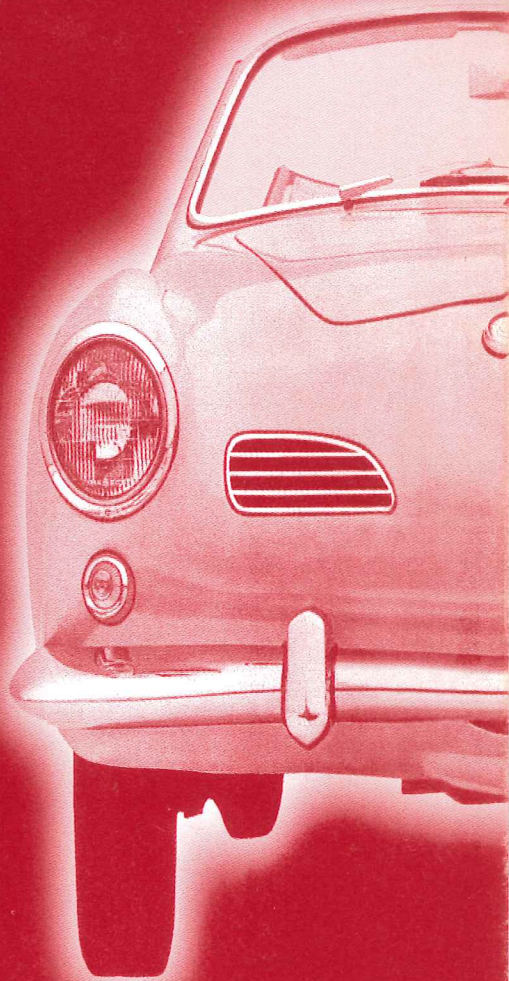
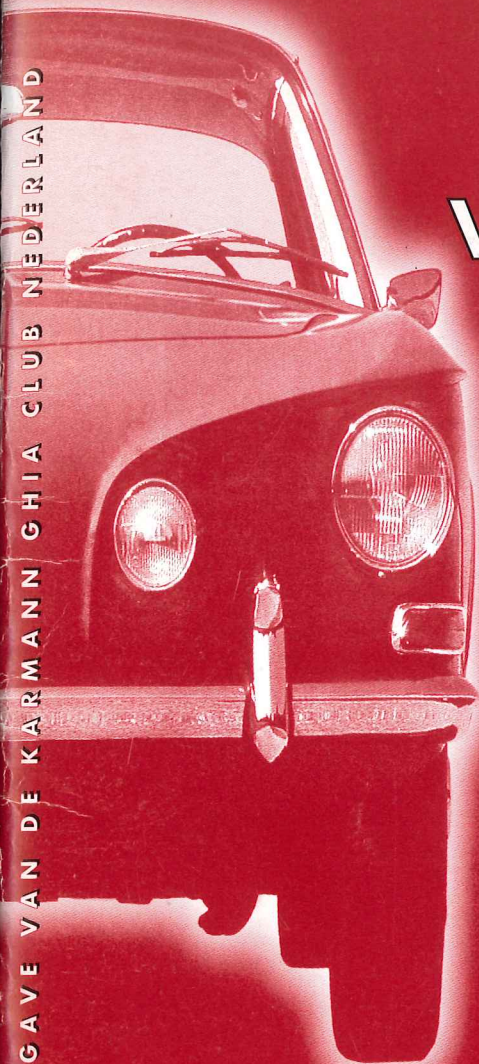


UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

Ghia
V A R I A



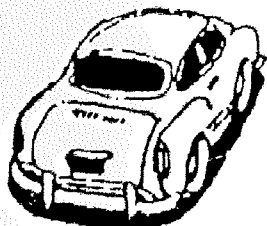
KARMANN
Ghia
CLUB

VW Old Kever & Karmann

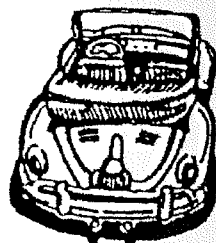
Meirestraat 15

4705 RG

Roosendaal



Volkswagens
Onderdelen
Restauraties



Tel: 0165-551966
b.g.g. 06-22221850

Het adres voor Kever Cabrio en Karmann Ghia

Gespecialiseerd in Karmann Volkswagens,
50 VW's op voorraad.

Wij leveren U een Kever of Karmann gerestaureerd naar wens. U kiest zelf de kleur van de auto, kap, interieur en andere specificaties. Tevens hebben we ook altijd enkele opknappertjes te koop.

De GOEDKOOPSTE in ONDERDELEN voor
Kever & Karmann Ghia

Clubleden 10 tot 20% korting

- Grote voorraad Karmann Ghia en Kever onderdelen.
- Nieuwe interieurs in elke kleur en combinatie.
- 300 roestvrij deuren en ander plaatwerk in huis.

INFO: \\VWKEVERKARMANN.CJB.NET

KARMANN
Ghia
CLUB
NEDERLAND

Inhoud

Colofon	2
Van de redactie	3
Ledenmutaties	4
Rode Karmann Ghia	5
Karmann Ghia 1962	6
Een stroomverdeler?	10
Mededeling bestuur	12
Karmann in Osnabrück	13
Onze Karmann Ghia	15
Karmann Ghia 1963	21
Najaarsrit sept. 2001	24
Ghia Italia	25
Technische dag	28
Lekkages aan de carrosserie (deel 2)	31
Technische vragen	36
VW Euro 2000	36
Te koop	39
Verhaal met staartje	40
Evenementenkalender	44

8^e Jaargang no. 36
Juni 2001

Beste Karmann vrienden en vriendinnen,

Dit jaar is het verenigingsjaar hoopvol gestart met de technische dag en zijn er dan ook veel taxaties uitgevoerd. Duidelijk is wel dat de kwaliteit van de auto's in de laatste jaren goed in de lift zit en dat onze hobby de Karmann Ghia veel aandacht krijgt.

Teleurgesteld waren wij dat door de MKZ onze voorjaar meeting geen doorgang kon vinden, maar eerlijk gezegd was dat voor ons een dip maar je zal maar een boerenbedrijf hebben.

Een heel belangrijk nieuwtje voor de internetters is dat onze club thans een nieuwe internet site heeft onder www.karmanghia-club.nl, vormgeving door Michel Brinkman, met o.a. een forum en nog veel meer actuele zaken zeker een bezoek waard, in de toekomst zal je hier meer over horen.

Helaas vind je in dit blad weer enkele oproepen voor de uitbreiding van het bestuur, tot onze grote teleurstelling moeten we deze weer plaatsen want de reacties komen nog niet het gevolg zal zijn dat het bestuur zaken niet meer kan afhandelen of moet uit besteden en dat is toch niet de bedoeling.

We hebben een gezellige club en die willen we houden. Lees nogmaals de oproepen maar vooral reageer hier op en je zult zien hoeveel plezier je kunt vinden in een bestuurlijke functie van de club, doen!!

Met vriendelijke groeten

Voorzitter
Dick Snel

Karmann Ghia Club Nederland

Verenigingsregister Kamer van Koophandel te Tiel nr. V-40104725

Bankrelatie: Rabobank, rekeningnummer: 145617890

VOORZITTER/CLUBSHOP

Dick Snel, Mr. J.H. Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy, telefoon: (0345) 68 37 93
E-mail: d.snel@wish.nl

PENNINGMEESTER

Vacant

SECRETARIS/PUBLIC RELATIONS

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

BESTUURSLID

Willem Boutkan, Fruitweg 33, 1326 GP Almere, telefoon: (036) 5450 053
Ron van Engelenburg, Kolkakkerweg 68, 6713 DE Ede, telefoon: (0318) 61 92 68

TECHNISCH ADVISEUR

Dick Loenen, telefoon: (035) 624 52 23
(voor informatie bellen van maandag t/m vrijdag van 19.00-21.00 uur).

LEDENADMINISTRATIE K.G.C.N.

Martin Flinterman, Molenweg 5, 3223 AE Hellevoetsluis, telefoon: (0181) 32 84 26
E-mail: m.h.flinterman@freeler.nl (Rabobank Zenderen 145617890)

ERELID

B.J. van Bolhuis

KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIL)

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

RECLAME-ADVERTENTIES

Inlichtingen bij Dick Snel, telefoon: (0345) 68 37 93

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

Voor reclame-advertenties gelden de volgende tarieven per keer:

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

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

Een bewijsnummer wordt automatisch toegezonden.

CONTRIBUTIE:

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

Van de redactie

Dag Karmann-vrienden,

Voor u de derde Ghia Varia van dit jaar.

We genieten allemaal alweer volop van onze favoriete oldtimer. Het weer laat het in ieder geval toe. Wel jammer dat door het MKZ-virus een aantal evenementen niet zijn doorgedaan. Andere bijeenkomsten zullen in een gewijzigde vorm doorgaan. Maar er zijn zo van die dingen waar zelfs de Karmann Ghia Club Nederland niets aan kan veranderen.

Wat biedt ons clubblad ons dit maal:

Het tweede deel van het mooie artikel van Dick Loenen, een aflevering van de interessante rubriek van Rinie Roodbeen, wat technische artikels, nieuws over Karmann 100 jaar, diverse leuke verhalen van clubleden, een restauratie-verhaal, kortom, een goed gevuld blad.

Ik wens u veel lees- en kijkplezier.

Lieve vrienden, ik heb helaas nog geen reacties mogen ontvangen op de oproep voor een opvolger/opvolgster voor de redactie. Denkt u er eens goed over na. Wellicht is dit iets wat u samen met iemand anders wilt gaan doen. Alles is mogelijk. Laat uw club en mij niet in de steek.

Wellicht tot ziens op één van onze bijeenkomsten.

Groeten,
Deanne



Nieuwe leden:

P. Van Altena

Purmerend
Zoekende

S. Pessana de Gouveia

Amsterdam
14 Coupe, 1969, NL

H.J.M. Tromp

Sterksel
14 Cabriolet, 1971,
U.S.A.

A. Stolk

Zoetermeer
14 Coupe, 1971, NL

S. Naber

Groningen
14 Cabriolet, 1969, D.

Verhuisd:

R. Rotscheid

Dronten
Naar Amersfoort

D. Odemaere

Alphen a/d Rijn
Naar Doetinchem

J. van der Hoeven

Den Haag
Naar Delft

R.H.A. Bos-Croonen

Reymerstok
Naar Noorbeek

Opgezegd:

A. Bijlsma

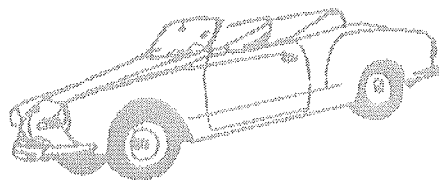
Amsterdam

P.J. Schoen

Groningen

B. Bannink

Amsterdam



Zijn er wijzigingen in uw autobestand of gaat u verhuizen?

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

Karmann Ghia ledenadministratie

Martin Flinterman, Molenweg 5,

3223 AE Hellevoetsluis

telefoon: 0181 - 32 84 26

RODE KARMANN GHIA UIT 1970

Jaren geleden kwam ik in gesprek met een jongeman die een Karmann had waar heel veel aan moest gebeuren

Het opknappen kostte heel veel en hij had een vriendin die een huisje wilde kopen en daarna trouwen, ... jullie voelen het al aan komen ... hij wilde van de Karmann af.

Hij vroeg mij dus of ik interesse had de Karmann te kopen. We konden het eens worden en op een dag arriveerde de Karmann dan. Oef wat een werk!!!

Mijn werk op de Camping liet het toe om in de wintertijd flink aan de slag te gaan. De Karmann werd helemaal gestript. Daar had ik al aardig wat ervaring mee, na een restauratie van een VW Kubel en een VW Kever.

