK steeds met glans doorstaat

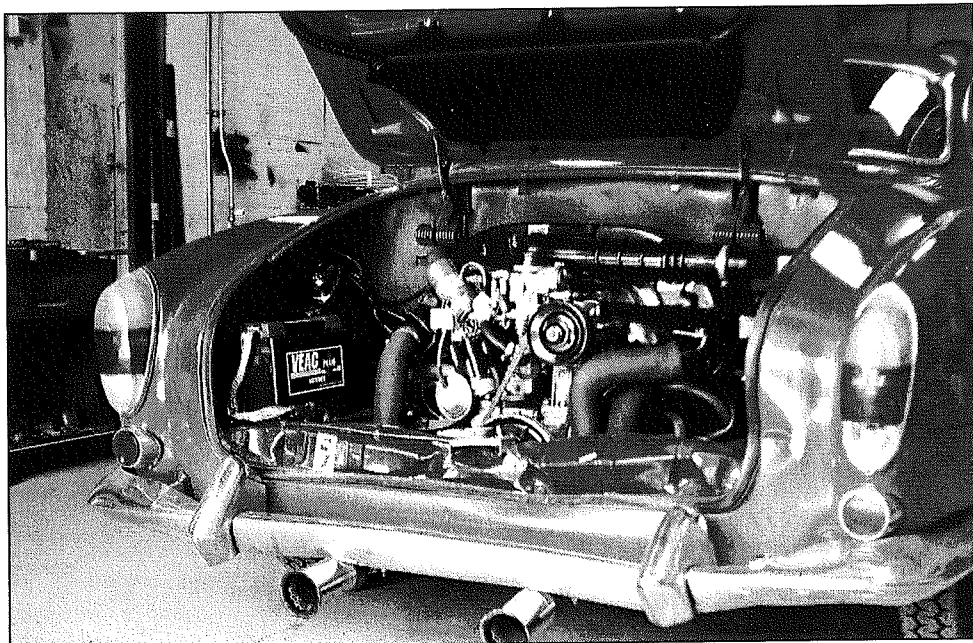
maar die tot op de dag van vandaag (dus reeds 15 jaar) nog geen nadelige effecten heeft ondervonden van de tand des tijds.

Avonturier

Dat deze wel heel bijzondere creatie veel bekijks heeft, dat zal u niet verbazen. En als ik u vertel dat Harry er dan ook nog een stoere leren jas met leren muts en stofbril bij op zet, dan al helemaal niet meer. Natuurlijk moest ik er bij het bezoek aan Harry ook aan geloven. We hebben dan ook met geopende kap, in dikke leren jas gehuld met muts en bril op, de omgeving van Burgh onveilig gemaakt. Harry schrikt er trouwens niet voor terug om met deze auto naar Duitsland, Spanje, of Zwitserland te gaan. Op de weg krijgt hij nog al eens voorrang. Op zijn laatste terugreis uit Spanje wordt hij in Frankrijk aangehouden. Op de vraag waar hij vandaan komt (Spanje dus) wordt met ongeloof gereageerd. Nadat zijn hele auto binnenste buiten is gekeerd waarbij uiteraard niets raars is gevonden, mag hij zijn thuisreis hervatten.

Karmann?

Harry komt al jaren bij André van Gils uit Bruinisse over de vloer. Heeft daar al wel eens een Karmann Ghia zien staan maar zag wel dat de prijs van zo'n auto even anders lag dan van een Kevertje. Op een gegeven ogenblik blijft een Karmann nog al een lange tijd bij Van Gils-Kevers op het terrein staan. Eén van de jongens vertelde dat ze de Karmann moeilijk konden verkopen, aangezien de kokers volledig zijn weggerot en de carrosserie nu niet echt "moeders mooiste" is. Hem wordt gevraagd eens in de Karmann plaats te nemen. Ach dat wil hij dan wel eens proberen. Niet slecht zo'n Karmann, wel even wat anders dan een Kever. Toch wel leuk zo'n Karmann moet Harry gedacht hebben, maar waarschijnlijk tegelijk



Hier is vooral goed te zien hoe het binnenplaatwerk rond de motor is vervangen.

ook: "wat moet dit wel niet kosten?". Dat viel gelukkig wel mee en zo wordt Harry eigenaar van zijn eerste Karmann Ghia in 20 jaar luchtgekoeld bezig zijn.

Bloed, zweet en nee, nog net geen tranen

De Karmann wordt door Van Gils keurig bij Harry thuis afgeleverd. Het is een rode Coupé uit 1970 van Duitse afkomst en nog voorzien van de originele Duitse nummerplaten. Hij moet dan ook nog worden gekeurd door de RDW en voorzien worden van een Nederlands kenteken. Maar eerst zal er het één en ander moeten worden hersteld. Het slechtst zijn de dorpels en de luchtkanalen. Alles wordt er uitgeslepen. De luchtkanalen worden vervangen door ronde aluminium flexibele buizen. In de dorpel wordt een dik hoekijzer geplaatst. Zo kon je de auto overal zo met een krik opkrikken. Over dit geheel wordt weer origineel gevormd plaatwerk gezet.

Harry denkt alvast maar eens met de RDW in Roosendaal bellen, want hij had gehoord dat deze nog al eens een wachtlijst hadden. De vriendelijke jufvrouw aan de andere kant van de lijn vraagt of dat komende week woensdag schikt. Dit is nog maar vier dagen verder maar Harry zegt toch ja

Dat wordt dus "doorpezen" aangezien de Karmann nog lang niet klaar is. Door in de avond lang door te gaan en niet al te precies te kijken (een stel roestige banden van een Kever waar nog wel genoeg profiel op zat worden onder de Karmann gezet) is deze net op tijd klaar.

