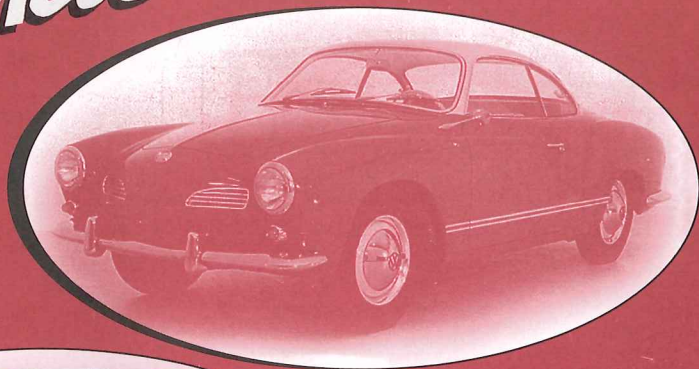


KARMANN

Ghia
Club NEDERLAND



UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB

SIJM IMPORT EXPORT

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



EIGEN IMPORT VAN ORIGINELE ONDERDELEN VAN KARMANN DUITSLAND.



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

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

GRATIS ADVIES OMTRENT RESTAURATIES (AL 20 JAAR).



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

KARMANN *Ghia* Club

N E D E R L A N D

INHOUD

Colofon	2
Contributie	3
Technische dag	4
FEHAC nieuws	6
Sportomatic	8
Clubshop	14
Mijn geliefde	16
Open pen	18
Het hart	20
Restauratie verslag	22
Te koop aangeboden	30
Evenementen	32

1^e JAARGANG NR3
DECEMBER 1994

Beste Karmann Ghia vrienden en vriendinnen.

Het evenementenseizoen is voorbij, met als gevolg dat de Karmann de winterstalling ingaat of deze winterstop wordt benut voor een algehele opknappbeurt.

Ook het eerste seizoen van de Karmann Ghia club is, met de A.L.V. als laatste activiteit, afgesloten. Het heeft mij bijzonder veel plezier gedaan dat op deze dag er ongeveer 50% van de leden aanwezig waren. De club heeft op dit moment een 95 leden. Volgend jaar 1995 zetten we in op goede "voornemens" waar "bij het bestuur u hierbij uitnodigt op onze Nieuwjaarsreceptie, gehouden in "De Wilgenplas", Maarseveensevaart 7, te Maarseveen aanvang 14.00 uur, om met u het glas te heffen op het nieuwe seizoen.

In de evenementenagenda vindt u de datums voor geplande activiteiten in 1995. Let vooral even op de losse bijlage over de reis in juni 1995 voor bezoek aan evenement KAC-club Engeland. Veel leesplezier toegewenst maar vooral wenst het bestuur, u en de uwe, prettige Kerstdagen, goed Oudjaar en een mooi en gezond Karmann Ghia jaar 1995.

Voorzitter
Dick Snel

KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

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

VOORZITTER / CLUBSHOP

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

PENNINGMEESTER / LEDENADMINISTRATIE

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

SECRETARIS / PUBLIC RELATIONS

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

REDACTIE-COMMISSIE

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

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

Druk: Drukkerij Helvetica, Vianen

EVENEMENTEN-COMMISSIE

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

TECHNISCHE COMMISSIE

Bob Ravesteijn, postadres: Kalslagering 456
2151 TK Nieuw Venne

KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIJ)

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

(opgaven graag schriftelijk naar bovenstaand adres)

RECLAME-ADVERTENTIES

Inlichtingen bij Dick Snel, 03473-72356

Advertentie-tarieven:

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

Contributie:

De contributie per kalenderjaar bedraagt f 55,-. Bij inschrijving dient eenmalig een bedrag van f 25,- te worden voldaan. Indien bij continuering van het lidmaatschap de bijdrage voor het volgende kalenderjaar niet vóór 1 februari is ontvangen, wordt een bedrag van f 10,- voor administratie- en incasso-kosten in rekening gebracht.

Opzeggingen graag vóór 1 december voorafgaand aan het nieuwe lidmaatschapsjaar!

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

CONTRIBUTIE 1995

Contributie wat is dat?

Voor diegenen onder u die dit niet kennen volgt even een korte uitleg. Ik als penningmeester van de Karmann Ghia Club Nederland heb de opdracht van het bestuur gekregen, om er voor te zorgen dat u als lid van de club ieder jaar een klein bedrag van uw zuur verdiende loon c.q. kapitaal aan ons betaald zodat onze club nog zeer lang mag blijven bestaan. Wat doen we met dat bedrag? U weet wij hebben een zeer mooi clubblad, wij organiseren leuke en vooral gezellige bijeenkomsten etc....

De contributie per kalenderjaar bedraagt slechts fl. 55,00. Indien bij cotinuering van het lidmaatschap de bijdrage voor het volgende kalenderjaar niet voor 1 februari is ontvangen, wordt u een bedrag van fl. 10,00 voor administratie-kosten in rekening gebracht.

Opzeggingen graag voor 1 DECEMBER voorafgaand aan het nieuwe kalenderjaar doogeven aan de penningmeester. Om de contributie te voldoen, hebt u de keuze via bank, gironummer of automatische afschrijving te gebruiken. De plan om met een acceptgiro te gebruiken gaat helaas niet door, daar veel kosten aan verbonden zijn

Voor eventuele vragen omtrent bovenstaande kan u contact met mij opnemen.

De Penningmeester

NIEUWE LEDEN

J.G.W. van Lent
Florastraat 91, 6657 AR Boven Leeuwen

K. van Berkum
Hoevenweg 24, 7222 PN Dalfsen

M. Mulder
Schonerbergerweg 162, 3023 ZP Rotterdam

A. den Boer
Ijsseldijk 374, 2922 BN Krimpen a/d IJssel

E.W.J. Nijhoff
Driekamp 13, 7482 KB Haaksbergen

C.W. Herder
Hohorstlaan 30, 3933 BC Leusden

E. ter Vrugt
C. Houtmanstraat 9, 6991 BD Rheden

S. Schmertz
Markt 39, 6131 EL Sittard

A.J. Klostermann
J. van Beierenlaan 2, 2613 JH Delft

V. Velstra
Van Tijnpad 2, 3815 XH Amersfoort

M.F.A. Werff
Populierenstraat 4, 8266 BK Kampen

B.J. van Berkum
Oude Litherweg 97, 5346 RR Oss

F.A. Groenendijk
Herenweg 2, 3648 CJ Wilnis

S.E. Kempes
Kronenburgsingel 163, 6831 GE Arnhem

Op 17 november 1994 om 19.05 uur
werd Charlotte van Kranen geboren

Wij als bestuur en leden
van de Karmann Ghia Club Nederland
feliciteren hierbij
Henny, Ingrid en Michelle van Kranen

Technische dag annex taxatie dag

Op 24 september jl. hielden wij als Karmann Ghia Club Nederland onze allereerste technische/taxatie dag. Met behulp van een toegestuurde routebeschrijving en stadsplattegrond gingen we op weg naar VW en AUDI dealer KOKKELER B.V. te Enschede (voor degenen die niet weten waar dit was, Enschede ligt in het oosten van Nederland). Daar aangekomen vond men een grote showroom, een ruime werkplaats en voldoende koffie met krentewegge om voor sommigen even op adem te komen na een lange reis.



De eerste mensen die aanwezig waren, waren Paul Brus, onze penningmeester en Dick Snel, onze voorzitter. Tegen ongeveer 11.00 uur druppelden de eerste bezoekers binnen. Als eerste werd begonnen met het taxeren van verschillende Karmann Ghia's, er waren alleen maar type 14 aanwezig waarvan een drietal cabrio's. Dus een hint voor mensen die een type 34 bezitten, kom de volgende keer ook naar de technische dag. Auto's die getaxeerd werden, waren bijvoor-

beeld een ongerestaureerde KG coupé van Henk Brouwer, een prachtig gerestaureerde KG coupé van 1963 van Peter van Ommeren en ook een lotusweisse KG coupé van 1972 van David Soekana met een uniek zelfgemaakt houten dashboard. Tot zover de taxaties. Verder stonden er diverse tafels met daarop of er onder diverse onderdelen voor de Karmann Ghia, die beschikbaar gesteld waren door garage Schipper te Vriezenveen. Verder was onze clubshop aanwezig met diverse



leuke en nuttige zaken die u als KG-liefhebber kon kopen (er is een nieuwe reparatie handleiding te verkrijgen bij de clubshop voor type 14 voor slechts f. 59,95).

Verder nu met het technische gedeelte van de dag, omstreeks 13.00 uur begonnen de eerste sleutelaars aan hun auto te sleutelen. Bert-Jan van Bolhuis was bezig een spatscherm in het voorscherm van zijn KG te monteren hetgeen enkele minuutuuuuuuu-u-uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuten ook lukte, verder werd er een KG links en rechts gebitakt, er werden wat KG-s van anderen bekeken en David Soekana was druk doende een deurvanger voor de fam. Ravestein te vervangen. Daarna kregen we bezoek van een witte KG-cabrio van de heer Schoneveld uit Boekelo en Magreet Mulder uit Rotterdam die onlangs ook lid is geworden van onze club. Het aantal KG's dat naar Enschede was gekomen, was 19 stuks. Conclusie dus!!! een zeer goede opkomst.

Omstreeks 15.15 uur werd er besloten om nog even een bezoekje te brengen aan de LVWCN meeting te Zwiep. Met ongeveer acht KG's begaven we ons op weg in een lange stoet via de autobaan richting Zwiep. Het was mooi weer

voor de tijd van het jaar dus besloten twee cabrio-rijders de kap te openen en met open dak naar Zwiep te rijden met een vaartje van 100-120 km/h. De stoet had behoorlijk veel bekijks en werd in Zwiep met open armen ontvangen. De meeting was echter zo goed als afgelopen, maar toch was het er gezellig. Nadat we wat foto's hadden gemaakt van een halve maan met KG's gingen we weer huiswaarts.

Bij de autobaan aangekomen ging het grootste aantal KG's linksaf richting Bathmen om daar nog even geflitst te worden door de politie want er werd weer eens gecontroleerd op snelheid. Maar onze leden kennende rijdt er nooit iemand te hard behalve.....

Terugkijkende op een geslaagde dag bedank ik, namens het bestuur van de Karmann Ghia Club Nederland, iedereen die deze dag tot een succes heeft gemaakt.

Paul Brus

VOLLEDIGE VRIJSTELLING HOUDERSCHAPSBELASTING BIJ 25 JAAR EN OUDER, SITUATIE JONGERE KLASSIEKERS BLIJFT NOG ONZEKER

Vrijdag 2 september jl. - aan de vooravond van de grote manifestatie FEHAC-mobiel in Rotterdam - heeft het kabinet besloten géén beperkende voorwaarden te stellen aan de vrijstelling van Houderschaps-belasting per 1-1-1995 voor 25 jaar oude personenauto's, motoren en bedrijfswagens tot 3500 kg.

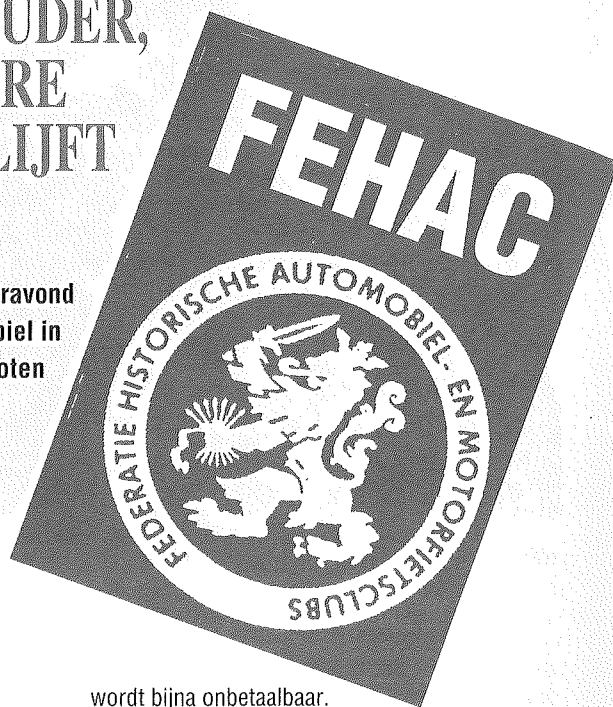
ROTTERDAM, SEPTEMBER 1994

HOUDERSCHAPSBELASTING GAAT UIT VAN VOERTUIGBEZIT

De Houderschapsbelasting vervangt per 1-1-1995 de huidige Motorrijtuigenbelasting en heeft een ander uitgangspunt voor belastingheffing: niet het gebruik van de weg, maar het in bezit hebben van een voertuig wordt het belastbare feit. Als u een kenteken op uw naam hebt staan, beschouwt de overheid u als houder van dat voertuig en bezit u belastingplichtig. Het maakt daarbij niet uit of u het voertuig op de weg gebruikt of niet.