Ik ging heerlijk aan de slag, liet alles door mijn handen gaan, heb alles van elkaar gehaald. Al met al heeft het veel geld gekost, maar de Karmann is geheel gerestaureerd ... op een klein stukje na!!! ... het weer in elkaar zetten en afmaken, zodat het weer een mooie Karmann wordt.

Kijk daar heb je het nu, wat gebeurt er in de tussentijd. Ik neem een winkel over bij ons in het dorp (zes dagen in de week werken en zondag de administratie doen) en dat in combinatie met een Kever en een andere Karmann uit '70 ... jullie begrijpen het al, helaas is er dan geen tijd meer voor deze Karmann.

Inmiddels zijn we een aantal jaren verder. De winkel is overgedaan naar een jongere generatie en ik run nu weer een winkel op een Camping, dus ... opnieuw geen tijd. Daar komt nog bij

dat de ruimte waar ik de Karmann stal, helaas ophoudt met bestaan als Karmann-schuur. Men wil daar schaapjes gaan houden.

Nu heb ik de wens dat ik een nieuwe eigenaar kan vinden middels dit verhaaltje. Iemand die de Karmann afmaakt, zodat ze weer op de weg kan. Mochten jullie na het lezen van dit werkelijk gebeurde verhaal interesse hebben, laat het mij weten.

Tel.: 0181-486191 of 0612-660874 of 0181-461791

Tot horens en de Karmann Groeten
Gerard van den Berg

Uw club op internet

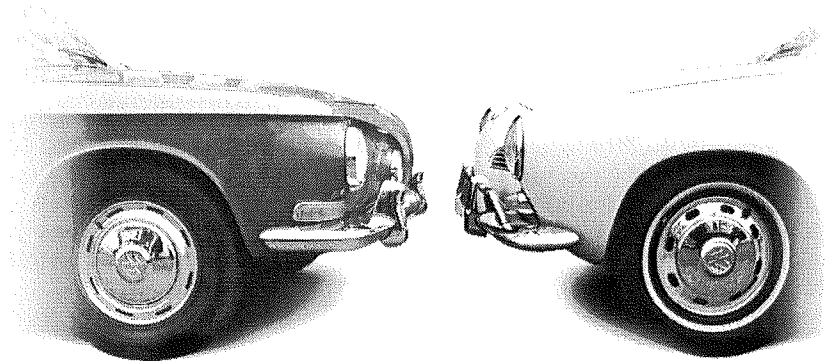
<http://www.karmannghiaclub.nl>

Surf er eens langs!

1962

K A R M A N N

Ghia



In 1962 wordt er een nieuw model toegevoegd naast het reeds bestaande type 14 en wel het type 34!

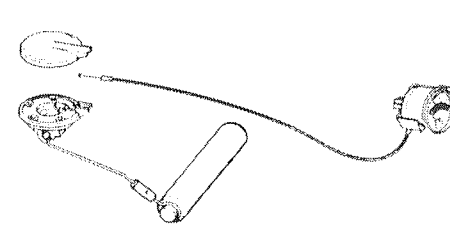
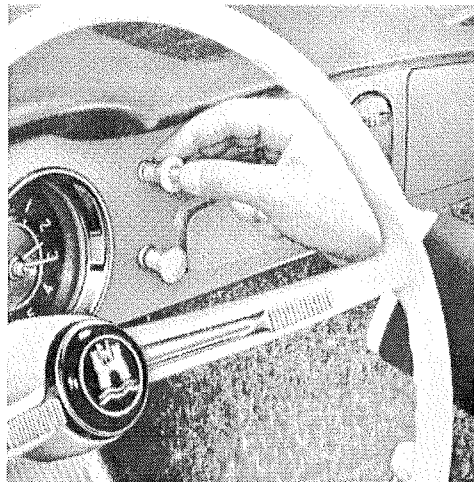
Bij mijn eerste kennismaking met het type 34 schilderde ik de auto af als zijnde hoekig en weinig elegant. Deze mening is door de jaren heen volledig omgeslagen. Ik ben nu zelfs van mening dat de waardering voor zo'n auto moet groeien! Voordat ik verder in ga op het type 34 wil ik eerst de kleine verschillen van het type 14 in kaart brengen.

Er zijn maar een paar kleine verschillen tussen de jaren '61 en '62.

TYPE 14

Binnen in de auto is op het dashboard een nieuwe ruitenwisserknop aangebracht. Deze knop heeft in het midden een drukknopje. Dit knopje staat in verbinding met het nieuwe waterreservoir dat vanaf nu

BOVEN, 1962 is het jaar waarin we kennismaken met de nieuwe Karmann Ghia. Het type 34! ONDER, middenin de ruitenwisserknop is nu een drukknop aangebracht. Deze zorgt ervoor dat met opgebouwde druk van het reservewiel, de voorruit natgesproeid kan worden.



BOVEN, Volkswagen besluit om vanaf nu een mechanische benzine meter te monteren. De jaren hieraan vooraf gebruikte men een elektrische benzine meter.

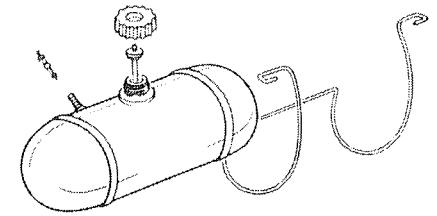
aangesloten zit op het reservewiel. De luchtdruk in het reservewiel zorgt ervoor dat het sproeisysteem constant onder druk staat en voorziet door middel van het indrukken van het knopje de voorruit van water. Een nadeel van dit systeem is dat het reservewiel regelmatig bijgevuld moet worden om te voorkomen dat de band leegloopt. Voor dit probleem was wel een accessoire verkrijgbaar om te voorkomen dat de band leegloopt, maar aan de werking daarvan werd behoorlijk getwijfeld. De andere wijzigingen in de auto zijn een nieuwe versnellingspook, benzine meter en de bevestigingspunten voor het aanbrengen van autogordels.

De versnellingspook is vanaf nu voorzien van 7 mm schroefdraad (voorheen was dit 10 mm). De pook is dus ook voorzien van een nieuwe knop.

De benzine meter is tot nu toe altijd elektrisch geweest, maar VW heeft besloten om vanaf nu net als bij de Kever het mechanische type toe te passen!

1962 is tevens het laatste jaar voor de ivorkleurige knoppen in het interieur. Het volgende jaar worden deze vervangen door grijze knoppen, wat betekent dat de nieuwe versnellingspook en de ruitenwisserknop unieke onderdelen zijn die alleen in het 1962 model te vinden zijn.

Ondanks het feit dat VW nog steeds de

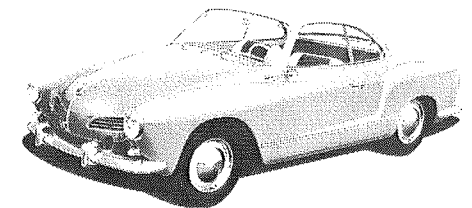


BOVEN, het nieuwe ruitensproeier reservoir wordt doormiddel van een beugel aan het reservewiel gehangen.

Karmann Ghia niet van autogordels voorziet, hebben ze al wel de bevestigingspunten daarvoor aangebracht. Deze bevestigingspunten zijn aangebracht in het metalen gedeelte onder de zijruiten achter. De hierop bevestigde chroomstrip is hierdoor korter geworden. Het schroefgat waar de gordels aan bevestigd kunnen worden wordt afgedicht met een plastic dopje.

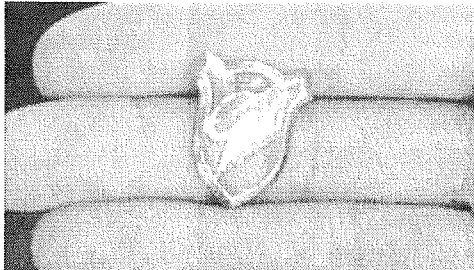
Aan de buitenkant van het type 14 is niet erg veel gewijzigd ten opzicht van het voorgaande jaar. De kleuren zijn exact hetzelfde als 1961 en wel: zwart, paprika-rood, parelwit, zeeblauw, sierra beige, lavendel, antraciet, pacific blauw, pampasgroen en rubin rood.

Een gedrukte kleurenkaart van 1962 laat zien dat de coupe voorzien kan worden van 5 verschillende dakkleuren. Parelwit is de enige kleur waarbij het niet mogelijk is om het dak te combineren met een andere kleur. Bij het dak van de cabriolet heeft men de keuze uit 5 verschillende kleuren.



Laat in het modeljaar bij chassisnummer 4 764 156 krijgt de KG een nieuw neus-embleem. Sinds 1959 is dit neusembleem 1 geheel, maar vanaf 1962 tot en met het laatste model van 1974 bestaat dit neusembleem uit twee gedeelten, te weten de voet van het embleem en het VW-logo. Tevens is het embleem nu van gepolijst aluminium en was het voorheen verchromd metaal.

Er waren dat jaar geen wijzigingen aan de aandrijving of de motorinhoud, technisch is de auto gelijk aan het voorgaande model. 1962 zal het laatste jaar zijn voor het grote Karmann Ghia-logo op de motorklep.



BOVEN, dit schildje wordt alleen in 1962 op het type 34 gevoerd.
RECHTS, deze foto uit de handleiding van 1962, laat zien dat de kentekenverlichting op unieke wijze is weggewerkt. Let tevens op de plaatsing van het Karmann Ghia embleem. Deze wordt alleen in 1962 zo geplaatst.
ONDER, dit neusembleem is alleen voor 1962 gebruikt. Al deze emblemen zijn dus uitermate zeldzaam.

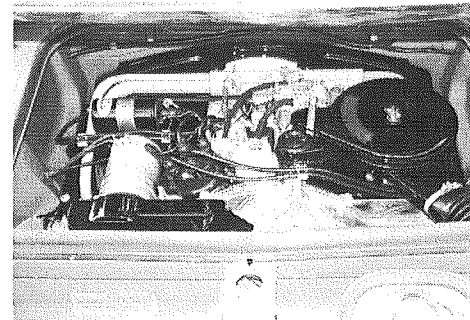
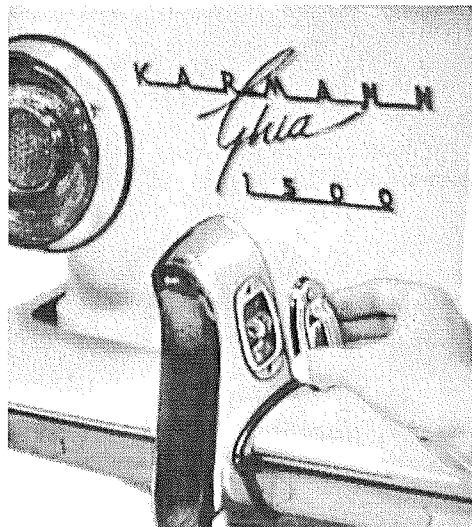


Het volgende jaar wordt de klep voorzien van een kleiner logo.

TYPE 34

Geïntroduceerd in 1962, is het type 34 Ghia niet meer dan een sportwagencarosserie op het chassis van een type 3. Sinds de introductie van het type 3 in 1961 is Karmann direct aan het werk gegaan om een sportwagen te ontwerpen op basis van het type 3, zowel als coupe als cabrio-versie.