RDW

Aangezien Harry eigenlijk te weinig tijd had om de auto echt goed te hebben, sloot hij wat compromissen. Zo moest eigenlijk de uitlaat worden vervangen. In plaats daarvan schuurde hij hem kaal en maakte hem mooi zilvergrijs. Op weg

naar de RDW in Roosendaal ontdekte Harry al wel dat de auto steeds minder goed ging remmen. Teruggaan en kijken waar dit door kwam was er niet bij. Toch maar doorgereden en bij de keuring van de RDW werd duidelijk waarom dit was. Voor remde de K.G. prima, maar achter gebeurde er maar bitter weinig meer. Ook is de keurmeester het niet eens met de lassen, die Harry om de twee centimeter op de felsnaad van de dorpel heeft gezet. Ook als Harry uitlegt dat in de dorpel een dik ijzeren hoekprofiel zit verandert de mening van de keurmeester niet. De lassen moeten elke centimeter aanwezig zijn. De auto wordt dus niet goedgekeurd. Gelijk maar een nieuwe afspraak gemaakt, en de komende week donderdag kan hij alweer terecht. Dat wordt dus opnieuw doorwerken.

Remmen en nummerplaten

Op weg naar huis begeeft de uitlaat het spontaan. Thuis gekomen wordt al snel duidelijk waarom de achterremmen niet meer werken. De keerringen van de aandrijfassen zijn lek en de trommel staat dan ook vol met olie uit de versnellingsbak. De trommels worden eraf gehaald, de keerringen vervangen en de trommels met remreiniger schoongemaakt. Tip: gebruik hier geen thinner o.i.d. voor want dat laat toch een dunne vettige film laag achter waardoor één en ander weer niet goed zou kunnen gaan remmen. In de felsnaad van de dorpel worden extra laspunten gemaakt en e.e.a. wordt weer bijgewerkt. Ook de uitlaat wordt vervangen door een ander exemplaar. De Karmann is nu klaar voor de herkansing, op naar de RDW. De dorpels worden oké bevonden, dus alleen de remmen nog even testen. Harry, die samen met de keurmeester onder de auto staat, wordt gevraagd even krachtig te gaan remmen. Nogal duf, veroorzaakt door de vele avondurtjes werk, in combinatie met de vroege uurtjes werk in de bakkerij, loopt hij onder de

Karmann uit en vergeet dat de voorbumper met nummerplaat nog uitsteken. Gevolg: Harry stoot flink zijn hoofd aan de nummerplaat van de Karmann. Alsof er niets gebeurd is, grapt hij tegen de keurmeester: "deze hoeft u niet meer te testen, dat heb ik dus nu al gedaan en hij zit goed vast". Even later merkt hij wel dat het mis is, het bloed loopt over zijn gezicht. Harry heeft een lelijke jaap door de scherpe rand van het nummerbord in zijn hoofd. Waarschijnlijk was dit de reden waarom de keurmeester gelijk de Karmann goedkeurde. Gelukkig stopt het bloeden nadat hij de wond even heeft dichtgehouden. Als hij weer thuis is, springt deze spontaan weer open als hij een broodje wil eten. De plaatselijke arts voorziet hem dan van veertien hechtingen. Nu grapt Harry: "als ik ooit nog eens kaal wordt, dan heb ik toch een mooi litteken van mijn Karmann".

Moerderdagrit KGCN

Harry heeft in het luchtgekoelde VW-blad gezien dat de Karmann Ghia club een rit organiseerde. Het leek hem wel wat om met meerdere Karmann's een ritje te maken. Dus maar eens gebeld met Dick Snel, onze voorzitter. Harry wordt doorverwezen naar Anja & Hubert Tribus van de evenementencommissie, die deze rit uit hebben gezet. Harry is nog wel geen lid maar dat kon daar wel worden geregeld en er was nog wel plek om mee te doen. Zo wordt Harry lid van de Karmann Ghia club en had een prachtige dag. Op deze zeer gezellige en met zon overgoten dag leer ik Harry kennen en ontdek dat Harry vol met verhalen zit. Een markant persoon, goed voor een reizende-reporter-verhaal. Zie hier het resultaat van een middagje praten.

Treurig einde van de dag

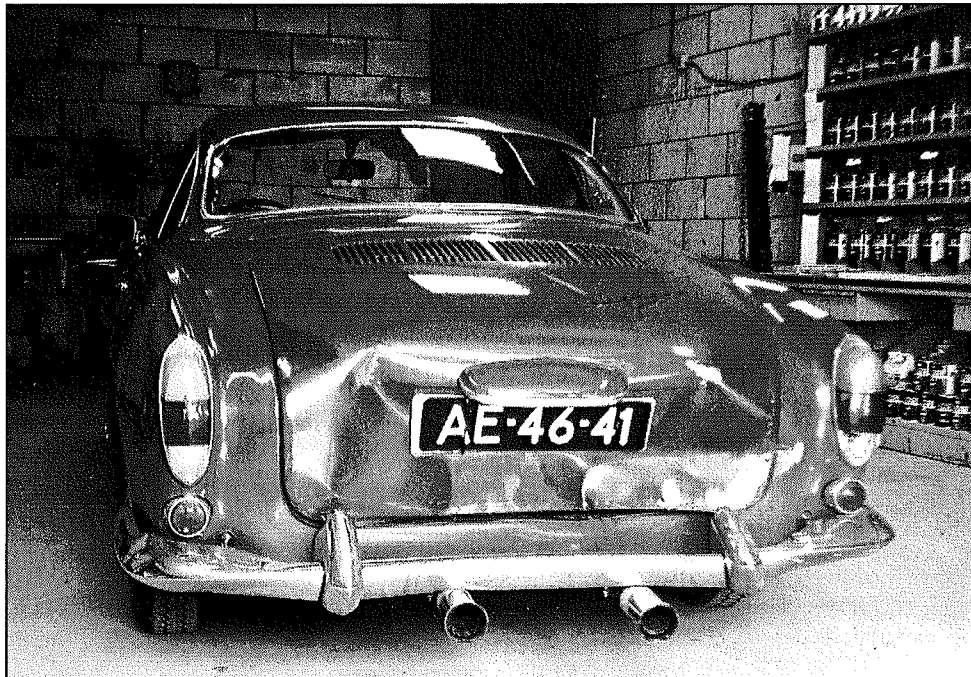
Nadat Harry, Christien en ik nog lekker op het terrasje van de Broekerveiling hadden zitten genieten van de zon,

keerden we niet echt vroeg terug naar huis. Al snel verliezen we elkaar door de vele stoplichten uit het oog. Als ik dan een week later Harry bel voor de reizende reporter en vraag hoe het is geeft hij als antwoord slecht. Ik denk zou er iets met hem zijn? Nee met hem niet, maar met de Karmann wel. Deze staat bij een schadeherstelbedrijf. Op weg naar huis moet Harry voor één van die vele stoplichten stoppen en de bestuurder van een Daihatsu die achter hem rijdt let niet goed op en tikt de Karmann net aan. Harry denkt toch maar even kijken het zal wel mee- vallen. Nee dus! Bumper volledig plat, motorklep fors ingedrukt, achterlicht kapot en de motorbeplating liep tegen het snaarwiel aan.