DE FEHAC BEPLEIT VRIJSTELLING

Het op dezelfde wijze belasten van historische voertuigen als de moderne voertuigen zou voor velen het einde van een hobby betekenen: het bezitten van één maar zeker meer klassiekers



wordt bijna onbetaalbaar. Daarom heeft de FEHAC altijd een vrijstelling van motorrijtuigenbelasting voor alle voertuigen van 20 jaar en ouder bepleit. In de Tweede Kamer is daar bij de beraadslagingen over de wijziging van de Wet op de Motorrijtuigenbelasting een vrijstelling bij 25 jaar uitgekomen waarbij ook werd geregeld dat die vrijstelling op nader te bepalen voorwaarden en beperkingen wordt verleend. Het voorstel van de FEHAC om de vrijstelling te beginnen bij 20 jaar oud werd niet gevolgd: het ging domweg om nog teveel voertuigen in de categorie 20 tot 25 jaar oud, vond de meerderheid in de Vaste Kamercommissie, om ook die groep vrij te stellen.

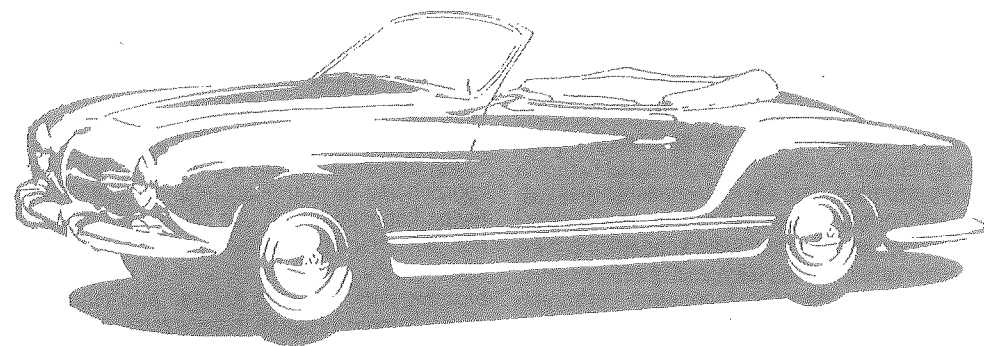
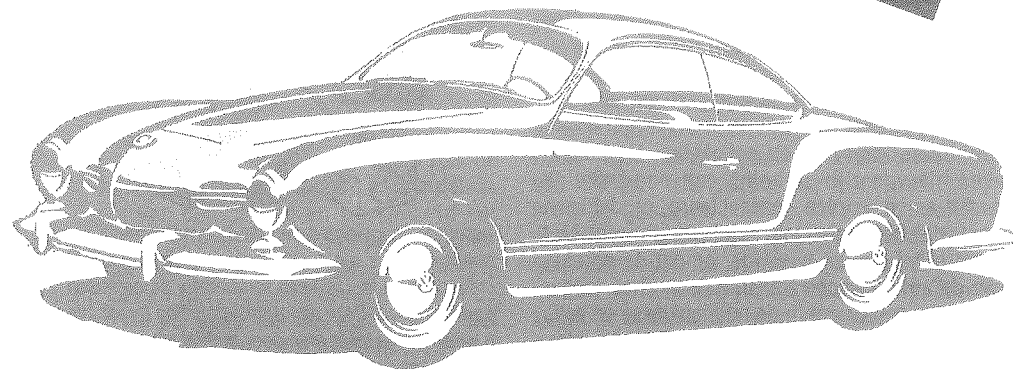
WAT IS NU HET GOEDE NIEUWS?

Goed nieuws is dat er géén beperkende maatregelen voor de vrijstelling bij 25 jaar komen. Even

was er sprake van dat bijv. trouwauto's en LPG- opgenomen. Het gaat maar om heel kleine aantallen toch belasting moeten betalen maar tallen, zeker vergeleken de overheid heeft in het Uitvoeringsbesluit met de even bejaarde Motorrijtuigenbelasting 1994 gelukkig gekozen personenauto's en de voor een eenvoudig, makkelijk te controleren motoren. Als FEHAC blijven we ernaar streven om ook deze categorie voertuigen onder de vrijstelling van 25 jaar en ouder te brengen.

KLASSIEKE BUSSEN EN VRACHTWAGENS: EEN VERHAAL APART

Voor de zware bedrijfswagens van 25 jaar en ouder is er geen vrijstelling in de nieuwe wet



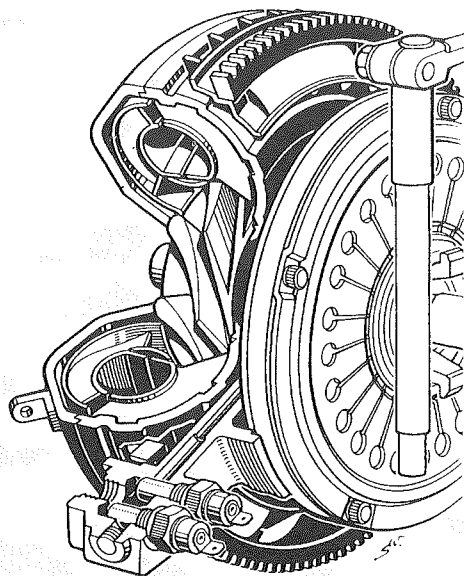
De Volkswagen Sportomatic

De automobilist in het hedendaagse, drukke verkeer moet zijn aandacht aan tientallen dingen tegelijk besteden. Er zijn stopborden en verkeerslichten, voorsorterborden en straten met eenrichtingsverkeer, zebra's en oversteekplaatsen voor wielrijders, gevaarlijke tramkruisingen en onbewaakte spoorwegovergangen.

Dan is de rechterzijde van de straat, of de wegberm meestal nog versierd met een groot aantal gebods- en verbodsbepalingen - soms in bosjes van drie, of vier tegelijk - zodat het een vraag is, of hij dat alles wel steeds in zich kan opnemen. Want bovendien moet hij ook nog zijn voertuig besturen, dat wil zeggen voortdurend optrekken, afremmen, koppelen en schakelen. De laatste twee hiervan zijn eigenlijk een noodzakelijk kwaad en ze worden geaccepteerd, omdat men weet, dat het technisch noodzakelijk was. Met opzet schrijven wij hier was, omdat de opmars van de automatische transmissie nu hoe langer hoe meer doordringt in de middenklasse en zelfs lichtere klasse, met motoren van 1,2 tot 1,5 liter. Door vernuftige constructies is men er in geslaagd, het verlies door de bij deze automatische transmissies noodzakelijke hydraulische koppelmvormers tot een minimum te beperken.

Bij Volkswagen wilde men in dit opzicht niet achterblijven en sinds kort zijn de Volkswagen 1500-modellen tegen een meerprijs van f 585,- te leveren met de semi-automatische Sportomatic-wisselbak en de Volkswagen 1600-modellen met de Automatic volautomatische transmissie. De meerprijs van deze laatste bak bedraagt f 1040,-.

De Sportomatic van de 1500-modellen bestaat uit een normale 3-versnellingsbak, welke door middel van een hydraulische koppelmvormer en een diafragmakoppeling met de motor verbonden is. De diafragmakoppeling verbreekt automatisch de verbinding tussen de koppelmvormer en de versnellingsbak, zodra de kieshandel wordt bediend. De Automatic van de 1600-modellen bestaat uit een volautomatisch werken



Tussen de koppelmvormer de de synchromesh 3-versnellingsbak is een diafragmakoppeling gemonteerd, die door middel van een servomotor automatisch wordt bediend. Deze diafragmakoppeling treedt alleen in werking, wanneer men door middel van de kieshandel een andere overbrenging wil inschakelen.

de 3-versnellingsbak met planetaire tandwielstelsels en een hydraulische koppelmvormer. Tijdens het rijden - met de kieshandel in de stand 1 - worden alle voorwaartse versnellingen geheel automatisch geschakeld. Dit overschakelen geschiedt afhankelijk van de motorbelasting en het motortoerental.

Alle typen met automatische transmissie - dus zowel de Sportomatic, als de Automatic - zijn voorzien van de nieuwe achteras met homokinetische koppelingen en een wielophanging met driehoekvormige draagarmen. Deze achterasconstructie werd reeds toegepast op de nieuwe VW-bestelwagentypen en is daarvan overgenomen. Bij de personenwagens is deze achteras geheel afgestemd op de bijzondere eisen, die een automatische transmissie aan de achteras stelt. Wij zullen in dit eerste artikel de constructie, werking

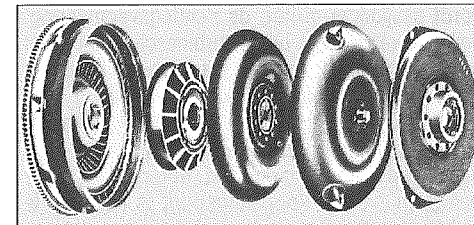
en bediening van de Sportomatic behandelen, waarna we in een tweede artikel uitvoerig op de volautomatische Automatic-transmissie zullen terugkomen.

De hydrodynamische koppelmvormer

Zowel bij de Sportomatic als de Automatic-transmissies is de gebruikelijke, met de voet bediende wrijvingskoppeling vervangen door een hydrodynamische koppelmvormer. Deze zorgt niet alleen voor een soepel weggrijden, overschakelen en stoppen, maar is bovendien in staat het door de motor geleverd koppel te vergroten.

Om deze reden konden de tandwielen van de eerste versnelling uit de bak weggelaten worden. Elk van de drie resterende overbrengingen overlappen nu een veel groter snelheidsbereik dan de overeenkomstige versnellingen van de conventionele, geheel gesynchroniseerde met de hand geschakelde bak deden.

De hydrodynamische koppelmvormers van de Sportomatic en Automatic zijn, op enkele details na, gelijk van constructie en werking. In het schotelvormige huis van de koppelmvormer zijn achter elkaar drie schoepenraderen aangebracht. Gezien in rijrichting bevindt zich aan de voorkant het pomprad, dat vast gebonden is met het omvormerhuis. Aan de achterkant is het turbinerad, dat door het pomprad hydraulisch wordt aangedreven. Dit turbinerad is door middel van een as met de versnellingsbak verbonden. Tussen beide grote schoepenraderen bevindt zich de kleine stator, die gelagerd is op een vrijloop. Alle drie schoepenraderen kunnen onafhankelijk van elkaar draaien. De stator op het vrijloopleger kan alleen in de draairichting van de krukas draaien. Bij draaiende motor zorgt een oliepomp ervoor, dat de koppelmvormer voortdurend met olie is gevuld. De olie, die zich tussen de schoepen van het aangedreven pomprad bevindt, wordt meegenomen en door de middelpuntvliegende kracht naar buiten geperst en in het nog stilstaande turbinerad geslingerd. De sterk gebogen schoepen van het turbinerad dwingen nu de oliestroom 90° van richting te veranderen, waarna de olie in de stator terecht komt. Tijdens deze richtingverandering geeft de



De belangrijkste onderdelen van de koppelmvormer. Van links naar rechts: Pomprad met omvormerhuis, de stator, het turbinerad, het tweede omvormerhuisdeksel en tenslotte de meeneemplaat.

olie de door het pomprad verkregen stromingsenergie aan het turbinerad af. Zou er geen stator zijn tussen het pomprad en turbinerad, dan zouden pomp- en turbinerad slechts als een hydraulische koppeling werken. Daar de stator echter alleen in de draairichting van de krukas kan draaien, stuit de oliestroom, die uit het turbinerad komt, tegen de schoepen van de stilstaande stator. Hierdoor ontstaat een reactie ook wel terugstuwning genoemd, die de vergroting van het motorkoppel geeft. Door de gebogen vorm van de statorschoepen ondergaat de oliestroom in de stator nogmaals een richtingverandering. Tevens wordt de snelheid van de oliestroom vergroot en deze olie wordt daarna in een gerichte stroom naar het pomprad teruggeleid, zodat de kringloop opnieuw kan beginnen.