De cabrioletversie van het type 34 verschijnt wel in de eerste brochures en op kleurkaarten, maar is uiteindelijk nooit in productie genomen. Er zijn wel een aantal prototypes gemaakt en een aantal daarvan bestaan nog steeds en worden gekoesterd door verzamelaars (1 daarvan is de welbekende KG-specialist 'Neuffer' in Duitsland). Op het international KG-treffen in Karlsruhe 'Karmann Classic 2000' verschenen zowaar 6 van deze prototypes. De reden dat de cabriolet nooit in productie is genomen, is dat de auto te duur zou worden. Het type 34 coupe wordt geleverd met een 1500 motor en 13 pk meer dan type 14. Tevens heeft het



BOVEN, het 1500 cc motorblok zit netjes weggewerkt, en is toch nog toegankelijk.
RECHTS, dit is een uiterst zeldzaam type 34 cabriolet prototype (eigenaar is Lars Neuffer). Er bestaan nog maar een handje vol van deze prototypes.
ONDER, dit exemplaar uit 1962 is tot in detail perfect, en was ook één van de prijswinnaars op het Karmann Ghia treffen in Karlsruhe in 2000.

aangeduid en wel 1500. Op het rechter voorspatbord tussen de deur en de wielkast zit een klein Karmann Ghia schildje dat alleen voor het model '62 gebruikt wordt. Dit schildje is dus erg zeldzaam. In de volgende aflevering van het bouwjaar 1963 worden er behoorlijk wat wijzigingen aangebracht in al deze emblemen.



Waarom en wanneer monteert u een 009 stroomverdeler?

Welke ontsteking hebben we waar nodig?

Regelmatig treffen we een ontstekingstype aan in een situatie, waar deze eigenlijk niet thuis hoort. Als we om de reden vragen, krijgen we steevast het antwoord: hij is beter en geeft meer vermogen, hoort zo, of maakt niet uit. Ik zal trachten de zin van de onzin te scheiden. Om het voor iedereen begrijpelijk te houden, zal ik ingewikkelde schema's en begrippen zoveel mogelijk vermijden.

De basis

Elke (benzine) motor is voorzien van een ontstekingsvervroeging. Tegenwoordig veelal via computertechniek, maar vóór ± 1980, meestal door middel van een vacuüm- en centrifugaal mechanisme.

Waarom vervroeging

Dit is een doordenker. Een verbranding (explosie) van brandstof, heeft een bepaalde tijd nodig, niet veel, maar toch tijd. Het tijdstip van de explosie moet op het juiste moment plaatsvinden zodat de motor daaruit zijn maximale rendement kan halen. Stel dat is bij 750 omw./min 7,5 graden voor het bovenste dode punt.

Stel nu voor dat we de motor 4 x zo snel laten draaien, dus 3000 omw./min. De zuiger beweegt nu 4 x zo snel, de verbranding duurt echter steeds even lang. Willen we de explosie op dezelfde plaats laten terechtkomen, dan zit er dus niets anders op dan eerder te beginnen te ontsteken. (ongeveer 4 x vroeger = 30 graden). Zijn we er nog?

Standaard wordt er op twee manieren, gelijktijdig vervroegd. Een deel op toe-

rental (centrifugaal) en een deel via vacuüm, dat reageert op de belasting van de motor. De aansluiting hiervan zit in de venturi van de carburateur (boven de basklep). Draait de motor vol belast met een laag toerental, dan is er bijna geen vacuüm en wordt er weinig vervroegd (dit voorkomt o.a. ook pingelen). Hebben we echter een hoog toerental, dan gaat er veel lucht door de venturi en krijgen we een hoog vacuüm en dus veel vervroeging. Het vacuümdeel regelt ongeveer 50% van de totale vervroeging.

Wat doet een 009-ontsteking?

Deze stroomverdeler heeft een speciale en grotere vervroegingscurve (grafiek), die alleen wordt gerealiseerd met centrifugaal gewichten. Een vacuümvervroeger is niet meer aanwezig.

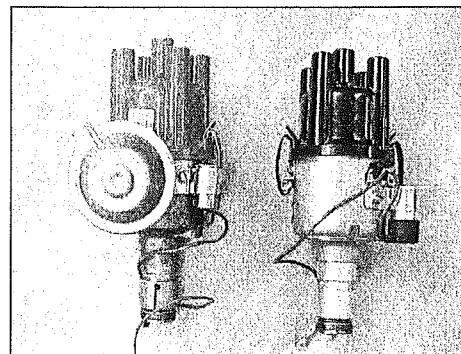
Deze vervroegingscurve is oorspronkelijk bedoeld voor getunde VW-motoren met een betere vulling (lees: dubbele carburateurs) en een hoger motorvermogen. Tevens om de hier niet meer functionerende vacuümvervroeger, te vervangen.

Met andere woorden: deze ontsteking vervroegt alleen bij oplopend toerental. Verder is de constructie en vonkopenbouw gelijk aan een andere, originele VW-ontsteking.

De foute keuzemogelijkheden, hier met de gevolgen op rij:

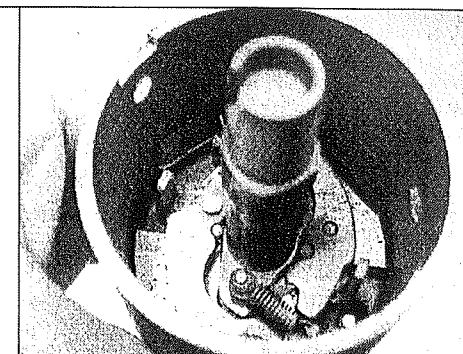
Een 009-ontsteking op een standaardmotor:

- De 3^e cilinder staan géén 2 graden later en dat is wel gewenst
- Het ontstekingstijdstip trekt zich niets aan van de belastingssituatie van de motor.



de standaard

de 009



het 009 centrifugaal mechanisme

- In een aantal omstandigheden staat het tijdstip duidelijk te vroeg
- Het koppel (trekkracht) van de motor gaat iets achteruit.

Een standaard ontsteking op een getunde motor met dubbele carburateurs:

- De 3^e cilinder staat 2 graden later en dat is hier niet nodig.
- In alle omstandigheden staat het tijdstip duidelijk veel te laat
- De motor komt niet aan zijn vermogen.
- De motor wordt te heet, hetgeen motorschade gaat veroorzaken. (verbrande kleppen en zuigers)

Stel voor we voorzien een 1600 cc motor met 2 dubbele Weber-carburateurs. We spreken dan technisch van 4-carburateurs, voor elke cilinder één venturi en een gasklep.

Elke carburateur hoeft nu maar (1600: 4 =) 400 CC te voeden. Er gaat dus ten opzichte van de standaard carburateur, 4 keer minder doorheen.

Anders gezegd: als de standaard carburateur goed is voor 100% gaat bij de Wevers door elke venturi maar 25% heen. Het spreekt voor zich dat inde venturi, als daar een aansluiting zit voor een vacuümvervroeger, maar een maximale waarde van 25% kan worden bereikt. En... als ik alle 4-venturi's aansluit? ... Nee, daar wordt het vacuüm ook niet hoger van.

Met dank aan:
Henk Hendriks

Beste leden

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

Mededeling van het bestuur!

Zoals u wel gemerkt zult hebben is onze voorjaarsrit in de omgeving Gorssel jammer genoeg niet doorgedaan. Dit had, zoals u wel zult vermoeden, uiteraard te maken met het MKZ-probleem.

Grote delen van Nederland ondervinden/ondervonden hinder van de gevolgen van het MKZ-virus. Zelfs het bezoek van de Koningin, de Prinsen, en natuurlijk Maxima aan omgeving Meppel en Hogeveen op Koninginnedag is niet doorgedaan.

De organisatoren van de voorjaarsrit, de heer en mevrouw de Vrij, hebben het bestuur laten weten, dat veel van de geplande rit niet meer te rijden was (is). Veel wegen waren (zijn) afgesloten en de geplande picknick kon ook geen doorgang vinden. Juist in dit gebied is er veel van het MKZ-probleem te merken. Er is zodoende door het bestuur besloten het evenement niet door te laten gaan.

We betreuren dit uiteraard ten zeerste, maar hebben begrip voor de situatie. We hopen dat u er ook begrip voor heeft.

Het Bestuur

Karmann Ghia Club Nederland zoekt bestuursleden m/v

De Karmann Ghia Club is een club voor liefhebbers van de legendarische volkswagen Karmann Ghia type 14 en 34 en telt op dit moment zo'n 460 leden.

Door de sterke groei is de club naarstig op zoek naar bestuursuitbreiding en bestuursondersteuning. In verschillende functie's.

Wil je het bestuur van een nog steeds groeiende K.G.C.N. versterken en zo een steentje bijdragen in een gezellige club, dan zoeken wij jouw.

Neem dan zo spoedig mogelijk contact op met

Dick Snel,

telefoon/fax (0345) 68 37 93

of een E-mailtje kan ook d.snel@wisch.nl

Karmann in Osnabrück 100 jaar!

In augustus dit jaar viert Karmann in Osnabrück haar 100-jarig bestaan

Natuurlijk kennen wij Karmann hoofdzakelijk van onze Karmannen en de VW Kever Cabriolet. Toch is het niet alleen Volkswagen die haar speciale modellen liet bouwen door Karmann. Voor de oorlog was het legendarische merk Adler de belangrijkste opdrachtgever van Karmann.

Na de Tweede Wereldoorlog liepen er bestellingen binnen van o.a. DKW, Ford, BMW, Porsche, AMC, Jaguar en momenteel wordt er naast de VW Golf Cabriolet nog de Renault Megane Cabriolet, de Audi Cabriolet en de Mercedes CLK Cabrio gebouwd.

Ook voert Karmann ontwikkelingsopdrachten uit voor diverse autofabrikanten. Zo wordt de volledige ontwikkeling van de Beetle Cabriolet door Karmann uitgevoerd en zal het eindproduct van de band gaan lopen in Puebla onder toezicht van Karmann-ingenieurs.

Karmann is ook reeds verzekerd van de productie van de nieuwe Golf IV Cabriolet en de nieuwe Audi Cabriolet.

Het feest

De voorbereidingen voor de festiviteiten rond 100 jaar Karmann zijn volop gestart en het is te hopen dat een grote diversiteit van Karmann producten, maar vooral Karmann Ghia's, de weg vinden naar Osnabrück tijdens het weekend van 17 tot 19 augustus 2001.

De hele viering van 100 jaar Karmann zal passen in een groot feest rondom het thema Mobiliteit en Auto met de naam "mobilEmotion". Grote gedeeltes van de stad Osnabrück worden volledig autovrij gemaakt en voor de deelne-

mers aan het 100 jaar Karmann feest wordt zelfs een aantal straten afgesloten om te gebruiken als parking voor de Karmann producten.

Voor meer informatie:
omt@osnabrueck.de

De Kever Cabriolet Club België (de heer Wim Koelman) heeft een reis georganiseerd. Hij heeft tot nu toe nog niet de maximaal noodzakelijk aantal deelnemers, en vindt het geen enkel bezwaar een aantal wagens van onze club te aanvaarden. In grote lijnen ziet het programma er zo uit:

Woensdag 15.8.01:

Rit volgens eigen route naar Wolfsburg, inchecken hotel, avondeten

Donderdag 16.8.01:

Vrij bezoek AutoStadt, diverse VW-doelen, avondeten Automuseum

Vrijdag 17.8.01:

Beschreven route naar Osnabrück, inchecken hotel, inschrijven Karmannfeest, avondeten

Zaterdag 18.8.01:

Karmannfeest,

Zondag 19.8.01:

Karmannfeest, terugreis

voor meer informatie:

Wim Koelman, Kever Cabriolet Club België/Genk:

Wim.Koelman@burmahcastrol.com

Het Bestuur

Samen uit,
samen thuis.

Volkswagen. Wie anders?