Geluk bij een ongeluk

Eerst krijgt Harry de schuld, maar, nuchter als hij is, constateert hij dat er

niemand gewond is en biedt de geschrokken brokkenpiloot een krentenbolletje aan. De politie komt er bij en adviseert Harry de KG te laten weg slepen. Dit vindt Harry overdreven en met wat moeite weet hij het achterste stuk motorplaatwerk weg te halen en kan de motor weer gewoon draaien. Zo komt hij toch op eigen kracht thuis. De week erop wordt de schade door een schade-expert bekeken en stelt vast dat er zeker fl. 8.000,00 schade is. Harry ziet gelukkig ook de positieve kanten van dit ongelukje in. De bumper en de achterklep worden door een nieuw exemplaar vervangen en hij zegt: "die waren nu net niet "moeders-mooiste". In de komende weken zal de Karmann worden gerepareerd en zal het eindresultaat ongetwijfeld gezien mogen worden. We houden in ieder geval een mooi foto van de herstelde KG van Harry tegoed.



f 8.000,- schade je ziet het er niet aan af, maar het is wel zonde. Gelukkig is Harry goed verzekerd.



Zoals je hier goed kan zien, heeft een klein tikje grote gevolgen.

Harry Sonnemans een naam voor mij om nooit meer te vergeten

Ik wil Harry hartelijk bedanken voor de geweldige gastvrijheid en alle medewerking die hij mij hebt gegeven en voor de toekomst heeft beloofd. Want beste lezers, Harry en natuurlijk ook zijn broer Mathieu hebben ons uitgenodigd om bij hen in de buurt een bijeenkomst te organiseren en zij zullen ons dan graag in de bakkerij/lunchroom met echte Zeeuwse bolussen onthalen.

Dan nog een tip van Harry; wij lopen ter roestbestrijding altijd met ML, tectiel of wax te slepen. Hij gebruikt al jaren lijnolie hiervoor. Het is vettig, stroperig en het kruipt in alle kieren. Dat het werkt is te zien aan één van zijn Kevers die kaal was geschuurd, licht was gaan roesten en nu al jaren aan de buitenkant van deze substantie is voorzien en nu nog steeds nergens verder roest.

De reizende reporter,
Willem Sustronk

KARMANN
Ghia
Club

Ingezonden brief

Van de heer E. v.d. Pol, Beatrixlaan 44 uit Ede ontvingen wij een buitengewoon vriendelijk briefje met documentatie over de Karmann Ghia.

Bijgaand het briefje + de documentatie.

Ede, 10.02.1999

geachte Heer van Kolhuis

Bijgaand de gevraagde documentatie m.b.t. de K.G.

Het in middelen $\text{f} 10,-$ overzocht t.b.v. proefnummer K.G.

Het meijje op voorpagina N.W. no. 5, november 1955, is naar aanleiding van het doekboekje van wijlen N.W. importeur Wijnand Poo, sinds 1947 N.W. importeur, samen met zijn broer Ben Poo.

Veel succes met uw K.G. club!

Met vriendelijke groet,
E. v.d. Pol,
Beatrixlaan 44,
6713 PT Ede

Z.O.Z.

P.S.

Mogelijk is er in mijn omgeving een club lid, en in bezit van een K.G.

De jaer des groeg een berichtje.

Pol
Tel. 0318 - 111 63.



uit: De V.N., 4^e jaargang nr. 10, April 1956.

Een Karmann-Ghia aan de tand gevoeld

Een kleine achtduizend kilometer siberische
rij-ervaringen in het zonnige zuiden door JOHN S. ZODY

Toen wij op 14 juli van het vorige jaar als enige tegenwoordiger van de buitenlandse vakpers aanwezig waren bij het doopfeest van de Karmann-Ghia Coupé te Georgmarienhütte (nabij Osnabrück), besloten we zo spoedig mogelijk deze ongemeen aantrekkelijke wagen eens grondig aan de tand te voelen. Een korte proefrit, bij die gelegenheid gemaakt in een der wagens van de voor-serie, overtuigde ons reeds van de bijzondere eigenschappen, die deze wagen met zijn sportieve allurens bood.

Het is wellicht nuttig en noodzakelijk, dat we hier de uitdrukking „sportieve allurens”, zoals deze zijn verwezenlijkt in deze Coupé op Volkswagen basis, eens nader definiëren. Een sportieve reiswagen behoeft geen automobiel te zijn, waarmede men in luttele seconden tot boven de geluidsgrens accelereert. Wij herinneren ons b.v. enkele testritten, die we met scootmobiel hebben gemaakt en waarbij men, via een regelmatig gebruik van de versnellingsbak, een alleszins acceptabel gemiddelde haalt, zowel in het stadsverkeer, als op de weg. U weet wel zo'n wagentje, dat men in de kofferruimte van een Cadillac kan onderbrengen.

Nu is de door Ghia op verzoek van de firma Wilhelm Karmann ontworpen Volkswagen coupé een V.W. gebleven, met alle hieraan verbonden voordelen, waaronder we slechts noemen de zeer lage reparatie-tarieven en de nauwelijks te overtreffen duurzaamheid. Om het nog duidelijker te zeggen: het betrof hier dus geen „goedkope” Porsche, noch een wagen, waarin men naar hartelust een opgevoerde motor moet gaan bouwen. We weten heel zeker, dat er geen V.W.-garage is, die hieraan medewerkt, om de eenvoudige reden, dat dit niet de bedoeling van deze conceptie is en de V.W. garantie slechts geldt voor motorisch ongewijzigde exemplaren. Zoals blijkt uit het verloop van de diverse tochten, die

wij in januari en februari met een Karmann-Ghia hebben gemaakt, komt een normale automobilist met deze wagen heus wel aan zijn trekken! Wij vinden een maximale snelheid van 115 km/u (zoals opgegeven door de fabriek) hard genoeg.