De vorm van de schoepen van het pomp-, stator- en turbinerad bepalen hoeveel het motorkoppel kan worden vergroot. Bij de Sportomatic is dit 2,1 maal en bij de Automatic is dit 2,5 maal. Hoe groter het verschil in toerental tussen pomp en turbinerad is, des te groter is ook het door het turbinerad afgegeven koppel. Het maximumkoppel wordt afgegeven, wanneer de wagen en dus ook het turbinerad stilstaat, terwijl de motor het pomprad volgas aandrijft. Nadat de auto in beweging is gekomen, neemt het toerental van het turbinerad voortdurend toe, waarbij het verschil in toerental tussen pomprad en turbinerad steeds kleiner wordt en dus ook de vergroting van het motorkoppel steeds afneemt. De invalshoek, waaronder de oliestroom, afkomstig van het pomprad, de schoepen van het turbinerad treft,

wordt gelijktijdig groter; de richtingsverandering, welke de oliestroom bij de turbineschoepen moet ondergaan, wordt minder sterk, met als gevolg dat ook de omtrekkrachten kleiner worden.

Wanneer het toerental van het pomprad en dat van het turbinerad zich verhouden als 0,84 :1, vindt geen vergroting van het motorkoppel meer plaats. In dit z.g. koppelingspunt is het aan de krukas afgegeven motorkoppel gelijk aan dat van het turbinerad. De koppelomvormer werkt vanaf dit punt alleen nog als hydraulische koppeling.

Bij het bereiken van het koppelingspunt is de richting van de oliestroom, welke vanaf het turbinerad de stator treft, zover veranderd, dat deze oliestroom tegen de achterkant van de statorschoepen komt. De stator wordt hierdoor in de draairichting van de krukas aangedreven en kan in deze richting vrij tussen pomprad en turbinerad draaien. Het verschil in toerental tussen pomp en turbinerad neemt ook vanaf het bereiken van het koppelingspunt verder af, tot een rendement van ca. 90% is bereikt. Indien het turbinerad sneller dan het pomprad draait, bijvoorbeeld als op de motor wordt afgeremd, dan werkt de koppelomvormer in omgekeerde zin. Het turbinerad drijft dan het pomprad en daarmee de motor aan. De remkracht van de motor wordt hiermede volledig benut. Tijdens het afremmen op de motor werkt de koppelomvormer alleen als vloeistofkoppeling.

Constructie van de Sportomatic

De gehele semi-automatische transmissie van de Sportomatic bestaat dus uit de hiervoor beschreven hydro-dynamische koppelomvormer, een geheel gesynchroniseerde 3-versnellingsbak en een automatisch bediende diafragmakoppeling. De krachtoverbrenging vanaf de motor vindt plaats via de koppelomvormer, diafragmakoppeling en versnellingsbak naar het differentieel.

Dit differentieel is, evenals bij een synchromesh 4-versnellingsbak gebruikelijk is, bij deze VW-typen in het midden van het versnellingsbakhuis gemonteerd. De koppelomvormer neemt dus de taak van de wrijvingskoppeling over en zorgt

automatisch voor een schokvrij wegrijden, optrekken en afremmen. De diafragmakoppeling dient alleen voor het verbreken van de verbinding tussen motor en achteras, hetgeen noodzakelijk is, wanneer men de kieshandel bedient en een andere overbrenging kiest.

Diafragmakoppeling

De automatische diafragmakoppeling wordt door een servomotor bediend. Deze servomotor werkt op het motorinlaatvacuüm. Een ventiel, dat tussen de inlaat en de servomotor is aangebracht, regelt het in- en uitschakelen van de diafragmakoppeling. Het regelventiel wordt gecombineerd door een schakelcontact, dat in de kieshandel is ingebouwd. Bij het aanraken van de kieshandel wordt eerst dit contact gesloten en de diafragmakoppeling ontkoppelt. Pas nadat de bestuurder de kieshandel weer loslaat, koppelt de diafragmakoppeling weer in. De vacuümtank zorgt ervoor dat, wanneer er te weinig vacuüm in het inlaatspruitstuk aanwezig is, toch geschakeld kan worden.

Olietemperatuur

Zoals hiervoor reeds werd opgemerkt, wordt de olie voor de koppelomvormer tijdens zijn kringloop voldoende gekoeld. Wordt onder zeer extreme omstandigheden, bijv. tijdens file-rijden met een caravan in de bergen in de maximaal toegestane olietemperatuur overschreden, dan gaat een rood controlelampje branden. Dit lampje bevindt zich in de snelheidsmeter. Men moet de kieshandel in een lagere versnelling zetten. Hierdoor wordt het motortoerental verhoogd, de koppelomvormer wordt minder zwaar belast, terwijl de stromingssnelheid van de olie toeneemt. Het gevolg is, dat de olie weer in voldoende mate wordt gekoeld, waarna het controlelampje weer uitgaat. Dit waarschuwingssysteem bezit twee temperatuurschakelaars: één voor stand 3 en één voor stand 2.

De eerste schakelaar sluit het contact bij een olietemperatuur van 125°C, terwijl de tweede schakelaar bij een temperatuur van 140 °C sluit.

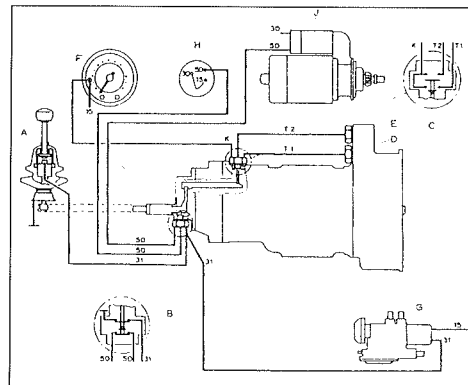
Dit houdt dus in, dat het controlelampje uitgaat,

zodra van stand 3 naar stand 2 wordt teruggeschakeld. Zou de olietemperatuur in stand 2 opnieuw stijgen, dan gaat het controlelampje bij een olietemperatuur van 140 °C opnieuw branden. In dat geval moet men nog verder terugschakelen naar stand 1; in deze stand wordt de omvormerolie absoluut voldoende gekoeld.

Elektrisch schema

Bij de tekening zien wij het elektrische schema van de Sportomatic. Ter verduidelijking van dit schema willen we nog vermelden dat de start-blokkeerschakelaar, gecombineerd met een overbruggingsschakelaar, door de kieshandel wordt bediend. De blokkeerschakelaar heeft 2 functies:

- Bij ingeschakelde kieshandel in de stand 1, 2, 3 of R, is de stroomtoevoer naar de startmotor onderbroken. Alleen in de stand "O" (neutraal) kan de motor gestart worden.
- De contacten in de kieshandel zijn in de stand "O" niet gesloten. In plaats hiervan levert de overbruggingsschakelaar stroom aan de elektromagneet van het regelventiel. Hiermede is bereikt, dat de diafragmakoppeling ook in kiesstand "O" ontkoppelt.



Nieuwe achterassen

Alle VW-modellen met automatische transmissie hebben de nieuwe achteras met dubbele homokinetische koppelingen gekregen. De beide achterwielen zijn onafhankelijk aan veerplaten en

schuin gemonteerde reactiearmen opgehangen. De veerplaten, reactiearmen en achterste chassisdwarsbuis vormen tezamen een driepuntsophanging, welke voor de wielgeleiding zorgt. Zijwaartse krachten op de wielen worden door de reactiearmen op het chassis overgedragen, dus niet als voorheen op de versnellingsbak. Voor- en achterwaarts gerichte krachten worden door de veerplaten naar de dwarsbuis overgebracht.

Achterassen en de versnellingsbak worden bij deze constructie door de hiervoor genoemde krachten niet belast. De speciale voordelen van deze constructie komen tot uiting in slechts een geringe variatie en een constructief bepaalde verandering van toespoor en wielvlucht van de achterwielen over het gehele veerbereik. De reeds bij onbelaste auto negatieve wielvlucht van de achterwielen wordt, evenals het toespoor, iets groter bij het doorveren. Het resultaat is een optimale wegligging, onafhankelijk van de belasting. Beide asheften bezitten twee koppelingen. Alle positieve afstandsveranderingen, die bij het doorveren optreden, worden door deze koppelingen gecompenseerd.

De kracht wordt vanaf de koppelingsflens van het differentieel naar het koppelingsstuk overgebracht en vandaar via kogels op de koppelingsnaaf en tenslotte via een vertanding naar de tussenas. Bij de tweede, buitenste koppeling wordt de kracht in omgekeerde volgorde naar de achterwielen overgebracht.

Motorophanging

De ophanging van de motor en versnellingsbak is bij de VW-Sportomatic en VW-Automatic ook gewijzigd. De motor en versnellingsbak zijn nu op drie, ver uit elkaar liggende punten aan het chassis, resp. aan de carrosserie bevestigd. De versnellingsbak is aan de voorzijde aan een op de chassisdwarsbuis bevestigd rubber-metaallager gemonteerd. Aan de achterkant van het motorcarter is een brede dwarsbalk gemonteerd, die via twee rubber-metaallagers aan de carrosserie is opgehangen. Doordat de bevestigingspunten van deze driepuntsophanging ver uit elkaar liggen, was het mogelijk zachte rubber-metaalla-

gers te gebruiken, waardoor versnellingsbakge-luiden en -trillingen goed gedempt en niet op de carrosserie overgedragen worden.

Bediening

De bediening van de Sportomatic is zeer eenvoudig en kan derhalve geen moeilijkheden opleveren. Voor het starten van de motor moet de kieshandel in de neutrale stand "0" staan. Een start-blokkeerschakelaar verhindert, dat de motor bij andere standen van de kieshandel wordt gestart. De VW-Sportomatic heeft drie overbrengingen vooruit en één achteruit. De kiesstand "1" of belastingsstand zal slechts zelden behoeven te worden gebuikt. Deze dient voor het wegrijden op steile hellingen bij een maximaal belaste auto of bij het rijden met een aanhangwagen. Ook voor het langzaam rijden op terreinwegen onder zware omstandigheden dient deze stand te worden gekozen. Het snelheidsbereik ligt van 0-55 km/uur. De kiesstand "2" of optrek- en accelera-tiestand wordt voor het optrekken in normale omstandigheden gebruikt. Deze stand is echter ook geschikt voor rijden in druk stadsverkeer, bij langzaam file-rijden, niet te steile hellingen, of wanneer snel accelereren nodig is. Het snelheids-bereik ligt van 0-90 km/uur. De kiesstand "3" is de stand voor normaal rijden. Deze stand dient gekozen te worden voor het rijden op autowegen, of het met geringe snelheid rijden in vlot stadsverkeer. Bij uitgesproken rustig rijden kan desnoods ook nog in de stand 3 worden opgetrok-ken. Het snelheidsbereik loopt van 0-max-snelheid. De kiesstand "R" is de stand voor achteruit-rijden. Zoals bij de conventionele versnellingsbak mag de achteruit alleen bij stilstaand voertuig worden omgeschakeld. Voordat de kieshandel in de stand "R" gezet kan worden, moet deze eerst naar beneden worden gedrukt, zodat de achteruit niet ongewild kan worden ingeschakeld.