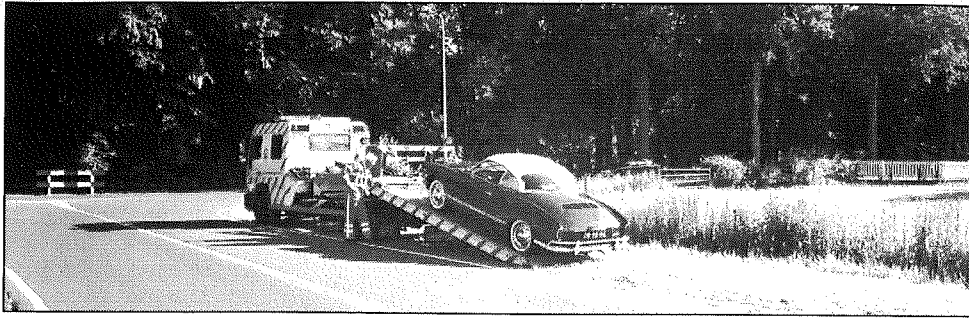
Onze Karmann Ghia

Iedere Karmann Ghia bezitter zal wel zijn eigen Karmanngeschiedenis kunnen vertellen. Deze Karmann is nog niet zo lang in ons bezit. Dat alles gegaan is zoals het gegaan is, kan ik soms nog niet geloven.

Ik had er vroeger nooit van durven dromen nog eens de eigenaar van een oldtimer te zullen zijn. En dan ook nog zo'n mooie. Want laten we wel wezen: de Karmann Ghia is een klasse apart. Er zijn maar weinig auto's die zo'n uniek en vriendelijk uiterlijk hebben en altijd weer leuke reacties van de omstanders uitlokken, van jong tot oud. Het begon allemaal in 1996. Tegenover de school waar ik werk in Kampen, woont een vriendelijke oude man. Altijd in voor een praatje, altijd bezig. Zijn grote liefhebberij: oude auto's opknappen. In zijn carport zag ik een keer een oude coupé staan, rood met een wit dak. Die werd in de loop der tijd helemaal gestript en langzamerhand opgeknapt. Op mijn vraag wat voor auto dat was zei hij: "Dat is een Karmann Ghia". Daar had ik nog nooit van gehoord. Ik herkende het type wel vanuit mijn jeugd. Toen dacht ik altijd dat het Porsches waren. Niet dus. In het voorjaar van 1997 stond er opeens een zelfde auto, maar nu een cabriolet.

Tijdens een pleinwacht eens even een praatje gemaakt bij het hek en gevraagd waar die andere gebleven was. O, die stond ergens in een loods. Die wilde hij een keer verkopen. Levert dat nog wat op? was mijn vraag. De prijs die hij toen noemde deed mij ineens met heel andere ogen naar die auto kijken. Daar moest ik het eens met mijn vrouw over hebben. We waren aan een andere auto toe en een belastingvrije tweede auto had natuurlijk voordelen. Zeker, als het zo'n plaatje is, waar ik langzamerhand steeds verliefder naar ging kijken. Natuurlijk moest mijn vrouw Arda hem ook eens zien, dus werd er een afspraak gemaakt om in de loods te kijken. Dat viel goed uit en na niet al te lange tijd werd de knoop doorgehakt. Dat werd onze tweede auto. Na alle toestanden met keuring en douane en RDW konden we ons in juni 1997 de trotse eigenaars noemen van een heuse oldtimer. Wie had dat kunnen denken. Wij niet. Wat een opzien baarde dat in ons kleine Kamperveen. Als

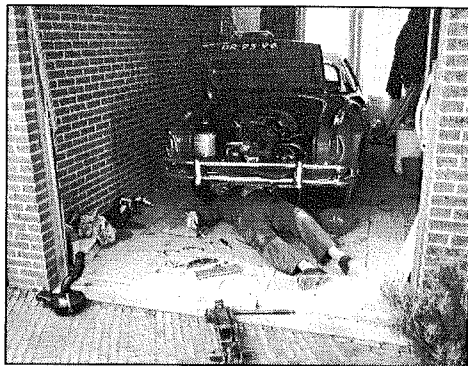




een lopend vuurtje ging het door het hele dorp. Heb ie Gaasenbeek al gezien? Die het een old wagentie ekocht! De eerste keer dat Arda meereed, zat ze met een rood hoofd te stikken van de lach. Wat voelde ze zich zitten. Maar ach, zulke dingen wennen snel.

De vriendelijk oude man, Herman Hamming, was inmiddels mijn Karmann-vriend geworden. Van automotoren heb ik nagenoeg geen verstand en hij des te meer, dus werd hij mijn trouwe steun en toeverlaat. Als er eens wat is met de motor staat hij altijd voor me klaar. Hij weet altijd wel een oplossing te vinden of aan een onderdeelje te komen.

Samen gaan we ieder jaar naar het VW Euroweekend. Eerst in Sevenum, voor ons een heel eind rijden, maar nu gelukkig naast de deur in Six Flags, een



goed kwartier rijden. Daar kopen we op de onderdelenmarkt alles wat we nodig hebben om onze Karmann op te knappen. Flink shoppen en prijzen vergelijken, want de prijzen variëren enorm. In de tijd na de inkopen worden alle slechte onderdelen vervangen, vooral de rubbers. De carrosserie is gelukkig vrijwel helemaal gaaf, want de auto komt oorspronkelijk uit Californië, dus roest zat er niet veel aan. De rubbers en het interieur daarentegen waren verdroogd. Het meeste had Herman al vervangen, maar er bleef nog genoeg over.

De techniek in een Karmann is nog dermate eenvoudig, dat ik het vervangen gelukkig meestal zelf kan.

Wat je allemaal in Amerikaanse auto kunt tegenkomen is verbazingwekkend. Herman vond een keer in een Karmann Ghia een hand vol Amerikaans geld en ook een hand vol scherpe patronen. Zeker de auto van een gangster geweest.

Tijdens het eerste lustrum van de KGCN waren we ook van de partij. Wat een weelde, al die prachtauto's. Dat is echt genieten. Nog nooit hadden we zoveel Karmann Ghia's bij elkaar gezien. *(Je ziet ze trouwens bijna nooit rijden. Waar zijn al die beauty's? Zoiets moois stop je toch niet weg in een garage? Kom op Karmannvrienden en vriendinnen, laat zien die auto!)*

Wat hebben we genoten tijdens die prachtige rit! Ook de rondleiding op kasteel Cannenburg was interessant. Er zijn daar heel wat foto's gemaakt. Maar vijf minuten na het vertrek van de Cannenburg sloeg voor ons het noodlot toe. Lawaai en stank achterin: foute boel! De berm in en open die motorkap. Met enkele deskundige Karmann-mensen erbij was de diagnose al snel vastgesteld: Vastgelopen dynamo. Einde verhaal. Van Autohaas konden ze ook niets beginnen, dus de wegwacht gebeld. Of er een sleper kon komen? Nee dus. Eerst moest er een wegwacht bij zijn geweest. Praten hielp niet, dus wachten: anderhalf uur!

Eindelijk kwam de beste man. "Ja, daar kan ik ook niets aan doen, ik zal even een sleper bellen". Die was er met een kwartiertje. Karmann erop en naar huis. Je voelt je dan wel beroerd. In de straat staat gelijk iedereen erbij. Je moet telkens hetzelfde verhaal vertellen. Houd er maar over op. We wilden natuurlijk zo snel mogelijk weer naar het feest.

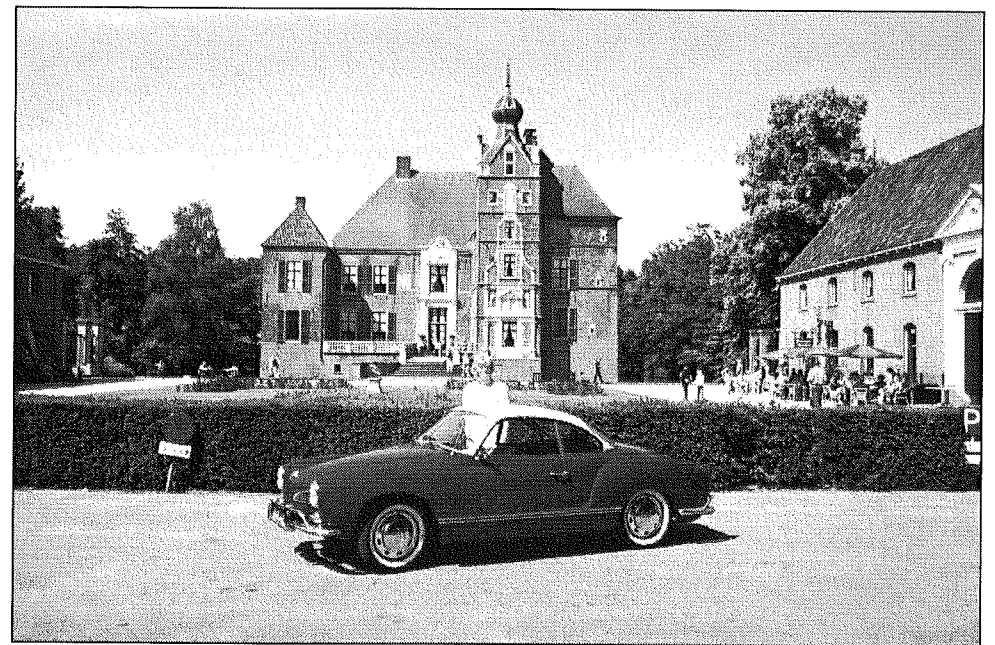
Gauw in de andere auto en weer terug. Het diner hadden we natuurlijk gemist, maar we waren op tijd voor de feestavond. Zo beleef je nog eens wat.

De volgende week naar Herman toe. Natuurlijk uitgebreid verteld over de prachtige dag. Alleen was de vastgelopen dynamo een domper geweest. Hij zou 's avonds wel even komen kijken. In een uurtje had Herman er een nieuwe dynamo in. Zijn commentaar: "Had mij maar gelijk gebeld, dan had je het diner niet gemist". Gouden kere!

Gelukkig hebben we nadien geen ernstige problemen meer gehad. We gaan rustig verder met het verfraaien van de Karmann en we gaan weer regelmatig vrolijk en met gepaste trots achter het stuur van de Karmann zitten.

Wat ons betreft gaat deze geschiedenis nog lang duren.

Peter Gaasenbeek



**ON THE ROLL SINCE 1955
AND STILL GOING STRONG**



www.vwclassics.nl

Nu ruim 60 auto's met foto's te bezichtigen.

VW Classics

Boerenkamplaan 58 • 5712 AG Someren • Fax & Telefoon 0493 47 00 60

internet: www.vwclassics.nl • e-mail: vwclassics@tref.nl

Openingstijden: Dinsdag t/m vrijdag van 9.00 tot 18.00 uur. Zaterdag van 9.00 tot 17.00 uur.

Dinsdagavond na telefonische afspraak van 19.30 tot 21.30 uur.

Vraagje!

Beste clubleden,

Het bestuur is al een tijdje druk met de voorbereidingen voor de presentatie van de club op het internet. Nu zijn we al aardig op weg, echter we hebben dringend hulp nodig. We zijn op zoek naar een clublid die thuis is in de wereld van web-sites en internet.

Gaat je interesse hier naar uit, kun je een web-site aanpassen en actueel houden, dan zitten wij op jou te wachten.

Voor meer informatie kan er contact opgenomen worden met onze voorzitter, de heer Dick Snel, tel.: 0345 - 683793.

In afwachting,
Het bestuur

Wij zoeken een enthousiaste redaktiemedewerk(st)er

Helaas hebben we niet één reactie mogen ontvangen. Vandaar onderstaand een herhaling van onze oproep voor een nieuwe redaktiemedewerk(st)er.

- Draag je de Karmann Ghia een warm hart toe?
- Heb je wellicht af en toe een uurtje vrij?
- Beheers je het Nederlands redelijk?
- Vind je het een uitdaging het clubblad te vullen?