Over het uiterlijk en de afwerking van deze wagen heeft men reeds in deze kolommen een uitvoerig artikel kunnen lezen. De productie bij Karmann te Osnabrück heeft inmiddels de 30 stuks per dag bereikt en zal geleidelijk worden opgevoerd tot 50, met een jaar-gemiddelde van 20.000 stuks. Dit betreft alleen de op de Karmann-Ghia betrekking hebbende cijfers. De V.W.-cabriolet is hierbij dus niet inbegrepen. Ongeveer de helft van de V.W. coupé en cabriolet 4 persoons worden geëxporteerd naar de Verenigde Staten, waar de daadwerkelijke belangstelling voor deze beide typen groot genoeg is, om over meerdere jaren de gehele productie te absorberen. U begrijpt dus wel, dat meneer Fon, wanneer er al eens per ongeluk een Karmann-Ghia op het stations-emplacement van Amersfoort verwaald raakt, met zijn hand aan zijn pet klaar staat en een telegram verzendt in de geest van „balleed meneer”. Toen we in de richting Osnabrück koersten, begon het even over de Nederlandse grens knap te sneeuwen. Het zou nog maar een voorproefje worden, van hetgeen ons in Zuidelijker regionen te wachten stond. Temidden van de spik-splinternieuwe coupés, die op aflevering wachten — enfin, „wachten” is de uitdrukking ook weer niet — stond de beige wagen, die we voor vier weken zouden schaken, geduldig te wachten. Deze was de dag tevoren uit Zwitserland teruggekomen, waar een collega het geheel had beproefd, met een eigenzinnige brievenbesteller op zijn actief en een haastig weggevoerd deukje in de neus (nee niet van de brievenbesteller; die spaart nu ook voor een Ghia). De wagen zag er goed uit.

In de haven van St. Tropez lagen de vissersbootjes te dromen.



326

Het is wellicht nuttig, om eens enkele impressies weer te geven, van hoe men zich in deze wagen voelt. De ruimte van de twee brede voor-zetels is opvallend groot; het aan weerszijden enkele centimeters verbrede onderstel leidde tot dit resultaat. De „zit” is machtig, evenals trouwens het uitzicht naar voren, opzij en achteren. De wegligging is verbluffend goed, zoals trouwens later uit het relaas zal blijken. De bagageruimte met neergeklapte noodzitting is ruim voldoende voor twee personen. Nee, lezer, de Karmann-Ghia is geen vier-persoonswagen, maar men kan er wel over korte afstanden op de noodzittingen twee volwassenen in transporteren. Men kan twee, desnoods drie kinderen op de achterbank plaatsen.

Deze wagen onderscheidt zich op enkele punten van de export V.W., qua uitrusting. In de eerste plaats heeft men naast de snelheidsmeter/km.teller een op de accu aangesloten klokje van dezelfde grootte aangebracht. De combinatie van slot/starter heeft men links van het stuur op het dashboard geplaatst, de choke daarboven; de bedieningsknop voor de ruitenwissers rechts boven naast het klokje met daaronder de schakelaar voor het licht. Verder heeft men rechts en links onder het dashboard een knop voor de lucht-inlaat, welke naast de koplampen begint en het „dicht” rijden mogelijk maakt, al dan niet in combinatie met de verwarming, zoals wij deze kennen. Terwille van de esthetica heeft men nl. van de beweegbare zijruitjes afgezien.

Terwijl we op weg naar Münster al na tien minuten het gevoel hebben, met deze wagen geheel vertrouwd te



Arondstemming aan de Riviera, zoals wij ons zo gaarne voorstellen en waaraan menige V.W. rijder met enig heimwee wegens terugkeert.

zijn, halen we op vlotte wijze het langzamer verkeer in, waarbij de uitstekende acceleratie-mogelijkheden van de toen (9.200 km. bij de start!) nog niet geheel „losse” motor al tot hun recht kwamen.

Op de Autobahn naar Keulen reden we, zonder een ogenblik in „scheurkegingen” te vervallen en ondanks een druk verkeer, in een uur tijd een gemiddelde van bijna 94 km/u, door voortdurend een snelheid van 100 à 110 km/u aan te houden, bij welk tempo de motor nog over niet te verwaarlozen acceleratiemogelijkheden beschikte. Maar nogmaals: deze wagen kan harder, alleen ons interesseert dit niet, omdat we vinden, dat „veilige snelheden” van boven de 100 km/u zelfs op autosnelwegen zelden verantwoord zijn. Hiermede bedoelen we dit: rekent U eens uit, hoeveel minuten de man eerder op zijn bestemming is, wanneer hij een object, zoals Den Haag—Utrecht met een gemiddelde van 120 km/u rijdt, dan de knaap, die „slechts” 85 km/u haalt en zo min mogelijk risico's neemt...

De volgende morgen vertrokken we tijdens een onvervalste sneeuwjaacht in de richting Parijs, nagestaard door diverse jaloerse burens. De wegen waren glad en uitgesproken naar, maar de goede wegligging van de Ghia Coupé kwam ons hier te pas. In de Lichtstad kwamen we net op een spitsuurte aan, hetgeen ons er niet van weerhield, om in zo snel mogelijk tempo via de Porte d'Italie naar het Zuiden te rijden. Het eerste stukje reisroute zullen we U besparen. Het motregende in Parijs, het goot in Auxerre. In de buurt van Lyon viel het water met bakken tegelijk uit de hemel op een

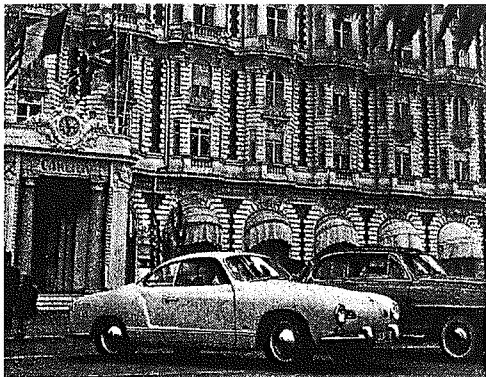
zodanige wijze, dat het uitzicht werd belemmerd. Een ideale gelegenheid om de ruitenwissers te noederden. Deze deden het prima, maar voor a.s. Karmann-Ghia aspiranten volgen hier twee tips:

1. het direct na aankoop bitacoen lijkt ons noodzakelijk om tot een zo ver mogelijk doorgevoerde geluidsdemping te komen;
2. voorzie de wagen direct van efficiënte ruitensproeiers; tijdens het passeren van wat men modder dan bij het normale model V.W.