Belangrijke wenken

Wanneer de wagen stilstaat, terwijl de motor sta-tionair draait, moet bij het bedienen van de kies-handel tegelijkertijd de voetrem iets worden ingetrapt, of de handrem aangehaald. Dit is

noodzakelijk, omdat de koppelvormer, ook bij stationair draaien van de motor, reeds een bewe-gingskracht overbrengt. Hierdoor zal de auto zich langzaam in beweging willen zetten en wel des te meer naar mate een lagere kiesstand wordt inge-schakeld (bijvoorbeeld 1 of 2) of het motortoerental wordt verhoogd. Bij het overschakelen moet de verbinding tussen motor en versnel-ingsbak verbroken zijn. Hiervoor zorgt een dia-fragmakoppeling, die automatisch ontkoppelt zodra de kieshandel voor- of achteruit wordt bewogen. Pakt men onder het rijden de kieshan-del beet en beweegt men deze ongewild naar voren of achteren, dan zal de diafragmakoppeling onmiddellijk ontkoppelen, waardoor het toerental van de dan onbelaste motor snel oploopt. Als men opnieuw koppelt als de kieshandel wordt losgelaten wordt de diafragmakoppeling zwaar belast. De mogelijkheid bestaat, dat het verbrede rempedaal, door de nog aan een koppelingspe-daal gewend zijnde bestuurder per vergissing wordt ingetrapt, tijdens het overschakelen in een andere stand. Bestuurders, die voor het eerst in een VW-Sportomatic rijden, dienen hier op te let-ten. Het rempedaal is breder uitgevoerd, teneinde bijv. bij het parkeren ook met de linkervoet te kunnen remmen. De kieshandel staat in de neu-trale stand altijd tussen de standen 2 en 3. Voor het schakelen naar stand 1 of R moet de kies-hadel eerst naar links tegen de werking van een veer in worden gedrukt. Voor rustig en soepel rij-den, gecombineerd met een gunstig brandstof-verbruik, dient men kort na het optrekken onge-veer bij 30-40 km/uur van stand 2 naar stand 3 over te schakelen. Dit geschiedt als volgt: gas loslaten, kieshandel van 2 naar 3 zetten, gas geven. Teneinde bij een sportieve rijwijze over een maximale acceleratie te kunnen beschikken, dient men in kiesstand 2 tot 90 km/uur te rijden en dan pas naar stand 3 over te schakelen. Het verdient geen aanbeveling voor een maximale acceleratie vanuit stand 1 weg te rijden. De reden hiervoor is, dat de tijdwinst door de snellere acceleratie in stand 1, verloren gaat bij het over-schakelen van stand 1 naar 2. Bovendien zal bij deze laatste methode het benzineverbruik belang-rijk toenemen. Wil men op de motor afremmen, dan dient evenals bij een conventionele versnel-

ingsbak een lagere versnelling te worden inge-schakeld. Voor stoppen alleen gas loslaten en afremmen. Wordt slechts kort gestopt, bijv. bij stoplichten, dan hoeft niet in een andere kies-stand te worden geschakeld. Voor het weer weg-rijden alleen de rem loslaten en gas geven. Het rangeren kan het beste gebeuren in de standen 2 en R. Het is het meest praktisch gebleken daarbij met de linkervoet wat bij te remmen en met de rechtervoet gelijktijdig het gaspedaal te bedie-nen. Voor parkeren dient men erop te letten, dat de handrem altijd staat aangetrokken, daar de wagen met de kieshandel in de standen 1, 2, 3 of R toch nog kan wegrijden. Zonodig kan de motor bij een lege accu worden gestart door aanslepen van de auto. Hierbij dient de kieshandel in de stand 1 te worden geplaatst en de auto met min-stens 20 km/uur te worden getrokken. Bij een lagere snelheid wordt niet voldoende kracht door de koppelvormer overgebracht. Met de VW-Sportomatic kan men zonder bezwaar een aan-hangwagen trekken of een andere auto slepen. wel dient bij deze extra belasting de kieshandel

in de stand 1 te worden gezet voor wegrijden en op hellingen moet men tijdig terugschakelen.

Acceleratiecijfers

De VW 1500 heeft een 1,5 l. motor, met een max-vermogen van 44 DIN-pk bij 4000 t./min en een eigen gewicht van ca. 825 kg. De overbren-gingsverhouding in de prise-directe is 0,89 : 1 en van het pignon en kroonwiel 4,375 : 1. De ban-denmaat is 5,60 x 15, zodat bij een motortoerental van 1000 t./min de rijsnelheid 31,1 km/uur bedraagt. Het max-motorkoppel van 10,2 m.kg. ligt echter bij 2000 t./min. Hieruit volgt, dat men in de stand 3 niet over een daverende acceleratie zal kunnen beschikken en gezien het bovenstaan-de kan men dan ook beter opschakelen van 2 naar 3, zoals reeds is omschreven. In onder-stand tabelletje hebben we de acceleratiecijfers bij verschillende schakelmethode aangegeven. Ter vergelijking met een normale 1500-kever zijn ook de acceleratiewaarden van deze auto opge-nomen.

Acceleratiewaarden	VW-Sportomatic		VW-normaal	
	via alle versnellingen	in 2 en 3	alleen in 3	via alle versnellingen
0 - 60 km/uur	8,8 sec	10,6 sec	13,4 sec	8,6 sec
0 - 80 km/uur	4,2 sec	15,4 sec	19,6 sec	14,0 sec
0 - 100 km/uur	22,2 sec	23,6 sec	29,9 sec	22,1 sec

Technische gegevens	Klimvermogen	
	Kiesstand 1	Kiesstand 2
Overbrengingsverhoudingen Sportomatic	38%	36%
Kiesstand 1 : 2,06	23%	22%
Kiesstand 2 : 1,26	16%	15%
Kiesstand 3 : 0,89		
Kiesstand R : 3,07		

Toelaatbare aanhangwagengewichten	
Aanhangwagen, beremd	500 kg
Aanhangwagen, onberemd	400 kg
Caravans of aanhangwagens, beremd	650 kg

Inhoudsmaten	
Koppelvormer ca. 3,6 l. ATF- versnellingsbakolie, type A.	
Versnellingsbak en differentieel 3 l. hypoid-olie.	

KARMANN GHIA CLUBSHOP

Postkaarten diversen KG per 5 stuks	fl. 10,00
Zilveren KG-hanger coupé + ketting	fl. 36,25
Reverspeld KG-logo	fl. 14,25
Steekspeld KG zwart met logo	fl. 19,50
Reverspeld KG-cabrio rood of blauw	fl. 16,95
Sticker KG-logo wit	fl. 3,95
Boek "VW KG aus Osnabrück (markt)"	fl. 51,00
Nederlands boek over de "Historie van VW's periode 1931 tot 1974"	fl. 38,50
Nieuw reparatie handboek KG tot 1961 280 pagina's post fl 5,00	fl. 59,75
Nieuw KG onderdelen shietboek tot 1974 post fl 5,00	fl. 37,50

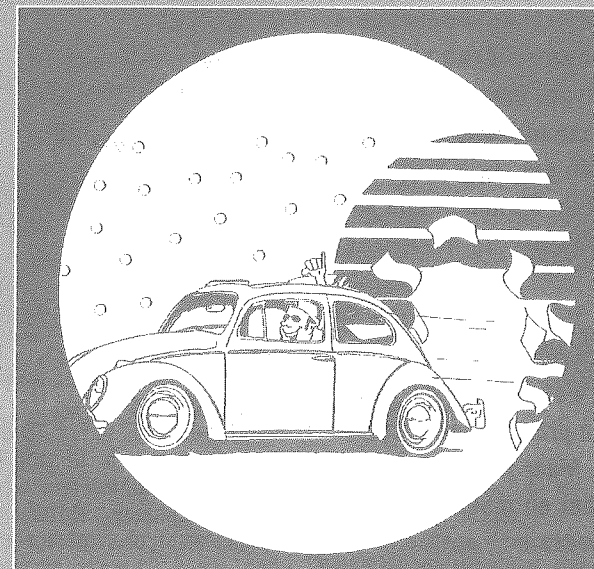
Bovengenoemde artikelen zijn snel te bestellen door overmaking van het totaalbedrag op de rekening van de clubshop Karmann Ghia, onder vermelding van het gewenste artikel en aantal plus vermelding van naam en adres. Een betaalcheque van bank of giro opsturen kan ook, dit werkt het snelst.

De prijzen zijn inclusief verzendkosten.

Bankrekeningnummer 33.60.89.988. Giro van de Bank 176655.

T.n.v. Clubshop Karmann Ghia.

2^e KEVER WINTERFESTIJN



**OOK IS ER EEN STAND
MET KARMANN GHIA
ONDERDELEN AANWEZIG**

**ZONDAG 8 JANUARI 1995
BEURSGEBOUW TE EINDHOVEN**

Mijn (ge)liefde staat in de garage

Het moet zo'n 3 à 4 jaar geleden geweest zijn toen ik voor het eerst kennis maakte met de Volkswagen Karmann Ghia.

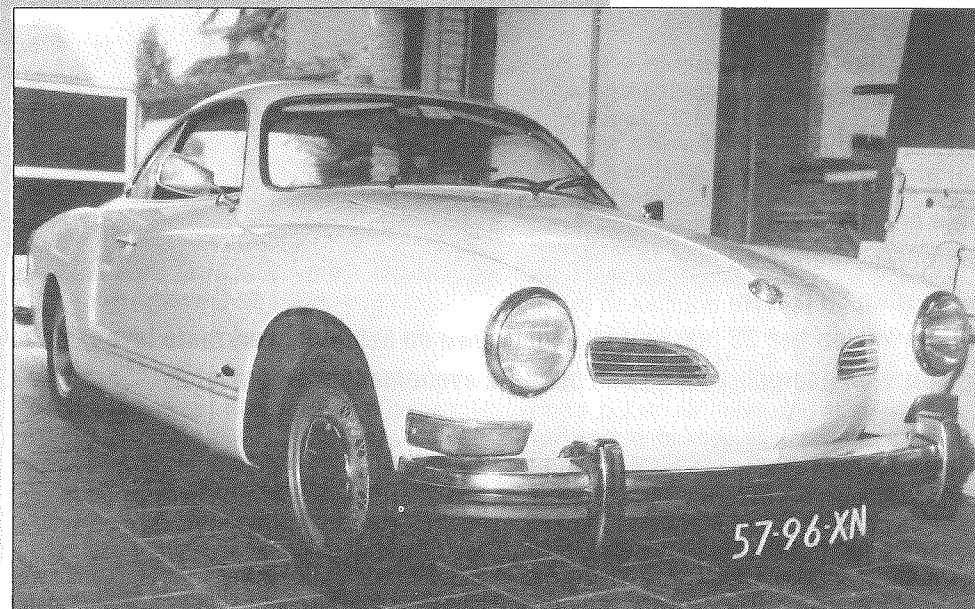
Laat ik mij eerst even aan jullie voorstellen. Ik ben Willem Sustronk, geboren op 11 februari 1962 te Arkel, een dorp in Zuid-Holland. Mede door mijn werk ben ik zo'n 4 jaar geleden in Brabant gaan wonen en wel in Ryen. Vanaf die tijd ben ik steeds vaker naar oldtimermanifestaties gegaan. Op één van deze manifestaties maakte ik met de Karmann Ghia kennis, voor mij een volledig onbekende auto. Gevangen door die wel heel bijzondere vormgeving; zijn voorkant met al die bollingen en die prachtige luchtroosters. Vanaf dat moment was het voor mij duidelijk, ooit wil ik zo'n prachtig vormgegeven auto zelf bezitten. Maar ja, waar vindt je zo iets, wat kost het en moet er dan nog veel aan worden gedaan.

Op een beurs in België koop ik een schaalmodel van de Karmann Ghia, dat net door Paul's Model Art op de markt werd gebracht. En zo sluipt de Karmann Ghia mijn huiskamer binnen. Vanaf dat moment wordt de drang naar meer informatie steeds groter. Koop boeken van de VW-kever waar ook de Karmann Ghia in voorkomt en ontrefel zo het ontstaan van de Karmann Ghia. Op de Vehikel in Utrecht koop ik van een Duitser 2 afbeeldingen van de Karmann Ghia, welke vanaf dat moment de schoorsteenmantel en mijn werkkamer sieren. En dan, op een najaarsbeurs in de Autotron, loop ik tegen het grote schaalmodel aan, meteen verkocht en gekocht natuurlijk. Het wordt zomer en de drang naar zo'n prachtige coupé wordt steeds groter, maar nee,

dit jaar durf ik de beslissing nog niet te nemen. Wel wordt het duidelijk dat je rond de 10.000 gulden een redelijk exemplaar moet kunnen kopen. Dan wordt het weer voorjaar en wordt er in Budel een VW-keverweekend gehouden. Een meeting waar ik nog nooit van had gehoord. Dus maar eens gaan kijken en natuurlijk hoopte ik Karmann Ghia's te kunnen bewonderen.