Zo ja, dan ben jij de aangewezen persoon om Deanne op te volgen. Ruim vier jaar heeft zij de redactie-kar getrokken. Zij heeft nu te kennen gegeven hiermee te stoppen. Wellicht ben jij bereid het van haar over te nemen?

Wat houdt deze functie concreet in:

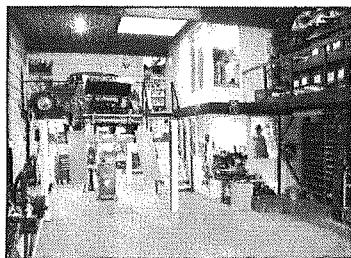
- Je bent lid van het bestuur (een enthousiaste groep mensen die er veel voor over hebben om de Karmann Ghia Club Nederland de leukste club van Nederland te laten zijn) en je neemt deel aan de bestuursvergaderingen.
- Je verzorgt dat binnengekomen copy in een juiste vorm gebracht wordt. (qua stijl, grammatica etc) en je mag je creatieve brein loslaten op het clubblad. En je ontvangt een PC met printer van de club om dit optimaal te kunnen verzorgen.

Wil je wat meer informatie, bel dan even met Deanne. Zij kan uiteraard alles zeggen over deze functie. Zij is te bereiken op telefoonnummer: 010 - 2205794, na 19.00 uur.

In afwachting,
Het bestuur

Volks Repairs

VolksRepairs is hét adres voor alle onderhoudswerkzaamheden aan uw Luchtgekoelde Volkswagen



Kom rustig eens een kijkje nemen in ons bedrijf én onze VW-shop



Op onze top-occasions krijgt u 3 maanden volledige garantie op de techniek én een nieuwe APK



FOCWA



AUTORESTAURATIEBEDRIJF

APK KEURINGEN en ONDERHOUD

VW-SHOP VOOR AL UW ONDERDELEN

COMPLETE en DEELRESTAURATIES

MOTORONDERHOUD en -REVISIE

SCHADEREPARATIES

INKOOP en VERKOOP OCCASIONS

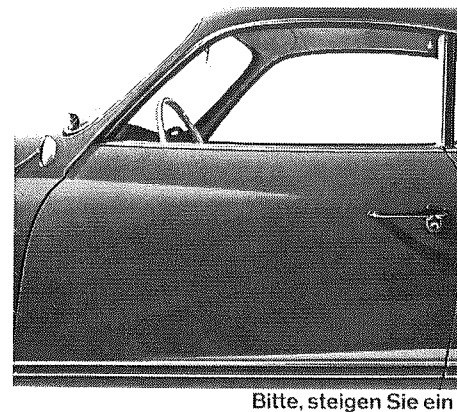
ELKE ZATERDAG: GRATIS DIAGNOSE

Industrieterrein Weg en Land
Weg en Land 31a
2661 DC Bergschenhoek
tel: 010-5223577
fax: 010-5226809
e-mail: info@volksrepairs.nl
internet: www.volksrepairs.nl

Openingstijden:
Maandag t/m vrijdag:
9.00 uur tot 18.00 uur
Zaterdag:
9.00 uur tot 16.00 uur

1963

K A R M A N N
Ghia

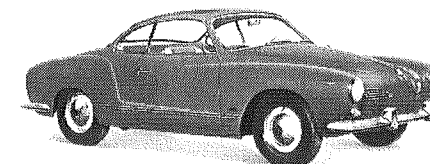


Bitte, steigen Sie ein

De productie van het 1963 model begint in augustus 1962 met chassissnummer 5 677 118.

De eenvoudigste manier om een '63 Karmann te herkennen, is waarschijnlijk aan z'n nieuwe kleuren, omdat er de laat-

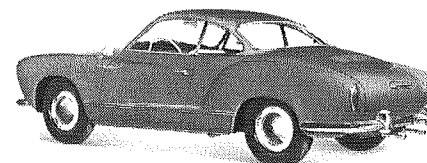
ste twee jaren aan de kleuren niets gewijzigd is. Karmann geeft de voorkeur aan 2-kleurige carrosserien en de 10 verkrijgbare kleuren hebben allemaal een tweede kleur op het dak van de coupe. De cabrioletversie heeft tevens de keuze uit meerdere kleuren voor het dak. De nieuwe kleuren voor 1963 zijn terra bruin L571 met een beige dak, parelwit L87, smaragd groen L514, polarblauw L532 met een



Ist er nicht schön,

blauw-wit dak L289 en manila geel L560 met een zwart dak L41. De zes terugkomende kleuren zijn antraciet L46, pacific blauw L398, rubin rood L456, zeeblauw L360, parelwit L87 en zwart L41.

Aan de buitenkant van het type 14 zijn verder niet veel opvallende verschillen te vinden, buiten het nieuwe Karmann Ghia



der Volkswagen 1200 Karmann-Ghia?

LINKS EN BOVEN, deze afbeeldingen zijn afkomstig van de brochure van 1963. (met dank aan Carl Sueters).

RECHTS, nieuw voor 1963 is het Volkswagen embleem dat links van de kentekenplaatverlichting is geplaatst.

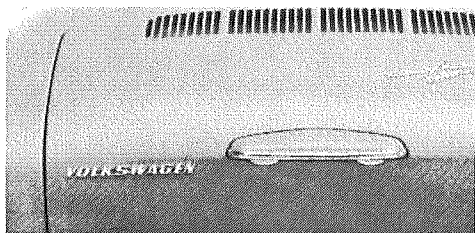
embleem en het VW-embleem op de motorklep!

Met de introductie van het type 34 in het voorgaande jaar is Karmann vrijwel direct begonnen met het gebruik van dezelfde onderdelen van type 14 voor type 34. Er worden zelfs onderdelen van de Karmann Ghia's gebruikt op andere carrossieriën van Karmann, waaronder Porsche.

Eén van de eerste onderdelen die op beide type Ghia's wordt gebruikt is het Karmann Ghia-embleem op de motorklep. Deze is kleiner dan het voorgaande model op het type 14, maar wordt nog wel op dezelfde plek bevestigd!

Op het type 14 wordt vanaf nu ook het 'Volkswagen'-embleem op de motorklep geplaatst.

Aan de binnenkant van het type 14 wordt maar weinig veranderd, behalve de nieuwe knoppen en de afwezigheid van

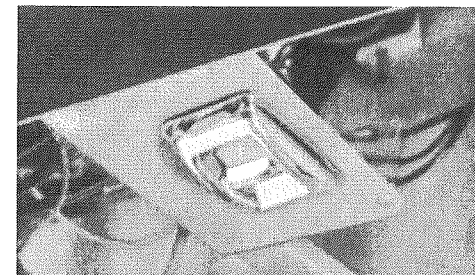
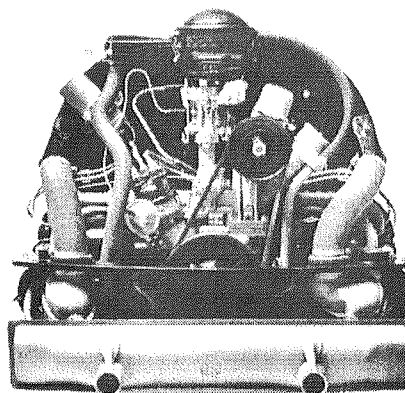


gekeurde stoelframe's en stuurkolom van de voorgaande 2 jaren.

In '61 en '62 had Volkswagen namelijk de stoelframe's en de stuurkolom voorzien van gewaagde kleurcombinaties, waaronder blauwe sturen enz. en alle knoppen zijn ivoor van kleur.

In 1963 wordt de Volkswagenfabriek wat conservatiever door alle sturen, stoelframe's en knoppen zilver-beige te maken. De grootste verandering aan de Karmann Ghia komt in het midden van de productierun. Vanaf het chassisnummer 5 199 980 wordt de nieuwe 1200 motor geïntroduceerd. Deze motor is voorzien van een volledig nieuwe opbouw waaronder een nieuw koelhuis dat nu voorzien is van 2 openingen waaraan 2 flexibele papieren kokers bevestigd zitten. Deze papieren

LINKS EN ONDER, dit zijn de 2 handleidingen van '63 die je bij de auto kreeg als je hem nieuw kocht.



BOVEN, deze knop onderaan het dashboard van het type 34 is voor de bediening van het elektrische schuifdak.

LINKS, dit is de nieuwe 1200 motor van 1963. Let op het nieuwe koelhuis en het nieuwe type uitlaat.

kokers zijn aangesloten op nieuwe warmtewisselaars die voor een betere en sterkere doorstroom van warme lucht zorgen in de auto. Deze wijzigingen aan de motor brengen met zich mee dat er ook een nieuw type uitlaat gemonteerd wordt en dat de verwarmingskabels een andere lengte krijgen.

Het volgende jaar krijgt de Karmann Ghia nieuwe voorspatborden, koplampen en knipperlicht-units.

Type 34

Het vorig jaar geïntroduceerde type 34 heeft in het tweede bouwjaar al diverse wijzigingen ondergaan.

Net als bij het type 14 heeft het type 34 diverse nieuwe emblemen gekregen. Het rechthoekige neus-embleem wordt nu vervangen door een klein rond VW-logo. Dit VW-logo is hetzelfde als het logo dat op de voet van het type 14 neus-embleem gemonteerd zit. Het Karmann Ghia-logo dat in 1962 rechts van het linker achterlicht zit, wordt vanaf nu bovenop de motorklep geplaatst, rechts boven de koelsleuven.

Op de plek waar dit KG-logo voorheen zat, wordt nu het Volkswagen-embleem geplaatst. Het 1500 logo zit nog wel op

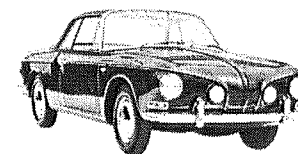
dezelfde plek. De 1500 motor is gelijk aan die van vorig jaar.

Een paar andere wijzigingen zijn een uit 3 delen bestaande voorruitlijst, de stoelverstellingsknop die nu op een andere positie zit en de knoppen voor de frisse luchttoevoer zijn vergroot.

Maar de meest opvallende verandering / vernieuwing is de introductie van het 245 model. Dit is een type 34 Ghia met een elektrisch schuifdak. De bedieningsknop voor het schuifdakmechanisme zit onder het dashboard, links van de asbak.

Uit onderzoek blijkt dat het type 34 de tweede auto ter wereld is met een elektrisch schuifdak. De allereerste auto met een elektrisch schuifdak was een paar maanden eerder geïntroduceerd, maar dan op een door Karmann geproduceerde Porsche coupe. Het schuifdak zelf wordt vervaardigd door het Duitse bedrijf Golde, die ook de Kevers voorziet van vouwdaken. De volgende aflevering ga ik in op de veranderingen aan de motor die onder andere meer pk's krijgt.

Rinie Roodbeen



Najaarsrit 9 september 2001

Het is dan eindelijk zover!

Na de MKZ-problemen kunnen we weer een clubrit gaan rijden. En wel in Zuid-Holland. Op 9 september a.s. worden we verwacht in:

Restaurant Café 'De Krabbeplas'
Surfpad 50, 3123 TW Vlaardingen
Tel.: 010 2340755

Hoe vindt u Restaurant Café 'De Krabbeplas'?