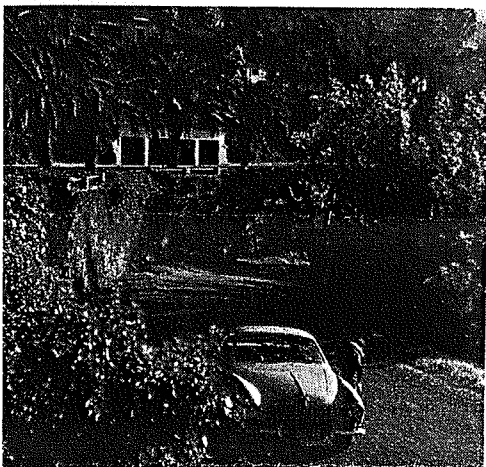
In Vienne regende het gewoon. Terwijl we het traditionele plaatje misten van het monument, dat op 10 km. voor Valence aankondigt „Ici commence le Midi”, bereikten we deze stad kennelijk tussen twee buitjes in. Ergens moest de zon schijnen. In Avignon vonden we het welletjes en daar schein de volgende morgen een vrolijk zonnetje temidden van een traditioneel blauwe Mistral-lucht. Het was koud, maar mooi en glashelder weer. De stemming steeg, terwijl we de wagen aan een stadfontein stonden te wassen.

Géén misverstanden

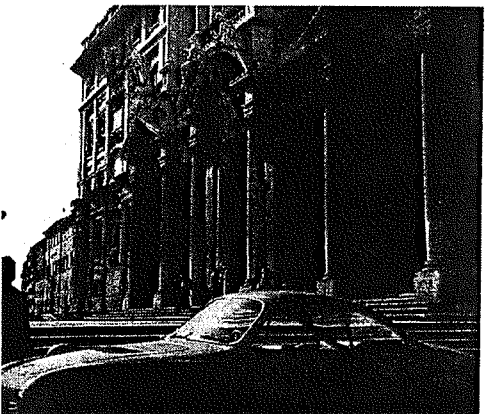
Tijdens een eerste contrôle van het benzineverbruik bleken we over 1000 km lange afstandsverruk nog geen 65 liters super te hebben gesoupeerd. Ook gedurende de verdere tocht zou het benzineverbruik — ondanks de koude en de vaak harde zij- en tegenwind — op dit opmerkelijk lage peil blijven. Een en ander bij een reissnelheid, die maximaal toch 100 à 105 km/u bereikte.



VOOR HET MAGAZINEUSE Carlton Hotel te Cannes stond de Ghia.



Boven: de Karmann Ghia in een sub-tropische omgeving (Le Lavandou). Onder: te Rome, voor 't Santa Maria della Maggiore.



Omtrent voren gemaakte twee opmerkingen nog dit: het geluidsniveau van de Ghia ligt inderdaad iets hoger dan hetgeen we in de laatste versies V.W. gewend zijn, zonder ooit hinderlijk te worden, of aanleiding te geven tot vermoeienissen. Dit bleek op de terugweg, toen we om elf uur des morgens uit Salerno in een sneeuwstorm met —15 graden wegroden en via Napels-Casino-Rome-Grossetto-Livorno om kwart over elf in Pisa voor het hotel stonden, afstand een kleine 700 km. Aangezien we de enige chauffeur waren en we — aankomst nog een uur hebben gelezen, blijkt wel, dat men ook na forse lange-afstandslitten verre van „moedgedreund“ uit de wagen stapt. Het bitacoen echter is nuttig en nodig en zal het aantal zich verplaatsende deelbels oppermerklijk kleiner maken. De ruitenspoelers zijn een vanzelfsprekend accessoire, dat bovendien ook de goede eigenschap heeft, matig in prijs te zijn en de veiligheid te bevorderen.

We kunnen in dit korte bestek geen naarijn vernam geven van de tocht, die ons van Avignon via St. Rémy, met zijn monumenten uit de Romeinse tijd — naar Tarascon, Nîmes, de Camargue en Arles voerde, waarna we via de autoroute Marseille-Nord deze havenstad berieken en vanaf de hoog gelegen „Notre-Dame-de-la-Garde“ (in de wandeling „la bonne Mère“ genaamd) van het prachtige uitzicht over de zon-overgoten stad en baai genoten, alvorens de dag te eindigen in een allergenoeglijkst eettentje in Toulon met een voorproefje van Italiaanse specialiteiten.