Nou en of dat die er waren en tot grote vreugde blijkt er een infostand te zijn van de net opgerichte Karmann Ghia Club Nederland. Hier leer ik Dick Snel en zijn vrouw kennen. Ik heb dan nog geen Karmann Ghia maar wordt toch gelijk lid. Geen probleem zegt Dick, ik weet er nog wel één te koop. Via Peter van Ommeren hoor ik dat er onder Harderwijk een rode Karmann te koop is. Die namiddag nog gebeld en afgesproken 's avonds nog te gaan kijken. Een leuke auto, maar de staat van de carrosserie spreekt mijn niet aan; moet zeker binnen een half jaar flink aandacht aan worden besteed. En plaatwerk is net het enige waar ik nog geen kaas van heb gegeten. Dus met pijn in mijn hart zeg ik nee, dank je wel. Dan het weekend daarop (het is vaderdag) zit bij mijn ouders thuis in het AD de kleintjes door te kijken. En wat zie ik, te koop Karmann Ghia met een telefoonnummer er bij. Maandag gelijk gebeld, een garage meld zich (nooit gedacht zo'n auto bij een reguliere garage te vinden).

Ik krijg gelijk te horen dat de genoemde prijs een redelijk vaste prijs is en als ik denk voor 2000 minder hem ook wel te kunnen kopen ik maar beter thuis kon blijven. Toch maar een afspraak gemaakt. Woensdag 's morgens vroeg zit ik in de auto onderweg naar Monster (ligt onder Den Haag). Toch zo'n 1 1/2 uur rijden, maar voor een Karmann Ghia te zien heb ik dat wel over. Na aankomst zie ik hem meteen al staan. In een hoekje van de werkplaats. Het is een witte Karmann Ghia coupé uit 1973 met een orgineel Nederlands kenteken en ziet er op het eerste gezicht niet slecht uit. De verkoper komt naar mij toe, stel zich voor en zegt, bekijk hem maar en als je het weet hoor ik het wel. Ik lig meteen op mijn buik onder de auto, zoek me ongelukkig naar de ontgrensdeling van de motorkap en de kofferruimte. Ik heb moeite om mijn enthousias-



Mijn (ge)liefde staat droog in de garage

me te onder drukken. Wat ziet hij er nog mooi uit, jammer dat er rond de koplampen slecht afgewerkt vervangend plaatwerk zit. Maar de rest is zo te zien compleet en behoorlijk hard. Toch maar even rijden. Ik vraag of de verkoper hem even buiten wil zetten, zelf als de dood hem bij het naar buiten laven te beschadigen. Ik wordt vooraf wel even gewaarschuwd dat hij niet rijdt als een moderne auto. Nou dat viel heel erg mee, trekt als een lier (1600 motortje) en dan dat prachtige geluid van de motor, oké geen rembrekkrachtiging en het hobbelt wat meer, maar dat hoort toch bij een klassieker.

Het moet aan alle kanten na de proefrit van mij hebben afgestraald, deze Karmann Ghia wordt mijn Karmann Ghia. Maar nu kwam de moeilijkste klus om er toch nog wat af te dingen. Nou dat viel niet mee, uiteindelijk was dit geloof ik zo'n f 450,- gulden. O, voor diegenen die willen weten voor hoeveel ik hem nu precies kocht, ik betaalde f 9.350,- en dit blijkt naar recente taxa-

tie niet echt verkeerd te zijn geweest. De taxatie waarde is nl. f 14.500,-.

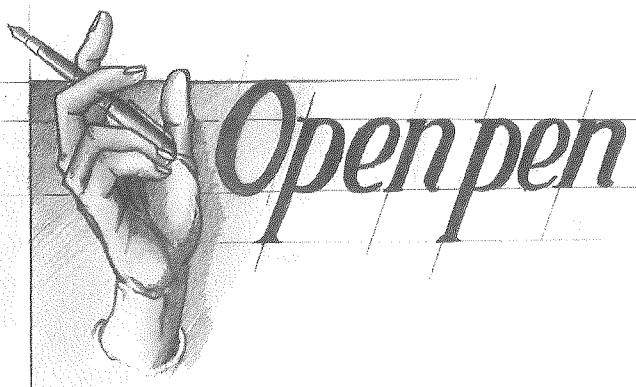
Met een collega geregeld dat wij hem vrijdag avond op zouden halen. (Plotseling blijkt hij een vriend in Etten-Leur te hebben die ook een Karmann Ghia bezit).

In één stuk rijden wij probleemloos terug naar Ryen (ligt vlakbij Oosterhout/Breda). Onderweg toch wel heel veel bewonderende blikken van mede-weggebruikers.

En nu, ja nu staat mijn liefde in de garage. Dit was mijn verhaal hoe de Karmann Ghia in mijn leven is gekomen en daar een belangrijke rol is gaan spelen. Het woord is nu aan jullie, kom neem pen en papier en wie weet staat de volgende keer hier jouw verhaal.

*Willem Sustronk
Ryen N.B.*

Nadat Bert Jan van Bolhuis de spits heeft afgebeten met de rubriek "De open pen" zie vorige nummer gaf hij deze aan mij door. Mijn naam is Peter van Ommeren, leeftijd 59 jaar, woon ruim 30 jaar in Harderwijk en ben 35 jaar met Lynn getrouwd en heb mijn werkzame leven in de assurantiën doorgebracht en ben nu jullie evenementen organisator.



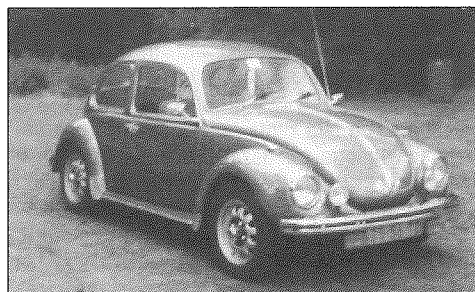
Op mijn 12^e jaar heb ik auto leren rijden op het Vliegveld Teuge, die hadden toentertijd een T-Ford genaamd "Frederik Fluweel", daar mocht ik dan de lier mee ophalen waar de zweefvliegtuigen mee opgetrokken werden, kon hier weinig schade toebrengen, want het was een grote grasvlakte, met af en toe een verdwaasde haas, die van het lawaai (de T-Ford had geen uitlaat) het hazepad koos.

Mijn eerste auto, op mijn 18^e jaar was een Ford Prefect met rechts stuur, die altijd uit de 2^e versnelling vloog, ondanks dat, ben ik Ford toch 12 jaar trouw gebleven via Consul, Taunus, Versailles (had ik ze nog maar). Lynn had in die tijd haar boodschappenautotje genaamd "het Bultje", dat was een 1200 ovaalkever van 1954, in abominabele staat, maar 's winters was zij de reddende Engel met haar Bultje, want beneden de 10°C vorst starten de bolide's bij ons in de buurt niet meer door de kou en werden met haar hulp verschillende diesels opgesleept of aangesleept, want 't Bultje startte altijd, zo is mijn liefde voor de Luchtgekoelde motor gekomen.

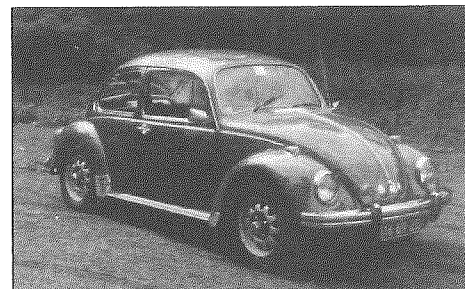
1302 LS Weltmeister

In 1981 kocht ik een kever 1302 LS Weltmeister uit 1972 met 68.000 km op de teller, de carrosserie was in redelijke staat, alleen de lak, gemini blue metallic, was doorgepoetst, de grondlaag kwam er doorheen, maar na grondige opknapp

beurt stond de kever er weer als nieuw bij en heb hier 2 jaar met plezier mee gereden tot ik een 1300 S Oetinger uit 1970 kon kopen, mooi kirschrot, bloedsnel, maar met een groot gebrek, hij was verslaafd aan de super 1:5, heb geprobeerd hem dit af te leren door een AB blok te monteren, maar daar waren hij en ik niet mee tevreden, dus maar weer zijn zuipertje (2 liter) teruggebouwd, hij rijdt nu weer in zijn "Heimat", daar is de super billiger. Ondertussen had ik een mosgroene 1303 LS Big Bug aangeschaft, heb deze geheel gestript en weer opgebouwd, maar ik wilde toch wat anders, keek op evenementen met scheve ogen naar Karmann Ghia's, wat waren ze toch mooi, al zei men in mijn jonge tijd als scheldwoord dat het "kappersporches" waren, maar ik vond en vind ze prachtig, dit zijn jullie toch ook met mij eens?



De kever 1302 LS Weltmeister uit 1972



Een verslaafde 1300 S Oetinger uit 1970

De tand des tijds

Na een stuk of zes Karmann Ghia's die in mijn budget pastten, bekeken te hebben, zag ik er geen gat meer in om een gave redelijke Karmann Ghia type 14 te bemachtigen. De tand des tijds, had wat roest betreft hevig toegeslagen en ik wilde een type 14 en geen type maaslander. Enthousiast werd ik in april 1991 gebeld door een vriend van mij uit Heino, Peter, ik weet een Karmann Ghia te koop van eerste eigenaresse

hier in de buurt, 10.000 km gereden en in redelijke staat, heb jij nog interesse? Nou dat was niet tegen dovemansoren gezegd, met Lynn spoorlags naar Bathmen gereden en daar stond hij "Onze droom", een Karmann Ghia type 14, prachtige kleur smaragdgrun L514 met perlweiss dak en wit leren bekleding, beetje roest om de koplampen, een paar deukjes, kokerbalkje slecht, bandenbakje slecht, roestige bumpertjes, maar ik had een waas voor mijn ogen en bagatelliseerde alle kleine schoonheidsfoutjes. De eigenares zei dat zij de Karmann Ghia vanaf haar 19^e jaar in haar bezit had en er ook in getrouwd was, wat met foto's werd bevestigd, maar dat de Karmann Ghia nu 8 jaar op non actief stond in de schuur en dat zij hem niet meer ging opknappen. Na de koffie werd de koop snel gesloten en was de Karmann Ghia met kenteken 75-96-GD uit 1963 in ons bezit. Hoe de restauratie van onze trots is verlopen schrijf ik nog wel een andere keer, ik geef de pen nu door aan Paul Brus.

Peter van Ommeren



Onze trots de Karmann Ghia uit 1963

HET HART

In de auto historie zijn allerlei motoren gebruikt. Van één cilinder tot aan zestien cilinders (BRN). Porsche koos voor onze oudjes een vier cilinder. Nu had je voor vier cilinders ook nog allerlei uitvoeringen; bijvoorbeeld vier in lijn, 1/2 V, W types en boxer-motoren. Deze laatste is het hart van onze Karmann Ghia's geworden.

Een boxermotor is een motor, waarvan de cilinders plat in twee rijen tegenover elkaar liggen.

Deze vorm geeft een grote inbouw vrijheid en een laag zwaarte punt. Onze motor heeft een van licht metaal gegoten carter die uit twee delen bestaat. Daarin bevindt zich een krukas en een nokkenas. De cilinders zijn van gietijzer en de zuigers en cilinderkoppen weer van licht gegoten metaal. De nokkenas, verdeleras, benzinepomp worden in beweging gebracht door de krukas. Aan iedere kant van het carter zijn twee cilinders met zuigers gemonteerd, die door middel van drijfstanden de krukas in beweging zetten. Zo wordt een op en neer gaande beweging omgezet in een draaiende beweging. Aan de bak kant van de motor zit het vliegwiel, die door zijn gewicht het draaien van de krukas vergemakkelijkt en diverse krachten overneemt. Op de cilinders zijn de cilinderkoppen gemonteerd, die de kleppen en tuimelaars herbergen. Deze worden bediend door de stoterstangen, die op hun beurt worden bediend door de nokken op de nokkenas.