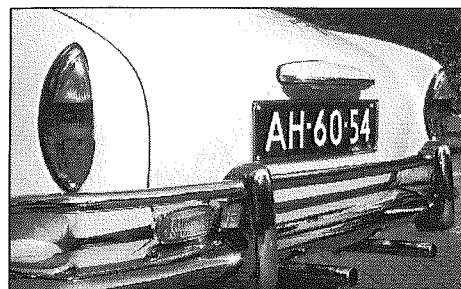
- A20 richting Hoek van Holland.
- Afslag 8, Vlaardingen West
- Verkeerslichten rechtsaf.
- Einde weg linksaf (bord 'Krabbeplas')
- Bocht naar rechts (bord 'Krabbeplas')
- Brug over de A20.
- Einde weg linksaf = Surfpad
- Doorrijden naar de parkeerplaats.

Vanaf een uur of tien staat de koffie klaar. We vertrekken om 11.00 uur voor de rit en rijden via een mooie route naar de Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg. De eerste 50 personen die zich **schriftelijk** opgeven krijgen daar een rondleiding van 1,5 uur, tussen 12.00 en 13.30 uur. Als u niet mee wilt met deze rondleiding wilt u dit dan aangeven op het inschrijfformulier!! Ook is er gelegenheid hier de lunch te gebruiken (overigens voor eigen rekening!).

Deze rit is alleen voor clubleden.

Wilt u deelnemen aan deze dag, vult u dat het onderstaande inschrijfformulier volledig in.

Tot ziens in Vlaardingen
Anja en Hubert Tribus

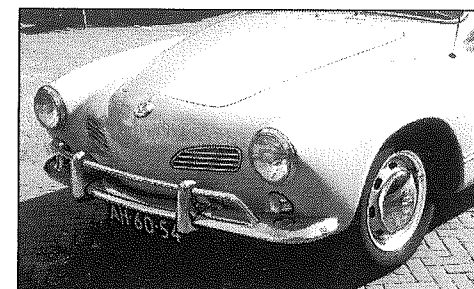


gesproken dat de contactpersoon in Nederland op bezoek zou gaan en daar foto's van de auto zou maken die ik dan later zou bekijken. Op de foto's zag de Karmann er heel mooi uit, een aparte zandgele kleur (castella gelb) met een crème dak en een zwart interieur. De Karmann was van januari 1967 en was in 1991 vanuit Amerika in goede staat naar Italië gekomen alwaar hij van een nieuwe laklaag werd voorzien. Ook op de close-up foto's zag alles er netjes uit. Maar een auto kopen van een foto is toch wel riskant. Even daadwerkelijk om de auto heenlonen en hem overal

Ghia Italia

Hallo Karmann liefhebbers, mijn naam is Ton Bavelaar en ik ben 37 jaar.

Sinds begin vorig jaar in bezit van een Karmann Ghia en zodoende ook meteen lid geworden van de Karmann Ghia Club Nederland. We hebben een aantal jaren in een kever rondgereden (we zijn begonnen met een Mexico kever uit 1981, daarna kwam er een ovaalkever die compleet gerestaureerd was). Met deze ovaalkever hebben we veel evenementen bezocht en tijdens deze meetings bleven we steeds vaker bij een Karmann Ghia kijken. Tijdens een bezoek aan een oldtimershow stond een gele Karmann Ghia Cabrio te koop. De auto was in een redelijke staat. Daar was toch weer die interesse! De Karmann is van bouwjaar 1964 en eind jaren tachtig naar België gekomen. Er moest echter nog wel het één en ander aan gebeuren om de auto



maand later met een grote auto-transporthaler naar Nederland te sturen.

Als dan na 5 weken wachten eindelijk de Karmann de straat in komt rijden, haal je toch wel even opgelucht adem. Na een grote inspectie bleek dat mijn Italiaanse vriend niets teveel had gezegd. De Karmann was ook op de belangrijkste plekken in orde. Hij was voor het grootste gedeelte origineel en had hier en daar toch wat gebruikssporen. Er zijn weliswaar nog wel een paar dingen voor verbetering vatbaar, maar dat mag de pret niet drukken. De RDW keuring was een fluitie van een cent.

door de RDW-molen te krijgen. De motor liep niet echter lekker en aan de bodem moest gelast worden. Toch besloten we de koop te doen en in de zomer hebben we er al een aantal dagen (met de kap naar beneden) van kunnen genieten.

Na die lange zomer van 2000 besloten we dat een dichte Karmann toch iets beter bij ons gezinnetje past. Daarnaast wilden we een Karmann waar iets minder werk aan zit. Na een aantal 'schitterende exemplaren' in Nederland bekeken te hebben, viel mijn oog (tijdens een avondje surfen op het internet) op een Karmann coupé uit Italië. De Karmann werd via een bevriende relatie in Nederland te koop aangeboden. Op mijn vraag wanneer ik de auto kon bezichtigen kreeg ik als antwoord dat ik datzelfde weekend naar de auto kon komen kijken. Dit vond ik echter niet zo'n goed idee. Er werd toen af-

V.O.F. 'de keverspecialist'

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

Ook hebben wij alle Keveronderdelen op voorraad.

Veel Karmann Ghia onderdelen en rubbers.

**Uitsluitend
eerste montage!**

**Alles
Duitse kwaliteit**

Bel of fax voor prijsinformatie, voor de laagste prijzen!
Schooldijk 60 - 7833 GM Nieuw Amsterdam Tel. (0591) 55 22 92

Najaarsrit 9 september 2001

Het is dan eindelijk zover!

Na de MKZ-problemen kunnen we weer een clubrit gaan rijden. En wel in Zuid-Holland. Op 9 september a.s. worden we verwacht in:

Restaurant Café 'De Krabbeplas'
Surfpad 50, 3123 TW Vlaardingen
Tel.: 010 2340755

Hoe vindt u Restaurant Café 'De Krabbeplas'?

- A20 richting Hoek van Holland.
- Afslag 8, Vlaardingen West
- Verkeerslichten rechtsaf.
- Einde weg linksaf (bord 'Krabbeplas')
- Bocht naar rechts (bord 'Krabbeplas')
- Brug over de A20.
- Einde weg linksaf = Surfpad

Vanaf een uur of tien staat de koffie klaar. We vertrekken om 11.00 uur voor de rit en rijden via een mooie route naar de Stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg. De eerste 50 personen die zich **schriftelijk** opgeven krijgen daar een rondleiding van 1,5 uur, tussen 12.00 en 13.30 uur. Als u niet mee wilt met deze rondleiding wilt u dit dan aangeven op het inschrijfformulier!! Ook is er gelegenheid hier de lunch te gebruiken (overigens voor eigen rekening!).

Deze rit is alleen voor clubleden.

Wilt u deelnemen aan deze dag, vult u dat het onderstaande inschrijfformulier volledig in.

Tot ziens in Vlaardingen

✓ Auto's van 20 jaar en ouder:

Premie WA + Casco: vanaf f 130,- /€59,- en 1,65% van de taxatiewaarde.

- **Dagelijks vervoer toegestaan.**
- **Geen eerste auto verplicht.**
- **Alle genoemde premie's inclusief groene kaart.**
- **Vaste taxatie conform artikel 275 W.v.K.**
- **Bereikbaar via**
fax: (038) 422 26 00 of
e-mail: voermangreve@era.nl

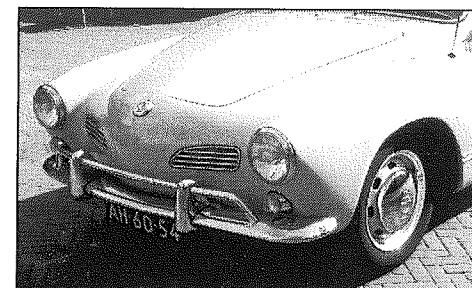
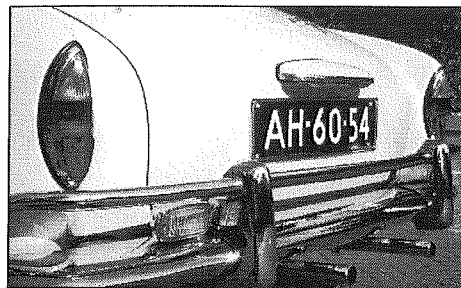
Vraag vrijblijvend offerte, ook voor motoren en scooters. Classico Verzekeringen (voorheen Nivo Adviesgroep) is onderdeel van Voerman Greve assurantiën.

extra korting
voor 2e auto
en volgende

CLASSICO
VERZEKERINGEN

Bel (038) 422 68 00

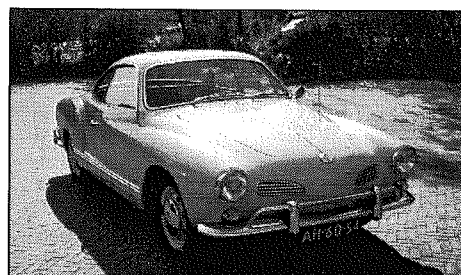
Classico Verzekeringen,
Postbus 1311, 8001 BH Zwolle
(dagelijks van 9.00 - 17.00 uur)



gesproken dat de contactpersoon in Nederland op bezoek zou gaan en daar foto's van de auto zou maken die ik dan later zou bekijken. Op de foto's zag de Karmann er heel mooi uit, een aparte zandgele kleur (castella gelb) met een crème dak en een zwart interieur. De Karmann was van januari 1967 en was in 1991 vanuit Amerika in goede staat naar Italië gekomen alwaar hij van een nieuwe laklaag werd voorzien. Ook op de close-up foto's zag alles er netjes uit. Maar een auto kopen van een foto is toch wel riskant. Even daadwerkelijk om de auto heenlopen en hem overall eens goed inspecteren, dat is er niet bij! Maar wie niet waagt, wie niet wint dacht ik. Ik besloot de auto te kopen. (mijn directe omgeving had mij inmiddels voor gek verklaard!). De Italiaanse eigenaar verzekerde mij echter dat ik van de koop absoluut geen spijt zou krijgen. Toen oktober vorig jaar de Karmann naar Nederland kwam, dreigde het toch even mis te gaan. De auto die de oplegger trok, kwam door motorpech niet veel verder dan de Zwitserse grens. Besloten werd om met de Karmann terug naar Italië te rijden en hem een

maand later met een grote auto-transporter naar Nederland te sturen. Als dan na 5 weken wachten eindelijk de Karmann de straat in komt rijden, haal je toch wel even opgelucht adem. Na een grote inspectie bleek dat mijn Italiaanse vriend niets teveel had gezegd. De Karmann was ook op de belangrijkste plekken in orde. Hij was voor het grootste gedeelte origineel en had hier en daar toch wat gebruikssporen. Er zijn weliswaar nog wel een paar dingen voor verbetering vatbaar, maar dat mag de pret niet drukken. De RDW keuring was een fluitje van een cent. Het is alleen jammer dat ik zolang op de papieren moest wachten (dit i.v.m. de Kerst-drukte; het duurde wel 7 weken). Na een flinke poetsbeurt ben ik meteen met de Karmann Ghia de weg opgegaan. Wat voor gevoel dat geeft, hoef ik u niet uit te leggen... Voor wat betreft de cabrio; die wordt momenteel gerestaureerd door een enthousiast clublid. Een verslag hiervan houden we dus nog tegoed.

Ton Bavelaar
Leiden



Technische dag!

Zaterdag 21 april 2001.

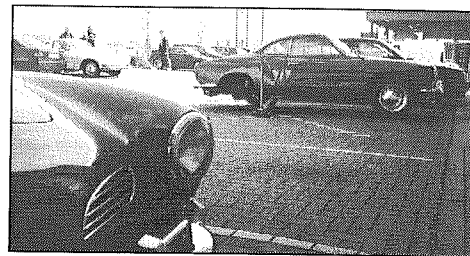
Autobedrijf van den Udenhout te Zaltbommel

Het eerste evenement van dit jaar was, zoals gebruikelijk, een technische dag. Een dag om je Karmann eens grondig te bekijken, en om je Karmann klaar te maken voor weer een jaartje zorgeloos oldtimer-rijden.