De volgende morgen begon een altijd-weer-onvergetelijke tocht langs de Riviera van Le Lavandou tot Monte-Carlo, waarbij de zon bijna warm werd en we met vreugde de eerste bloeiende amandelbomen ontdekten en het rood van de generiums en het wonderlijke violet van de bougainvilliers. Het was een zondag en de regionaal bevoorrechte lieden genoten volop van het mooie weer, niet vermoedend, dat er een voor deze streek ongekend langdurige koudegolf voor de deur stond... Er was volop gelegenheid om de wendbaarheid en de „Bergvriendelijkheid“ van de Karmann-Ghia te testen, waarbij we — zonder Fangio neigingen te hebben — maar door uitstekende weinig wagens werden ingehaald. Het manoeuvreren met deze auto, hetzij in de bergen, hetzij in het drukke stadsverkeer, hetzij tijdens het parkeren, is een waar plezier, mede door het lichte stuur en de goede wendbaarheid. In Monte-Carlo waren de étalages vol portretten van Prins Rainier en Grace Kelly, in afwachting van het huwelijk. We aten goed en goedkoop in Le Merle Blanc, Blvd. des Moulins (frs. 450, inclusief wijn, taxe en service). De volgende morgen stonden we vroeg op de Pont St. Louis, waar de Italiaanse douane vol bewondering voor de wagen was. Trouwens overal onde, weg waar we kwamen, zouden de Italianen — breed glimlachend — hun enthousiasme voor deze creatie tonen. Terwijl we de vorige dag gelegenheid tot picknicken vonden, was de temperatuur iets gedaald, maar een heldere zon scheen nog aan een blauwe hemel. Met talrijke stops voor foto's en wandelingen door oude stadjes, reden we langs de Via Aurelia in Zuidelijke richting, met als einddoel Sestri Levante, waar we in Hotel „Eden“ een matig geprijsde en kraakzandelijke kamer, plus een uitstekend maal vonden.

Struikrovers naar wintersport!

Nu leest men op gezette tijden ijselijke verhalen van bereiden bandieten, die, minstens op Vespa, gemotoriseerd, over enorme voorraden kopspijkers beschikken en deze in de richting van deviezen-inbrengende toeristen uitstrooien. We kregen nog enkele dagen geleden een Italië-ganger bij ons, die het klaar speelde om al zijn geld te laten rollen. Maar aan die Italië-zwerftocht van ons hebben we alleen maar prettige herinneringen. Het was vermoedelijk te koud voor gemotoriseerde berovingen, of de leden van het gildc waren naar Cortina d'Ampezzo getogen, waar de Olympische winterspelen in volle gang waren.

In tegendeel, de doorsnee Italiaan is buitengewoon vriendelijk en behulpzaam en zijn nergens „gesneden“, tenzij op een dergelijke manier, dat we het niet hebben gemerkt. De prijzen zijn er over het algemeen aan de redelijke kant, behalve echter in Milaan en Rome. Tussen Sestri en La Spezia ligt een bergachtig stukje,

met vrij smalle, bochtige wegen, die in combinatie met het motregen en natte sneeuw verre van ideaal waren. Het grote aantal vrachtwagens met aanhangwagens maakte het onmogelijk een enigszins prettig tempo vol te houden. Trouwens het is ons opgevallen, dat de Italiaanse vrachtauto-chauffeurs principieel altijd op het midden van de weg blijven rijden, tenzij een tegenligger te dichtbij komt. Het tempo van dit vrachtwagenverkeer is vermoedelijk wettelijk geregeld en bedraagt 8 à 10 km/u in de bergen en 40 à 50 km/u op de rechte routes. Een en ander leidt vrijwel altijd tot file-vorming met de daaraan verbonden nariigheid. Trouwens, zo sympathiek als we de niet gemotoriseerde Italiaan vinden (en de automobilist, op het moment, dat deze weer zijn beide benen gebruikt!), zo onsportief vinden we de weggebruiker: tijdig dimmen bij avond is er nooit bij, iedereen rijdt midden op de weg, vrachtwagens laten alleen dan passeren, wanneer zij hierdoor een verkeersongeluk voorkomen. Speciaal in deze omstandigheden kwamen de goede remmen en de uitstekende acceleratie van de Karmann-Ghia te pas! Aangezien het in La Spezia blééf gisten reden we maar door naar Pisa, waar de Scheve Toren in een dergelijke huilbui een toeristische anti-climax vormt en we na de lunch besloten, in één ruk tot Rome door te gaan. De Eeuwige Stad berieken we tegen de avonduren. Het was die dag helaas geen enkel moment droog geweest.

Zonder acrobatie

Dat het geluk altijd met de dommen is, bleek weer eens de volgende morgen, toen we olie verversten bij de V.W. garage aldaar. De zon brak door en het werd prachtig helder, alhoewel koud, winterweer. Dat betekende dus een dagje in Rome, oude bekende plekjes weerzien en foto's maken naar hartelust. De dag daarop sneeuwde het en konden we eigenlijk de moed niet opbrengen, om de altoos prettig warme wagen te verlaten. We reden dus in één ruk naar Napels en vandaar via Sorrento naar Santa Agata en Amalfi naar Salerno, ons meest zuidelijke punt. Het is een rare gewaarwording, om de Vesuvius te zien onder een net wit kleed. Het is vreemd en niet alledaags, om in Salerno met —20° wakker te worden, en te rijden door een met sneeuw en ijzel geblokkeerd bergpasje, richting Napels. Het is toch wel leuk, om dan in de Ghia te kruipen, de ramen dicht, de verwarming aan en dan langzaam naar boven te kruipen, tussen „dwarse“ autobussen en vrachtwagens, met hier en daar wat kleverige personenauto'tjes er tegen. Het geheel was kennelijk nog niet uitgesoeteerd, maar Karmann-Ghia speelde het klaar, om zonder sneeuwkettingen tegen het pasje op te kruipen, af en toe stil te blijven staan en weer weg te komen, zonder acrobatie. Enfin, dat we die dag naar Pisa reden, weet de lezer al.

Laat het daarna weer zonnig worden. Koud, maar mooi. Dus toch de Scheve Toren fotograferen en de Piazza Cavallieri en de Duomo en de andere monumenten, toch even naar dat alteraardigste, geheel ommuurde stadje Lucca, alvorens naar Florence te koersen. Het werd een heerlijke tocht, maar helaas moesten we sneller terug, dan in de bedoeling lag...

Slot-mijmering

Wanneer men de fabricatie van deze wagen in Osnabrück heeft gezien en weet met hoeveel liefde, zorg en vakmanschap deze wordt gebouwd, wanneer men weet, dat men bij Karmann dezelfde kwaliteit staalplaat, dezelfde lakken, dezelfde kwaliteit chroom gebruikt, als in Wolfsburg, dan is er eigenlijk niets meer te merken. Dat een dergelijk goed afgewerkte wagen duurder moet worden dan het basisproduct, spreekt vanzelf. Men betaalt voor een robe van Dior meestal iets meer, dan voor een confectiejurk — en hiermede is beslist nog geenszins bewezen, dat de kwaliteit van die confectiejurk niet goed zou zijn!