De oliepompe

Tegenover het vliegwiel aan de voorzijde van de motor zit de poelie met daar onder de oliepompe die ook door de nokkenas in gang wordt gezet. De motor is verder opgebouwd met een verdelers, benzinepompe, zuigbuis met daarop de carburateur met luchtfilter, dynamo en motorbeplating en koeltunnel. De koeling van de motor wordt verkregen door middel van geforceerde lucht. Deze wordt verkregen door de fan die aan de dynamo is gemonteerd en huist in de koeltunnel. In deze tunnel bevindt zich ook de oliekoeler. Je ziet een goede V-riem is ontbrekelijk verbonden met de stroom en koeling. Via luchtkleppen, die bediend worden door de thermostaat (tussen cilinder 1&2), wordt de koellucht langs de cilin-

ders geleid, die door middel van koelribben een groter koeloppervlak hebben en daardoor beter afgekoeld worden.

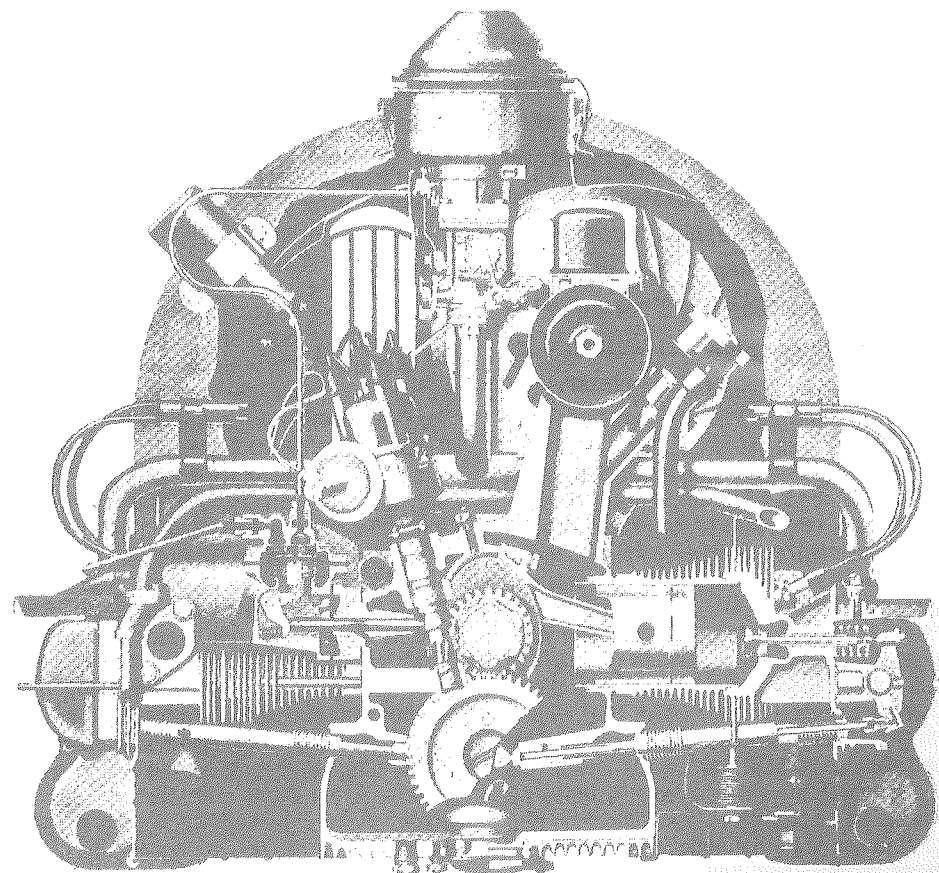
De olie in de motor heeft buiten een smerende functie ook een belangrijke taak in het koelen. De draaiende delen in de motor worden ook heet door de wrijving en de verbranding. Als de olie niet gekoeld zou worden, zouden er gigantische temperaturen kunnen ontstaan. De olie wordt daarom gekoeld in de oliekoeler. Een schone olie is ook zeer belangrijk in deze. Ook zijn er twee drukregel-ventielen ingebouwd. Deze zitten achter de grote moeren aan de onderzijde van de motor. Regelmatig controleren op juiste werking (soepel heen en weer gaan) is bij grote controle beurten nodig. Als de ventielen vast raken krijgen de krukas lagers geen smering meer. Door zijn relatief lage compressie is de motor zeer sterk. Het lage toerental maakt dat de motor geen zenuwachtige indruk maakt. Maar door zijn constructie en koeling is de motor vrij lawaaig. Een karaktertrek die ons zeer aanstaat, nietwaar? Daar de motor vrij simpel is opgebouwd, is hij bij uitstek geschikt voor de hobby.

De onderdelen zijn niet zo duur en zijn vrij eenvoudig te monteren en daardoor goed te onderhouden en te repareren. De benodigde hoeveelheid olie is 2,5 liter en is iets meer dan de helft van de benodigde hoeveelheid van de huidige generatie motoren. Een grote beurt beperkt zich qua motor tot het stellen van kleppen, het vervangen van bougies, puntjes, verdelerskap en soms de rotor. Het oliefilter achter het deksel dient dan ook te worden schoongemaakt en met een nieuw pakkingsetje weer onder de motor worden gemonteerd. Ondanks de hoge kwaliteit van de huidige goede merken olie is het nog steeds verstandig de olie om de 5000 km te ver-

vangen. Door de steeds zeer wisselende temperaturen in de motor ontstaat er veel condensvorming, die de werking van de motor zeer sterk beïnvloedt. Als de auto in de winterstalling gaat is het verstandig om de motor toch bijvoorbeeld om de drie weken te laten draaien en op bedrijfstemperatuur te laten komen. Het koud wegrijden met een koude motor vergt ook enig beleid. Door het gebruik van verschillende soorten metalen en materialen ontstaan er ook verschillende thermische krachten. Ieder deel heeft zijn eigen thermische geleiding en is daardoor sneller of langzamer op temperatuur. De thermostaat houdt de koelkleppen in de motor in koude toe-

stand dicht, waardoor er sneller de bedrijfstemperatuur wordt bereikt. Dat voorkomt onnodige slijtage aan de draaiende delen. Door je rechtervoet fors te gebruiken bij een koude motor verhoog je de slijtage onnodig sterk. Langzaam opwarmen is het devies. Het spreekt van zelf dat dit ook veel brandstof bespaart, immers de choke is dan nog in werking. Ook krijgt de olie de kans om naar die plekken te komen waar hij hard nodig is. Over de juiste afstelling en werking van de diverse componenten op de motor vindt u in de volgende nummers

Tot dan.....Rob Ravesteijn



Een restauratieverslag van een Karmann Ghia Cabriolet.

HOE EEN MAN EEN KAR WEER KARMANN MAAKTE

Uit reacties van onze lezers blijkt altijd weer hoe hoog restauratieverhalen gewaardeerd worden. Natuurlijk komen veel dingen overeen bij de verschillende restauratieverhalen, maar dat is natuurlijk niet zo verwonderlijk want het doel is bijna altijd hetzelfde; het weer in nieuwstaat brengen van het o zo geliefde klassieke motorvoertuig. Maar soms komt zelfs de doorgewinterde restaurateur wel eens een methode of produkt tegen in zo'n artikel waarvan ie denkt; "Hé, dat kan ik ook wel eens proberen". Maar ook al is dit niet het geval, dan nog worden deze verhalen met grote interesse gelezen.

Maar ook wij volgen het restauratiegebeuren met grote belangstelling, waarbij ons twee dingen opvallen; het steeds stijgende peil van de restauraties, die tegenwoordig vaak niet meer lijken op de opknappbeurten van weleer (de spreekwoordelijke uitzondering bevestigt natuurlijk weer de regel). Daarbij stellen wij Nederlanders er, terecht, wel prijs op dat een gerestaureerd voertuig geschikt blijft voor regelmatig gebruik - zij het dan alleen met droog weer- en dat er tot nu toe weinig auto's van evenement naar evenement per trailer vervoerd worden. Laten we hopen dat dat zo blijft. Het tweede opvallende punt is de keuze van de auto's. Coupés en cabriolets uit de duurdere klassen mochten zich altijd al in een vrij grote populariteit verheugen, maar nu worden zelfs sedans die enkele jaren

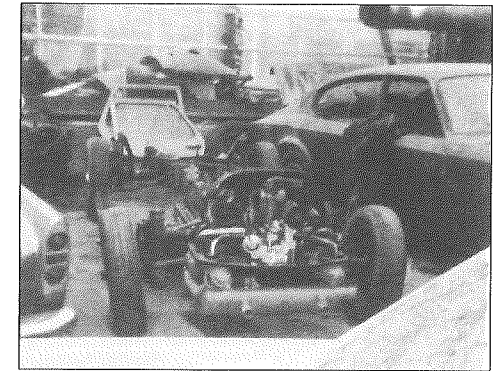
geleden op de sloop zouden belanden, gerestaureerd. Zouden de auto's van enkele jaren geleden toch meer karakter hebben of is het gewoon een kwestie van persoonlijke voorkeur? Het onderwerp van dit restauratieverslag kunnen we in ieder geval karakter niet ontzeggen, in de jaren dat het model geproduceerd werd stond het al te boek als een eigenwijs karretje. Martin Lekx is liefhebber van de meest uiteenlopende klassiekers. Zo gauw als ie er een ziet staan is ie dus, net als de meesten van ons, in principe verkocht. Toen hij dan ook vanwege zijn werk eens bij iemand kwam, zag hij daar een auto onder een dekzeil staan. De verleiding om het dekzeil eens op te tillen kon hij natuurlijk niet weerstaan. Onder dat dekzeil bevond zich een Duitse verrassing in aantrekkelijke cabriolet verpakking. Na een kort gesprek over allerhande zaken deed Martin een bod, maar, zo zei de eigenaar, dat nam ie niet eens in overweging want hij ging hem zelf restaureren. Enige tijd later reed Martin er nog eens voorbij, maar ging er niet aan, doch het toeval wilde dat de eigenaar diezelfde avond nog opbelde met de vraag of ie nog geïnteresseerd was. Om een lang verhaal kort te maken. Martin kocht hem uiteindelijk. Sinds 1983 is Martin dus in het bezit van deze Karmann.

Het was echter niet zijn eerste klassieker, hij had al enkele klassiekers voor deze, maar met een cruciaal verschilpunt. Deze auto's had hij tot nu toe altijd laten restaureren, maar bij deze Karmann nam hij zich voor om dit zelf te gaan doen. Want bij de voorgaande restauraties, door anderen uitgevoerd, ontbrak net dat nastreven van perfectie dat Martin drijft. Niet dat deze restauraties slecht uitgevoerd waren, maar er bleven verschillende in het oog springende details die ronduit storend zijn bij een gerestaureerde auto,

zoals bijvoorbeeld het slecht inpassen van portieren en motorkap. Ondanks het feit dat deze Karmann een beetje een vreemde eend in de bijt is van Martin's smaak, hij prefereert coupés en cabriolets uit een iets luxere klasse, nam hij zich voor dat deze Karmann Ghia zo dicht mogelijk bij de perfecte restauratie moest belanden als maar enigszins mogelijk was. Daarbij speelden ook nostalgische overwegingen een belangrijke rol, want Martin's eerste auto was toevallig ook een Karmann Ghia, maar dan een coupé, in hetzelfde kleurenschema als de cabriolet nu, rood met zwart. Na eerst enige informatie ingewonnen te hebben en eens goed over het hele projekt nagedacht te hebben werd uiteindelijk begonnen met de restauratie van de Karmann.