De Karmann Ghia Club Nederland was deze dag welkom bij Autobedrijf van den Udenhout te Zaltbommel, in hun mooie garage vrijwel direct aan de autobaan.

Vanaf 10.30 uur druppelden er steeds clubleden en Karmannen binnen. Het was een prachtige dag; het zonnetje scheen en er was een aangename temperatuur.

De taxateur was ook weer paraat en heeft in totaal zo'n 8 auto's getaxeed. In totaal zijn er wel 15 auto's geweest. Er werd druk gesleuteld; autobedrijf van



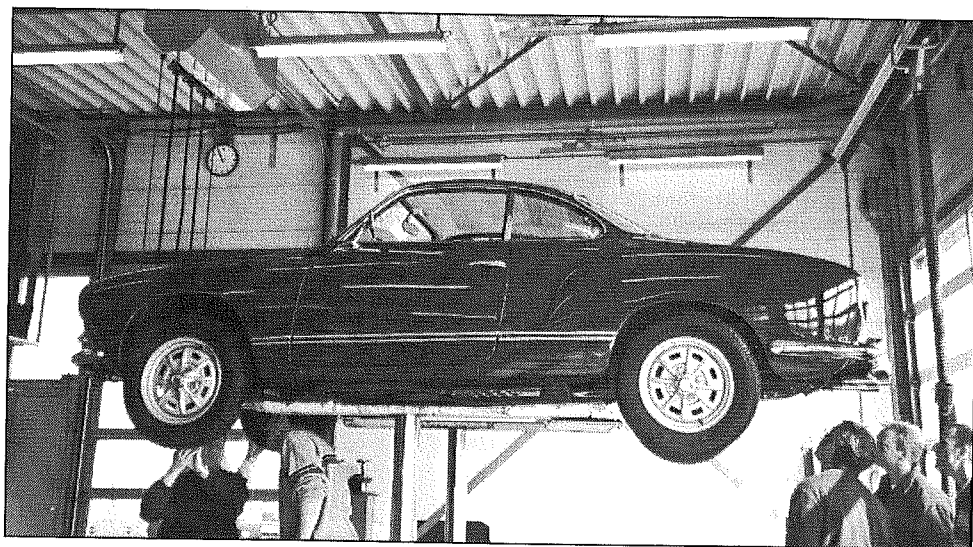
den Udenhout had ons een brug beschikbaar gesteld.

Menig Karmannetje ging de lucht in en er was veel aandacht van de bezoekers voor iedere willekeurige Karmann.

Bijgaande foto's geven u een idee hoe het was. Wij bedanken Autobedrijf van den Udenhout voor hun gastvrijheid.

Tot één van de volgende evenementen

Deanne Kalkan



KARMANN GHIA CLUBSHOP

Nieuw K.G. zilver hanger cabrio + ketting of coupé	f 38,00
K.G. gouden hanger cabrio type 14	f 257,50
K.G. gouden coupé type 14	f 257,50
Steekspeld K.G. cabrio rood of blauw	f 16,75
NL. K.G. clubschildje	f 19,75
Das speld K.G. logo	f 29,75
'Karmann Ghia' logo steekspeld	f 15,75
VW service manual 70-79 (Engels ook U.S.A. type).....	f 97,80
Handboek type 34 (engels).....	f 38,50
handboek motor	f 42,50
handboek chasis, carr., K.G.. Nederland	f 42,75
Achterraut K.G. type 14, 1971-'74 (ex porto)	f 415,00
Nieuw , horloge op wijzerplaat 14 of 34	f 59,95
Omslag voor clubbladen	f 19,75

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.

Advertentiebon

U kunt onderstaande bon invullen en opsturen naar:

Deanne Kalkan, A. Tartaud Kleinstraat 42, 3066 JH Rotterdam

Leden: gratis (2x per jaar) Niet leden: f 25,- per advertentie. Na ontvangst betaling, volgt plaatsing in clubblad.
Tevens ontvangt u een bewijsexemplaar.

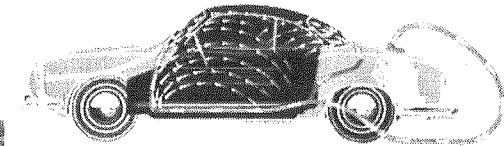
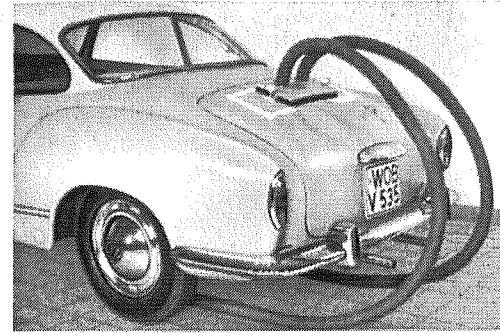
te koop aangeboden gezocht onderdelen

Naam:

Straat:

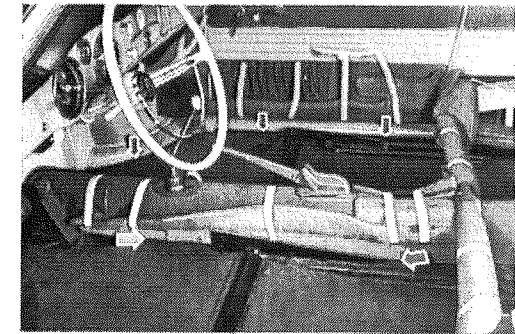
Postcode + Plaats:

Telefoonnummer:

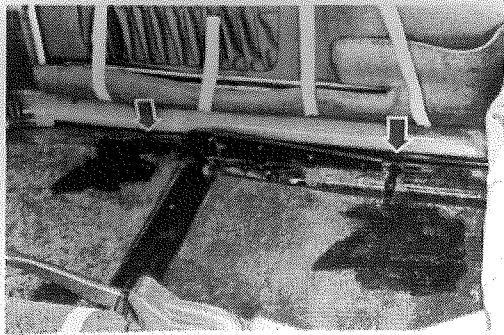


14/25 De laatste foto's hebben ons aangetoond, dat het vacuüm of trek in het interieur het waterbinnendingen gedurende het rijden sterk beïnvloedt. Reclameert een cliënt lekkages, die U in de garage niet alleen door het afspuiten van de wagen kunt vinden, dan moet getracht worden, de gedurende de rit optredende onderdrukken naar voren te halen. Dit geschiedt met een afzuiginrichting, die over de luchtkoelingspletten wordt aangebracht. Deze afzuiginrichting is een zelf te fabriceren gereedschap en kunt U met geringe kosten zelf vervaardigen. Een lekening is op verzoek door de fabriek te leveren. De slangen sluiten wij aan de verwarmingspijpen bij het achterste dwarstravers aan. Van te voren moet men de geluiddempers demonteren. De luchtkoelingspletten naast de afzuiginrichting moeten dichtgeplakt worden.

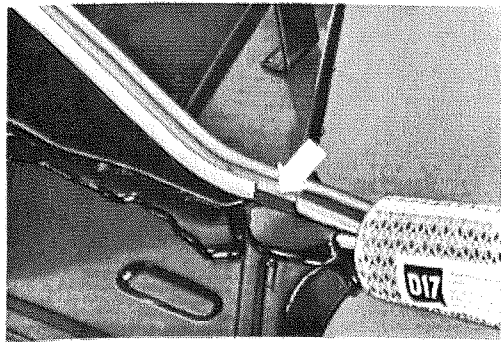
14/26 De motor laten wij met ong. 1500 toeren per minuut lopen. Bovendien moet de koelluchtkegel in geheel geopende stand worden geblokkeerd en de ventilatieopeningen vóór, evenals de ruiten worden gesloten. Door het wegzuigen van de lucht uit het interieur ontstaat nu het gewenste vacuüm.



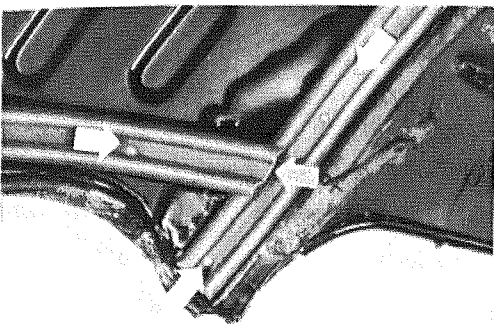
14/27 Om het interieur gedurende het afspuiten precies te kunnen observeren moet U de zittingen en matten verwijderen en de bekleding omhoog klappen. Bovendien moeten de plaatsen, die het eerst de lekkage kunnen veroorzaken — waarop de pijlen hier wijzen — met fijn talkpoeder worden bestraoid. Indien bij het afspuiten van de wagen water in het interieur komt, kunt U op deze wijze de loop van het water nauwkeurig volgen.



14/28 Wij beginnen er mee, het rubber tussen chassis en carrosserie van buiten af te spuiten. Na enige minuten verloopt zich aan de twee aangegeven plaatsen water. Een dichtkitten van buiten of van binnen heeft op den duur hier geen succes. Het rubber moet worden vervangen.

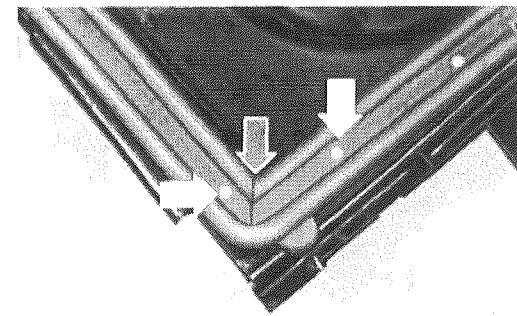


14/29 Nadat wij de carrosserie gedemonteerd hebben, snijden we het rubber voor de voorste dwarstravers bij en nagelen deze vast. Opdat het rubber op het langsprofiel van de bodemplaat, die hier nog niet te zien is, met het rubber van het voorste dwarstravers goed aansluit, snijden we in de lip, die op de binnenkant ligt, op de aangegeven plaats een uitsparing. Op het langsprofiel van de bodemplaat spuiten we kit in de uitsparing. Dezelfde werkzaamheden herhalen we vervolgens ook aan de andere kant van het chassis.



14/30 Nu spijkeren we het rubber zo op het langsprofiel, dat de uitsparing van het rubber van de voorste dwarstravers hierin valt. De middelste pijl wijst hierop. De drie buitenste pijlen geven de plaats aan, tot waar men de kit uit moet strijken. Let U er speciaal op: niet de hoeveelheid van de aangebrachte kit kan een wagen voor lekkage beschermen, alleen slechts systematisch uitgevoerde werkzaamheden tezamen met een goed gebruik van de kit.

14/31 Het rubber voor de lengte van het chassis en voor de achterste dwarstravers nagelen we in één stuk vast. Hierdoor vermijden we de hoek aan de achterzijde. Zoals U hier ziet, is het noodzakelijk het rubber aan de achterste hoek van de binnenkant uit tot aan de buitenste rand in te kerven. Indien dit rubber is gemonteerd, moet de overgang — de binnenste pijl wijst hierop — weer volledig tegen elkaar aanliggen. Opdat het rubber bij het achterste eind bij het monteren van de carrosserie niet wordt weggedrukt, bevestigen we hier het rubber extra met plaatschroeven. Vervolgens spuiten we nog een weinig kit op de achterste hoek.