Voor ons persoonlijk — en dat zeggen we hier met nadruk — is de grote attractie van de Karmann-Ghia, de V.W.-basis met zijn niet te overtreffen lage exploitatiekosten, zijn luchtcooling, zijn goede service-mogelijkheden in vrijwel alle landen van Europa en daarbuiten.

Acifit

ACCU'S

- worden ook in de Volkswagens gemonteerd volgens originele fabrieksspecificatie;
- 15 maanden schriftelijk gegarandeerd;
- speciale acifit service-stations door het gehele land;
- fabricage onder voortdurende controle.
- reparaties aan andere merken worden vakkundig uitgevoerd.

N.V. NEDERLANDSE ACCUMULATORENFABRIEK **Acifit** BEUVERS WEG 16 AMSTERDAM
TEL. 58543- 52668-47814

Najaarsbijeenkomst 12 september 1999

Op zondag 12 september vindt alweer de voorlaatste KGCN-bijeenkomst van deze eeuw plaats. Vincent Mekenkamp heeft een prachtige route uitgezet door de omgeving van Zeist en Doorn. Ervaring (Maartensdijk 1995) heeft ons geleerd dat een door Vincent uitgezette route meer dan de moeite waard is?!

Het startpunt van de rit is Restaurant 'De Paddestoel', Vuursedreef 180, Hollandsche Rading, waar u vanaf 10.00 uur wordt verwelkomd met koffie en gebak. Vervolgens gaat om 11.00 uur de route van start.

Onderweg doen we het Militair Luchtvaartmuseum in Soesterberg aan. Hier kan in het geheel gerenoveerde restaurant door de deelnemers geluncht worden (eigen rekening).

Het ligt in de bedoeling om rond 16.00 uur bij het eindpunt te arriveren.

Gezien het feit dat het op 12 september 1999 prachtig weer wordt en het startpunt zich in het midden van ons land bevindt, verwachten we minstens 50 Karmann Ghia's aan de start. Het zou dan toch jammer zijn als juist die prachtige Karmann van jou ontbreekt; dus ????. vul vandaag nog het bij deze Ghia Varia gevoegde inschrijfformulier in en stuur het zo snel mogelijk op naar Anja & Hubert Tribus!

Tot ziens op zondag 12 september!!

Routebeschrijving naar Restaurant "De Paddestoel":

Komend vanuit het Noordoosten/Noordwesten:

- A1 richting Hilversum
- A27 richting Utrecht
- 1e afrit Hilversum (nr.33) nemen;
- Bocht volgen en bij verkeerslichten links richting Loosdrecht;
- Volgend verkeerslicht weer links richting Maartensdijk (N417);
- Alsmear weg volgen tot in Hollandsche Rading;
- Bij verkeerslicht linksaf, de Vuursedreef in;
- Tot de splitsing alsmear rechtdoor en dan links volgen;
- Na 500 meter ziet u rechts Restaurant "De Paddestoel";
- 100 meter verder links vindt u de parkeerplaats.

Komend vanuit het Zuiden via A12 of A2:

- A27 richting Hilversum nemen;
- Afrit Bilthoven/Maartensdijk (nr.32) nemen;
- Bovenaan afrit linksaf (rotonde driekwart nemen);
- Einde weg linksaf richting Maartensdijk (N417);
- Langs Texaco (of eerst even tanken) en vervolgens bij verkeerslichten rechtdoor;
- Hollandsche Rading in en bij verkeerslichten rechtsaf de Vuursedreef in;
- Tot splitsing alsmear rechtdoor en dan linksvolgen;
- Na 500 meter ziet u rechts Restaurant "De Paddestoel";
- 100 meter verder links vindt u de parkeerplaats.



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 Acqoy

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

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 f 30.000 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 Bel (038) 422 68 00

adviesgroep

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

FEHAC t i v i t e i t e n



april 1999

Fehactiviteiten is de nieuwsbrief van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC)
Rembrandtlaan 26
3723 BJ Bilthoven

VRIJSTELLING HOUDERSCHAPSBELASTING BLIJFT GEHANDHAAFD

Staatssecretaris Vermeend van Financiën heeft de vaste kamercommissie van Financiën recent zijn evaluatie van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 gestuurd. Uit de naar aanleiding daar, van gestelde vragen blijkt dat de Tweede Kamer op het punt van de vrijstelling van klassiekers van 25 jaar en ouder Vermeends voorstel volgt om daarop geen wijzigingen in aan te brengen. De voertuigen van 25 jaar en ouder blijven dus vrijgesteld van betaling.

Stijging aantallen klassiekers aanvaardbaar

De FEHAC heeft meermalen al in een vroeg stadium laten weten een voorstander te zijn van handhaving van het huidige systeem van vrijstelling. Als vertegenwoordigende federatie van de voertuigclubs hebben wij er altijd op gewezen dat met deze voertuigen maar sporadisch gebruik gemaakt wordt van de weg en dat daarom vrijstelling van motorrijtuigenbelasting zeker gerechtvaardigd is.

it wordt bedoeld als de staatssecretaris st heeft over dagelijks gebruik van klassiekers en 'de daaraan verbonden beperkte wegwaardigheid'.

en blijft.

De staatssecretaris stelt vast dat de vrijstelling voor motorrijtuigen van 25 jaar en ouder destijds is ingegeven door pragmatische overwegingen. Bovendien kon handhaving van een systeem als de 60-dagenkaart in 1995 niet meer omdat in het houderschapstelsel geen betaling past naar rato van het weggebruik.