De auto werd voor een belangrijk gedeelte gesloopt en er werd begonnen met de reparatie van de carrosserie. Aangezien Martin originele onderdelen niet meer kon krijgen, werd gedeeltelijk gebruik gemaakt van reparatieplaatwerk. Zwakke punten bij de Karmann waren onder andere het gedeelte rond de koplampen en het voorscherm net onder de voorruit. Voor het gedeelte rond de koplampen is reparatieplaatwerk leverbaar. Dit plaatwerk is echter vaak als overzetplaatwerk gedacht en dat heeft een belangrijk gevolg. Wanneer je dit plaatwerk gebruikt als vervanging voor het doorgeroeste plaatgedeelte, in plaats van het eroverheen te lassen, blijkt dat je rondingen net te groot zijn, omdat ze ontworpen zijn om eroverheen gelast te worden. Een ander nadeel, aldus Martin, is het feit dat de roest vaak al zo ver gevorderd is dat het reparatiestuk te kort is.

Na eindeloos manoeuvreren met blikkschaar, las-toorts en slijptol kwam er langzaam maar zeker schot in de restauratie van het front van de Karmann Ghia, maar daarbij was er nog een extra handicap want de auto had ooit eens een voorschade gehad tengevolge waarvan de motorkap vrij slecht paste. Een behoorlijke tijd werd eraan gependeed om dit weer in orde te krijgen. Uiteindelijk was dit vrij goed gelukt, maar net niet goed genoeg om tevredenstellend te zijn naar Martin's begrippen.



EEN ONTDEKKING

Toen hij dan ook via via achter het adres van Fred Seim in Bostel kwam was dat de oplossing. Die kon namelijk wel nieuwe voorschermen en een nieuw front leveren. Een half jaar laswerk, ontroesten, slijpen etc. was nu in feite voor niets gedaan want nu begon Martin met het nieuwe front en schermen weer helemaal opnieuw.

Er zaten natuurlijk nogal wat voordelen aan het nieuwe plaatwerk, want nu kon het oude helemaal verdwijnen en dat biedt natuurlijk grote voordelen bij het ontroesten van andere delen die daardoor beter toegankelijk zijn. Bovendien was het een prettige bijkomstigheid dat de motorkap nu wel perfect passend gemaakt kon worden.

Vanaf dat moment werd dan ook besloten de zaken nog grondiger aan te pakken, de carrosserie werd nu van het chassis gehaald. Belangrijk bij dit soort ingrepen is dat een soort versterking aangebracht wordt om te voorkomen dat de carrosserie uit zijn verband gerukt wordt, want after all, de ingrepen die aan een carrosserie nodig zijn om hem goed te restaureren zijn natuurlijk niet gering. Martin versterkte de carrosserie alvorens hem van het chassis te nemen door er een soort kruis van metalen strips op te lassen, van deurpost linksvoor naar bovenkant rechterachterscherm en idem dito van deurpost rechtsvoor naar linksachter. Op deze manier versterkt, werd de carrosserie van het chassis getild en konden de werkzaamheden pas echt goed beginnen.

EINDELOOS PASSEN

Het staat buiten kijf dat het een genot is nieuw plaatwerk te monteren. Het is eigenlijk zo leuk dat je het er graag zo snel mogelijk op wilt hebben maar er komt vaak toch nog wat meer bij kijken dan dat je op het eerste ogenblik denkt. Het belangrijkste daarbij, we herhalen het nog maar een keer, is het zorgvuldig passen van de diverse plaatdelen alvorens ze definitief te monteren. Daarbij lijkt het vaak alsof je niets bereikt, het is een stomvervelend werk, dat passen en meten. Het beste kan je dan ook tegelijk delen van de trim, zoals rubbers en dergelijke daarbij betrekken, zodat niet bijvoorbeeld een motorkap een halve centimeter hoger komt te liggen dan je eigenlijk had gedacht. En dan is het een kwestie van voorlopig monteren, met rubbers en dergelijke, en naar behoefte zo vaak weer demonteren, wijzigen en opnieuw monteren, totdat het geheel zo perfect zit dat het zowat uit één stuk lijkt. Dan pas is het ogenblik aangebroken om de zaak definitief te bevestigen.

Dat Martin niet te beroerd was om op deze arbeidsintensieve manier te werk te gaan mag wel blijken uit het resultaat. Op de passing van de motorkap en deuren is dan ook niets aan te merken. Het kofferdeksel ligt echter nog een fractie te hoog omdat dit rubber er net pas nieuw opzit en zich nog moest zetten. Het zal nu duidelijk zijn dat het niet zo moeilijk is een auto goed te restaureren, maar wanneer je perfectie nastreeft dan kan je bijna eindeloos aan de gang blijven. Desondanks bleef Martin gedurende deze restauratie bijna continu dat ideaal nastreven. Ook bij de reparatie van delen, waar op dat moment geen nieuwe voor te krijgen waren, zoals bijvoorbeeld de deuren. Daar moest bijvoorbeeld de onderste strook geheel vervangen worden om de roest volledig te verbannen, en dan beter dan men bij Napoleon deed, want die kwam nog een keer terug. Daarbij nam Martin geen genoegen met het op maat knippen van een stuk plaat en dan min of meer met geweld op de plaats te lassen om vervolgens de sporen van deze marteling met een flinke lading plamuur te verdoezelen, nee, veelmeer werd een stuk plaat bijna eindeloos bijgebogen, bijgeklopt totdat de contouren

van zo'n deurplaat konden wedijveren met het origineel. Daarna werd het gedeelte zorgvuldig ingelast (dus zonder overlapping) zodat slechts uiterst geringe hoeveelheden van dat vervloekte maar zo verrekte handige polyesterplamuur nodig waren om de deur strak te maken. Let wel, er werd een uiterst geringe hoeveelheid materiaal gebruikt maar het kostte wel drie maanden werk voordat de deuren Martin qua strakheid konden overtuigen. Ironisch is dan het feit dat, toen dit huzarenstukje naar tevredenheid was uitgevoerd, deuren weer leverbaar waren à raison van 1000 pietermannen. Het resultaat was echter dermate goed dat Martin de verleiding nieuwe deuren te kopen kon weerstaan. Voor onder andere de dubbele onderrand van het kofferdeksel, de achterschermen en verschillende kleinere gedeeltes werd, op een zelfde manier als bij de deuren, een deelreparatie doorgevoerd. Zelfs aan één van de nieuwe voorschermen moest zo iets gedaan worden, want dit voerscherm was namelijk voorzien van een tankklepje terwijl de Karmann van Martin nog in de koffer (voor, dus!) bijgevuld moest worden. Voor de reparatie van vitale delen van de carrosserie, zoals de kokerbalken, werd om de haverklap het chassis er weer bij gehaald om er zeker van te zijn dat het geheel ook werkelijk perfect bleef passen.

HET CHASSIS

Nu de carrosserie van het chassis verwijderd was leverde een doelmatige restauratie van het chassis geen enkel probleem meer op. Alle onderdelen werden hier vanaf geschroefd om daarna door een straalbedrijf grondig ontroest te worden en van een laag zinkcompound, ook wel zinkstofverf genoemd, voorzien te worden. Op plaatsen waar het chassis ten gevolge van roest zodanig was uitgedund dat zich hier na het stralen kleine gaatjes bevonden, werden nieuwe stukken ingelast en met de hand opnieuw voorzien van zinkstofverf. Tussen haakjes, het is bij zinkcompound belangrijk dat de laag snel, althans binnen enkele weken, bedekt wordt door een primer of iets dergelijks, want anders is de zinkstof al geoxideerd ten gevolge van blootstelling aan



de lucht en daarmee vervalt de uiteindelijke werking van het zink, namelijk het overnemen van de oxydatie van het edelere staal door het onedele(re) zink. Nadat de zinkcompound licht opgeruwd was werd het chassis helemaal in een tweecomponenten epoxiprimer gespoten. Daarna kwam er een Medium Solid spuitplamuur bovenop. Die werd nogmaals licht geschuurd. Op plaatsen waar het chassis bedreigd wordt door het gevreesde steenslag werd een overspuitbare 3M Underbodycoating gebruikt, waarna het chassis in een bijna matte (10% glanzend) zwarte laag werd gespoten om het originele uiterlijk zo dicht mogelijk te benaderen. Daarna werd het chassis op blokjes gezet om met gebruik van of nieuwe, of dubbel gecontroleerde onderdelen weer opgebouwd te worden. Aangezien onder de exotische lijnen en benaming van een Karmann Ghia solide VW techniek schuilt, die zonder meer in de categorie 'bijna niet kapot te krijgen' valt, hoefde aan de motor en versnellingsbak technisch niets te gebeuren, het geheel werd alleen optisch geprepareerd, zodat het zou passen bij een topgerestaureerde auto. Alleen de kachels en de koppeling, drukgroep en druklager werden vervangen. Nieuwe koperen remleidingen werden gelegd, terwijl ook nieuwe flexibele slangen werden gemonteerd. De remcilinders werden vernieuwd maar de trommels werden uitgedraaid. Dat Martin de restauratie goed heeft doordacht, moge blijken uit het feit dat hij zelfs de remvoeringen liet aanpassen aan de, vergrote, diameter van de remtrommels. In samenwerking met het bedrijf dat de remvoeringen vernieuwde werden

de uiteinden van de voeringen iets opgehoogd. Tja, zult u zeggen, als je een paar keer flink remt zijn ze ook aangepast. In feite is dat natuurlijk zo, maar als je in je achterhoofd houdt hoe lang remvoeringen van trommelremmen meegaan, dan kan je wel nagaan dat het dan een hele tijd zal duren voordat je uiteindelijk het gehele remoppervlak gebruikt. Als een vanzelfsprekendheid werden ook nieuwe schokbrekers gemonteerd, ja zelfs een nieuwe stuurdemper, en verder alle slijtende onderdelen indien nodig. Het op die manier gerestaureerde rollende chassis was natuurlijk een oogstrelend geheel.

HET ONDERAANZICHT

Het is natuurlijk logisch dat het onderaanzicht van de carrosserie niet bij het chassis achter mocht blijven. Ook de onderkant van de carrosserie werd in de epoxiprimer gespoten en daarna eerst in de kleur rood. Dat werd weer dof geschuurd en voorzien van een laag 3M Underbodycoating op de plaatsen waar dat nodig was. Onder de schermen, dus rond de wielen, werd over deze steenslagbescherming weer een rode laklaag gespoten en de bodemplaat kreeg hetzelfde matzwart toegedeeld als het chassis. Voordat het kant en klare chassis met de carrosserie samen weer een auto mocht gaan vormen moest er echter nog wel het een en ander aan de carrosserie gebeuren. Namelijk de voorbereiding voor de spuits. Hoe goed het uiteindelijke spuitwerk ook is, de auto zal nooit een plaatje zijn wanneer de voorbereiding niet meer dan redelijk is. Kort gezegd, het uiteindelijke resultaat staat of valt met de voorbereiding. Het is daarom dan ook niet verwonderlijk dat Martin hieraan een meer dan normale aandacht besteedde. We schreven het al, voordat alleen bijvoorbeeld de deuren strak genoeg werden bevonden waren drie maanden verstreken en dan niet omdat hij langzaam werkt! De werkwijze was daarbij als volgt; alle oude laklagen werden verwijderd. Belangrijke voordelen van het helemaal blank maken zijn bijvoorbeeld dat je gegarandeerd geen werking meer hebt van oude laklagen, want die zijn er niet meer, maar ook dat het strakmaken veel, heel veel gemakkelijker gaat,



probeer het maar eens! Vervolgens werden de oneffenheden weggewerkt met een asbestrijve polyester plamuur en geschuurd. Dit werd net zolang herhaald als nodig werd bevonden.

Daarna gebruikte Martin een fijne plamuur om gaatjes, krasjes en dergelijke weg te werken. Wanneer dit naar tevredenheid was, werd een epoxiprimer gespoten om de bewerkte plekken te isoleren van de nog te volgen laklagen. Het komt namelijk nogal eens voor dat een plamuur langzaam maar zeker doorwerkt in de uiteindelijk laklaag. Een liter of acht verdunde en vermengde epoxiprimer kost rond de 300 gulden en is daarmee rond vijftien gulden per liter duurder als iets anders, maar zo zegt Martin 'het is het waard, want het isoleert doeltreffend voorgaande lagen van komende lagen'. Na deze epoxiprimer volgt dan een Medium Solid Primer - wat zoveel wil zeggen als een middelmatig vullende spuitplamuur. Waarom een medium Solid en geen 'maximum' Solid zult u zich misschien afvragen. Het antwoord daarop is vrij simpel; een spuitplamuur bestaat simpel gezegd uit stof en een bindmiddel. Hoe vollender zo'n spuitplamuur is, des te grover het 'stof'. Nu kunt u op uw vingers natellen dat de hechting dan ook minder zal worden. Deze high solid primers worden dan ook vooral gebruikt voor het verkoopklaar maken van

een auto, wanneer snelheid meer gevraagd is dan duurzaamheid. Voor uw en ons werk dus niet geschikt! De primerlaag wordt tenslotte met 800 waterproof geschuurd en als alles nu goed is, is het tijd om te roepen 'klaar is Kees voor de spuitser'.

HET EINDE IN ZICHT

Voor het transport naar de spuitsel werd de carrosserie met nieuwe rubbers weer op het chassis gemonteerd en het is bijna overbodig om te vermelden, alles paste natuurlijk precies. Op een stel oude wielen ging de Karmann per trailer naar de spuitsel alwaar een tweecomponenten Glasurit lak stond te wachten om opgedragen te worden. Ondanks het feit dat spuitcabines een heel adequate afzuiging hebben stond Martin erop dat de hele onderkant afgeplakt zou worden om te voorkomen dat zich spuitnevel op het net klaar gemaakte chassis zou nestelen. Het spuitwerk was ook prima gelukt, alhoewel Martin zelf toch nog een stuk of vier stofsluizingen wist te vinden. Maar, dat vind je zelfs op nieuwe auto's! De opbouw van de Karmann was verder recht toe recht aan, alle emblemen werden vernieuwd en de bekraste roestvrijstalen stripjes ook. De bumpers zijn opnieuw verchromd maar jammer genoeg was men vergeten om de gaatjes voor

het niet originele mistachterlicht dicht te maken. Het was mij niet opgevallen, maar Martin vertelde het me! De stoelen werden opnieuw bekleed door een firma in Leiden, Van de Werf, en dit naar volle tevredenheid. Voor de softtop en een tapijtset werd de auto naar Fred Seim in Boxtel gebracht die er een mooie strakke softtop opzette. De auto was nu zo goed als klaar, maar er zou nog een tegenvallertje komen. De velgen, die eenmaal gestraald in het wondermiddel epoxiprimer werden gespoten. Martin's vijftienjarige zoon zwoegde tijden met waterproofschuurpa-

pier om de velgen absoluut glad te krijgen. Tenslotte werden ze weer zilvergrijs gespoten met een oogverblindend resultaat. Wie schetst echter Martin's verbazing en zijn zoon's woede toen bleek dat de wielen 's nachts gestolen werden bij de bandenfirma waar er nieuwe banden opgelegd zouden worden...! De nieuwe velgen, die ter vervanging uit Duitsland kwamen, waren echter net zo mooi, en maakten de auto helemaal af!

*Bron Auto Motor
4e jaargang nr. 4*

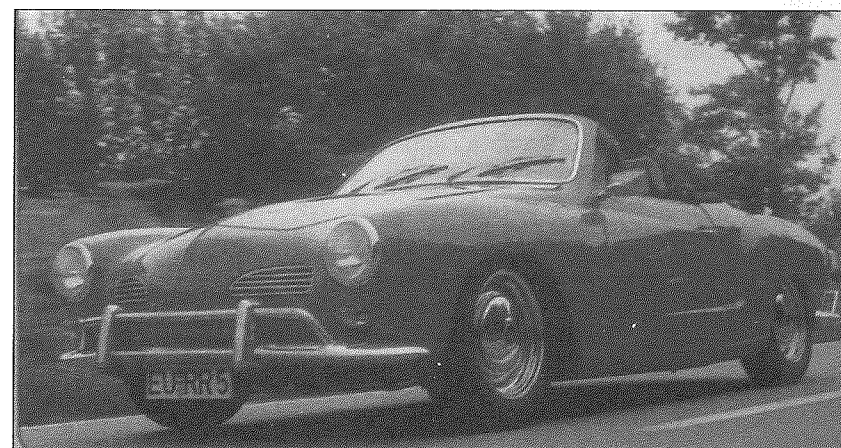
SPLINTERNIEUWE KLASSIEKER

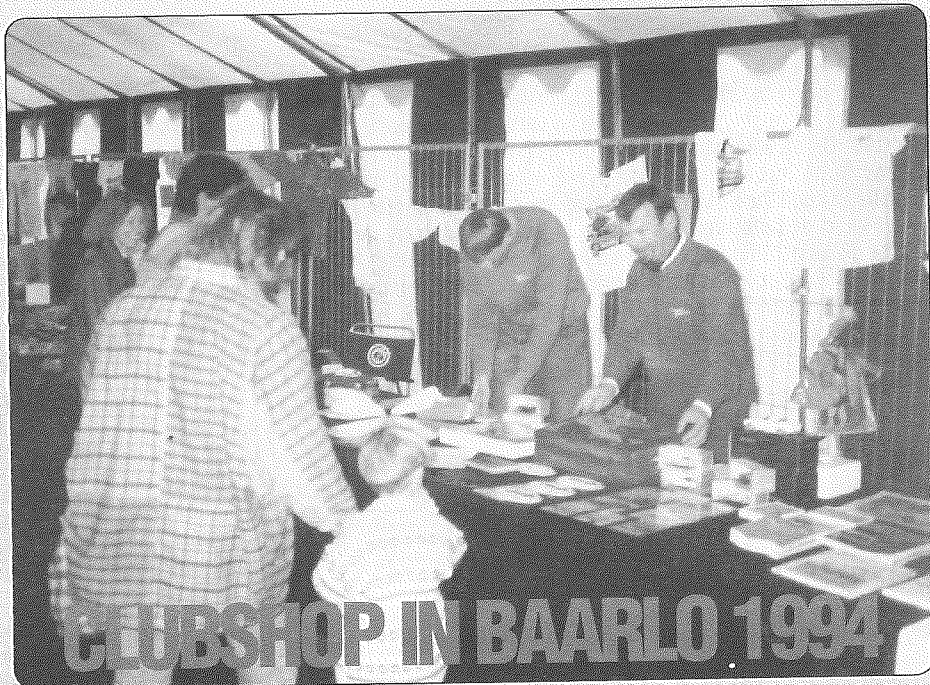
De legendarische Karmann Ghia is terug. Althans..... de Duitse firma Rudolph Replica Cars bouwt de sportieve Volkswagen van weleer exact in kunststof na.

De basis wordt gevormd door een VW Kever-chassis.

Wie nog een Kever en DM 25.000 heeft 'liggen', kan de trotse eigenaar worden van deze natuurgetrouwe kopie. Bron: Auto Week 5e jaargang nr. 20 / 1994,

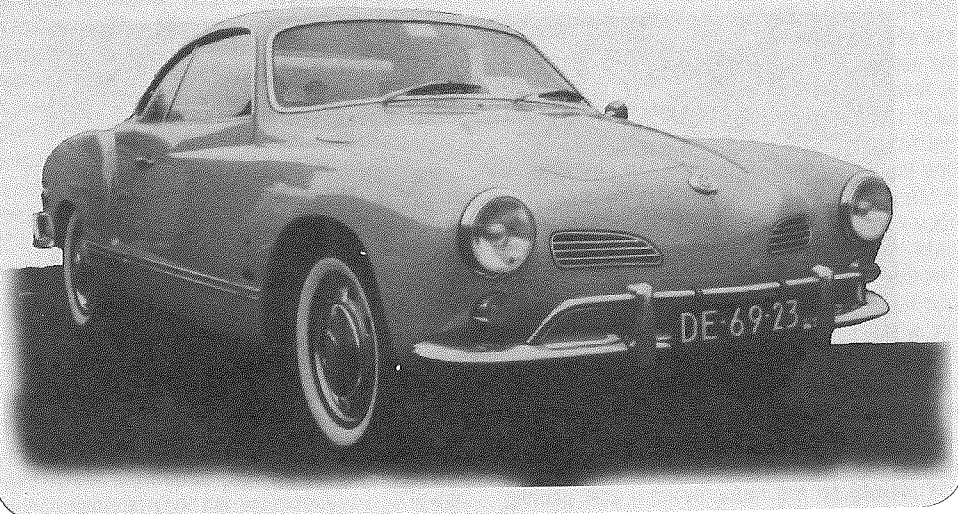
Ingezonden door: M.Honders





CLUBSHOP IN BAARLO 1994

EEN PRIJS BEHAALD IN BAARLO 1994



**WIJ WENSEN
ALLE LEDEN
PRETTIGE
KERSTDAGEN
EN EEN GEZOND
1995**

AUTOLAS-RESTAURATIE BEDRIJF

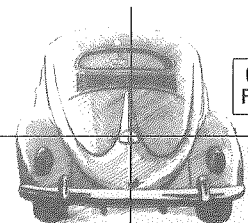
- Type 1, 2 en 3, grote en kleine beurten, verzorging van APK, levering van onderdelen (ook voor KG), garantie op reparatie.

Bel voor informatie of een afspraak.

H.B. VAN KRANEN

luchtgekoelde volkswagens

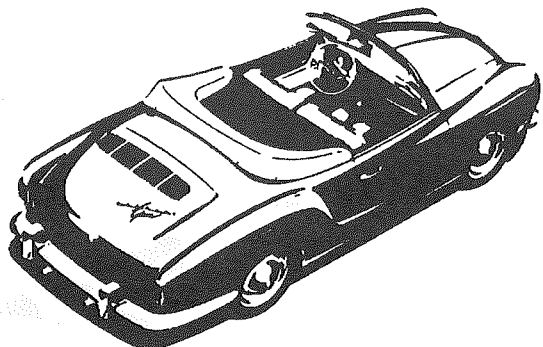
SLIKSLOOTSTRAAT 2, 2921 LH KRIMPEN A/D IJSSEL TEL: 01807-51211



**ONDERHOUD
RESTAURATIE**

EVENEMENTENKALENDER

- 23dec./8 januari : Autotron Kerstexpositie, Autotron Rosmalen.
Inlichtingen: 04192 19050
- 8 januari : 2^o Kever winterfestijn, in het Beursgebouw te Eindhoven, Karmann
Ghia onderdelen ook aanwezig.
Voor informatie: H. van Eijk, tel. 04937 93014,
W. Smits, tel. 04927 62714
- 15 januari : Nieuwjaarsreceptie Karmann Ghia Club Nederland in
"De Wigenplas", Maarseveensevaart 7 te Maarseveen,
aanvang 14.00 uur.
- 18/19 februari : Internationale Oldtimerbeurs voor Automobielen,
Autotron te Rosmalen. Inlichtingen: 04192 19050
- 3/4 maart : Vehicle in de jaarbeurs te Utrecht, waar wij als club een stand
hebben genomen om ons te presenteren.
- 10/11/12 maart : 18e Antwerpse Oldtimerbeurs, in het Bouwcentrum Antwerpen
- 30 april : Onze eigen Karmann Ghia meeting waarschijnlijk een puzzelrit.
- 11 juni : Onze eigen Karmann Ghia meeting (waar en wat wij gaan doen
hoort u nog van ons).
- 23/24/25 juni : Karmann Ghia Meeting te Engeland, waar wij zijn uitgenodigd
(gegevens hierover zie bijlage).
- 3 september : Sleutel en taxatiedag te Enschede.
- 16/17/18 september : VW-Euro te Baarlo.



VVS..... SERVICE IN VERZEKEREN

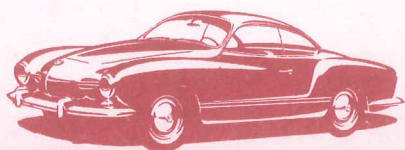
- Voor leden
- WA+ Kasko-polis met uitkering volgens vaste taxatie.
 - Maximale service door geheel Europa.
 - Aantrekkelijke premie door old-timer tarief.
 - Snelle en vakkundige schade-afhandeling.

Vanzelfsprekend ook de perfecte verzekering voor uw dagelijkse auto.

VVS

VERZEKERINGEN

POSTBUS 53 / 1110 AB DIEMEN / TEL: 020 6607272



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



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

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

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