Ook is de ontwikkeling van de aantallen voertuigen van 25 jaar en ouder in de evaluatie meegenomen, waarbij Vermeend zich baseert op de in het kaderje opgenomen cijfers. Bij de auto's stijgt het aantal 25-plussers vanaf 1992 jaarlijks met 27,8%, maar uit de jaarlijkse netto-stijgingspercentages blijkt niet dat de invoering van de vrijstelling per

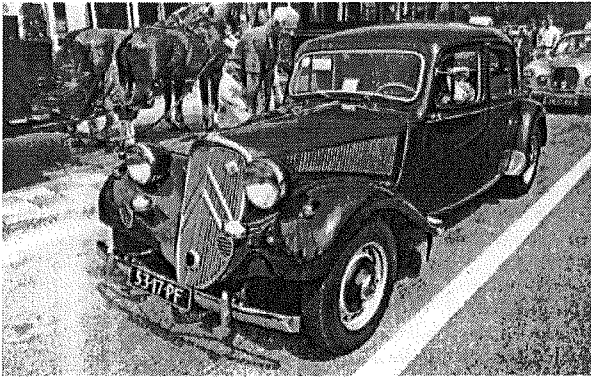
1 april 1995 een extra stijging leeuw heeft gebracht. In 1996 waren van de 60.000 geïmporteerde auto's er ongeveer 6.000 25-plus. Bij de motoren was er geen stijging van de import van 25-plussers waarneembaar. Bij de bussen en vrachtauto's gaat het om zo geringe aantallen dat daar nauwelijks conclusies uit getrokken kunnen worden.

Recreatief en dagelijks gebruik

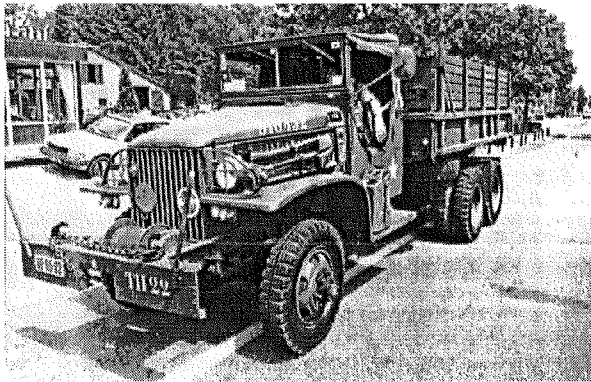
De staatssecretaris stelt vast dat de meeste voertuigen van 25 jaar en ouder gehouden worden uit liefhebberij of als belegging. Zij worden incidenteel en dan nog voor recreatie-doelenden gebruikt. Uiteraard is het Vermeend bekend dat in individuele gevallen dagelijks gebruik voorkomt, bijv. bij (zakelijk) gebruik als trouwauto, maar ook door particulieren. Echter hij stelt: 'Mij hebben geen signalen bereikt dat de veronderstelling van beperkt weggebruik, die aan de vrijstelling mede ten grondslag ligt, niet meer zou opgaan.

Bovendien wordt dagelijks gebruik van de weg bemoeilijkt vanwege de beperkte mogelijkheid tot vervanging van (originele) onderdelen en de daaraan verbonden beperkte wegwaardigheid.'





Belangstelling van een koetsier voor de pk's van deze Citroën Traction Avant Sport uit 1953



De auto bestaat inmiddels een eeuw, deze in nieuwstaat verkerende GMC CCKW 353 uit 1942 heeft de helft van die eeuw al meegemaakt.



Met deze moderne lijnen van de NSU Ro80 was dit model eind jaren zestig zijn tijd ver vooruit. Toen was het een auto die weinig succes had, nu is het een gewilde klassieker.

Vrijstelling blijft gehandhaafd

De staatssecretaris concludeert dat de toename van het aantal personenauto's van 25 jaar en ouder vergeleken met de groei van het totale wagenpark niet alarmerend is. De toepassing van de vrijstelling zal steeds bezien moeten worden in het licht van de ontwikkelingen in de omvang van het wagenpark en de mate van het gebruik en of deze sporen met de gedachte die ten grondslag ligt aan de vrijstelling. Vermoed besluit met de constatering dat 'vooral nog de cijfers geen aanleiding geven tot aanpassing van de vrijstelling'.

Aantallen voertuigen van 25 jaar en ouder

Aantallen (per 1 augustus van elk jaar)

jaar	totaal	auto's	bestel	vracht	bus	motor
1996	78.262	56.947	2.522	1.839	165	16.789
1995	62.442	43.639	2.069	1.666	157	14.911
1994	51.868	35.033	1.741	1.601	139	13.354
1993	41.564	27.591	1.367	1.513	128	10.965
1992	33.855	21.175	1.037	1.300	116	10.227
1991	27.673	16.821	813	1.074	105	8.860

BESTUURSWISSELING IN DE LEDENVERGADERING

Jaarlijks houdt de FEHAC in maart haar algemene ledenvergadering. Op 19 maart bespraken de clubs de onderwerpen die de FEHAC intern en extern bezighouden. Binnen het bestuur waren er belangrijke wijzigingen: Wouter Buis, die al 8 jaar voorzitter was, werd opgevolgd door Jan Groosmuller en Klaas Gorter werd tot bestuurlijk secretaris gekozen.

Achterban groeit naar 60.000 voertuigliefhebbers

Ook dit jaar traden weer een aantal clubs toe tot de FEHAC:

- PATAN, de club van vooroorlogse achterwiel aangedreven Citroëns
 - Bedford Belangen Club
 - Engelse Ford Club Nederland
 - 'The Pook' The Old Pick-Up Club
 - Citroen Club Fryslân
 - Aston Martin Owners Club, section Holland
 - BSA Owners Club Nederland
- Twee aspirant-leden werden volwaardig lid:
- Ford Capri Club Zuid-Holland
 - Opel Kadett C Club Belgium Holland

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-aanpak.

Vanzelfsprekend ook de perfecte verzekering voor uw dagelijkse auto.

VVS

VERZEKERINGEN

POSTBUS 53 / 1110 AB DIEMEN / TEL: 020 6607272

Een onderhouds- en/of restauratie beurt?



Uw dierbare Karmann Ghia is bij ons in vertrouwde handen!

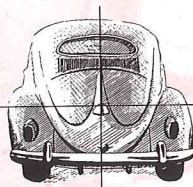
Van Kranen verzorgt/levert:

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

Autolas - Restauratiebedrijf

H.B. VAN KRANEN

luchtgekoelde volkswagens



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

Van Kranen, de oldtimer-specialist voor Volkswagen & Porsche