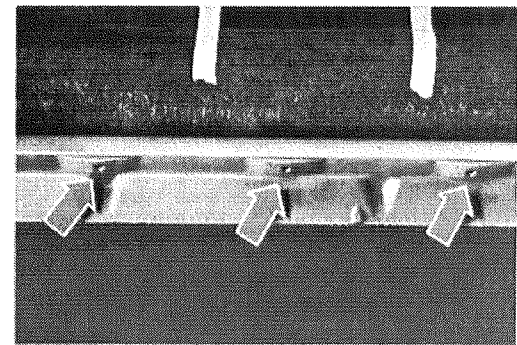


14/32 Voordat U de carrosserie weer op het chassis plaatst, moet U de aanligvlakken op die plaatsen narichten, — zoals hier duidelijk te zien is — welke door het aantrekken van de carrosseriebouten zijn vervormd. De verschillende carrosseriebouten moet U met het voorgeschreven koppel aantrekken:

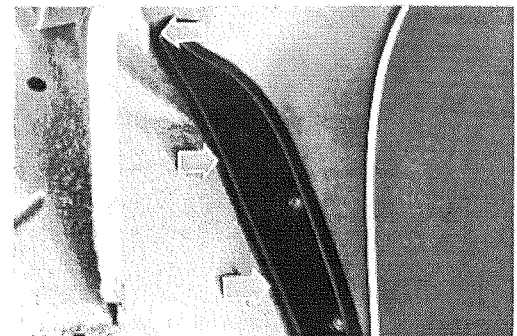
boulen M 10 met 2 kgm.

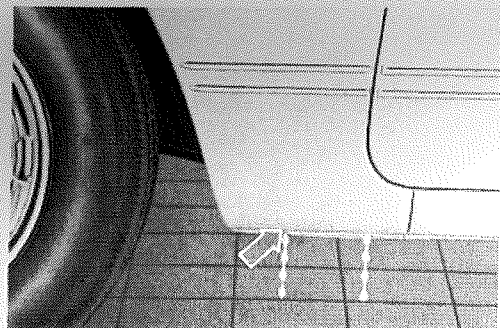
boulen M 8 met 1,2 kgm.

Hierbij moet men echter steeds op het rubber letten. Begint deze zich te vervormen, dan moet men verder aantrekken vermijden. U beschadigt anders het rubber, wat wederom lekkages tengevolge kan hebben.

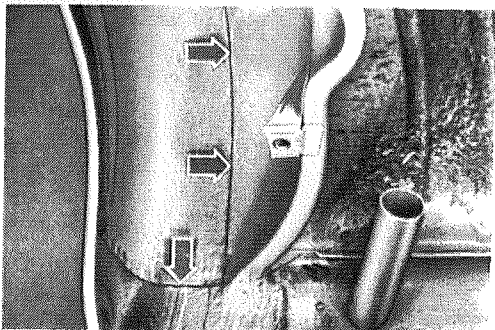


14/33 Nu volgt het afspreken van het voorste spatbord. Werpt U eerst een blik onder het voorste spatbord. Hoofdzakelijk moet men de naad van de voorste waterplaat, die door de beide onderste pijlen is aangeduid en de bovenste hoek met de rubberdichting afspreken. Water, dat op deze plaatsen naar binnendringt, kan door de lasnaden in het interieur komen. Bij lekkages moet men deze naad met kit opvullen.

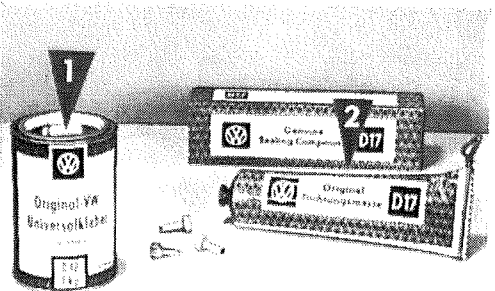




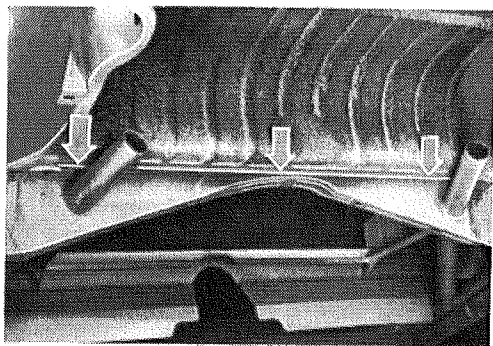
14/34 Niet altijd is het mogelijk om de platen, die door het opsplattend water van de voorwielen kunnen worden bereikt, volkomen af te dichten. Water, dat achter deze steunplaat komt, moet door de beide afvoergaten weer terugvloeien. Daar in de constructie slechts één gat aanwezig is, moet U bij lekkages bij het voorste spatbord nog extra op de plaats waar de pijl wijst, een gat van 10 mm boren.



14/35 Kijken we nu eerst eens naar de achterste spatborden van binnen. De pijlen tonen ons duidelijk, op welke naad de waterstraal moet worden gericht. Bij elk spatbord moet het afsputten ongeveer 5 minuten duren. Zijn de naden lek, dan blaast U deze eerst met luchtdruk droog. Vervolgens worden deze dan in de juiste volgorde afgedicht.

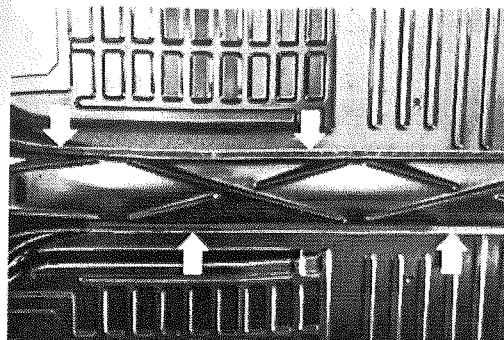


14/36 Eerst strijken we VW-Universallijm D 12 dun op de naden en laten dit enige minuten drogen. Gebruikt U voor het afdichten origineel VW-kit D 17, dan moet de naad van de plaat eerst steeds met een film Universal-lijm D 12 worden overtrokken. Hierdoor heeft U de zekerheid — zoals bij het achterste spatbord — dat de kit niet reeds na een korte tijd er weer afspringt.



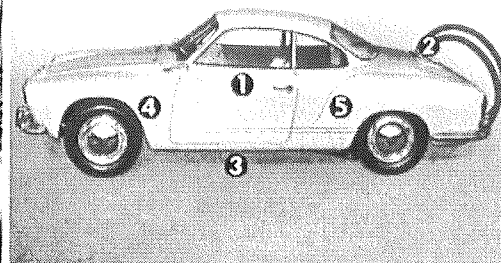
14/37 Dringt door de aangeduide naad over de achterste dwarsstravers water in de wagen, dan wordt deze met VW-Universal-lijm D 12 en met originele VW-kit D 17 afgedicht.

Om U de naad duidelijker te tonen, werd deze van een gedemonteerde carrosserie gefotografeerd.



14/38 Vervolgens komen de verbindingsnaden tussen de bodemplaat en de chassistentunnel ter sprake. Hiervoor moet U de wagen opkrikken. Een tweede monteur let daarbij constant op het interieur met behulp van een looplamp.

Let U a. u. b. op deze belangrijke aanwijzing: stelt U de waterstraal zo in, dat deze niet hard op de plaat komt. Het water moet zeer fijn sproeien, zoals ook gedurende het rijden in de regen het geval is. Bij lekkages moet men deze naad van buitenaf afdichten en weliswaar weer eerst met lijm D 12 en dan met kit D 17.



14/39 Laten we nu alle werkzaamheden aan deze Karmann-Ghia-coupé nog één maal bekijken:

- 1 - Indien een wagen in de garage komt, dan moet U eerst alle oorzaken van lekkage controleren, die van buiten te herkennen zijn. Deze gebreken treden hoofdzakelijk op aan de portieren.
- 2 - Kunnen we een lekkage niet alleen door het afsputten ontdekken, bedien U dan van een hulpgereedschap, die met behulp van de lopende motor een vacuum in het interieur van de wagen bereikt. Hierdoor bereikt U ongeveer dezelfde toestand, zoals gedurende een rit in de regen in de wagen optreedt.
- 3 - Bij het afsputten stelden wij vast, dat een rubber tussen chassis en carrosserie water doorliet. Het chassisrubber werd vernieuwd.
- 4 - Daarna volgde het afsputten en afdichten van de voorste spatborden; van binnenuit.
- 5 - Tenslotte stelden wij vast, lekkages bij de achterste spatborden en aan de naad boven de achterste dwarsstravers. Deze naden werden met VW-Universallijm D 12 en met originele VW-kit D 17 afgedicht.

Heeft u technische vragen? Dan krijgt u technische antwoorden!

Zit u met een probleem? Komt u er voor wat betreft de techniek niet helemaal uit?

Zet uw vraag ook op papier en stuur het naar de redactie. Wij zorgen er dan voor dat u antwoord van Toon van Veghel zult ontvangen. Wij zullen de vragen en antwoorden in het clubblad plaatsen, zodat meerdere mensen er profijt van kunnen hebben.

We zien uw technische vragen met belangstelling tegemoet.

De redactie

VW EURO 2000

Een dag uit voor de liefhebber van luchtgekoelde vw's

Vw euro, een evenement dat al 15 jaar in Nederland georganiseerd word door 8 verschillende luchtgekoelde VW clubs. Een groot evenement georganiseerd in het weekend van 15 - 17 september welke ik, samen met mijn broers, traditiegetrouw elk jaar bezoek.

Zaterdag 16 september was het weer zover en togen wij voor dag en dauw richting Biddinghuizen. Dit jaar voor het eerst georganiseerd op het terrein van Six Flags Holland, omdat het terrein van "de Schatberg" in Sevenum (L) te klein was geworden. Dit betekende voor ons ruim een uur langer rijden, maar zeker de moeite waard. Diegenen

onder jullie die er ooit geweest zijn, en gezien het aantal aanwezige Karmann's zijn dat er nogal wat, zullen dit zeker beamen. Het had voorgaande dagen nogal geregend en ook deze dag begon met regen en een koude gure wind. Voorzien van regenjas, paraplu en oude schoenen/ laarzen waren we voorbereid op het ergste. Eenmaal aangekomen hield het gelukkig op met regenen en kwam zo nu en dan het zonnetje door. Op het moment dat je arriveert zie en proef je al de sfeer. Het terrein oprijdende en wachtende aan de kassa geven je al een ruime voorproef van wat je allemaal kan verwachten. Waar je ook kijkt, zie je VW's in al hun uitvoeringen, van origineel tot uitgedoste exemplaren, af en aan rijden. Daaronder ook de nodige Karmann Ghia's. Na een kop koffie en een broodje liepen we door naar de onderdelenmarkt, ons belangrijkste doel van deze dag. Een half uur voor aanvang van de markt waren we aanwezig, maar gelukkig was deze al toegankelijk. We liepen naar een uiteinde van de markt, om zo vanuit die kant systematisch alles af te kunnen speuren, op zoek naar dat ene onderdeel. Als door een insect gebeten rende mijn



Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia verschijnt ongeveer half juli 2001.
De deadline voor kopij is: 15 augustus 2001.

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

oudste broer plotseling richting een kraam. Bingo dacht ik direct, zonder te weten wat hij had gezien. Daar stond hij met een uitgeslepen neus van een KG. Een voor mij begeerlijk onderdeel aangezien die van mijn KG ('69 coupe) zoals bij vele, niet meer te restaureren valt. De eigenaar van de kraam (een Fransoos), vroeg in gebrekkig Duits een bedrag van enkele tientjes!!!! Na tweemaal nagevraagd te hebben of we het wel juist verstaan hadden, snel afgerekend en vlug vertrokken. Nadat we de neus in de auto gelegd hadden, hebben we de rest van de markt doorzocht. Het neuzen in kramen, in bakken, achter in auto's, busjes etc. blijft een uitdaging en elk onderdeel wat je dan vindt hoe klein het soms ook is maakt je dag al goed. Gelukkig bleef het weer ons goed gezind en bleef het zonnig. Naast de onderdelenmarkt zijn er altijd veel handelaren aanwezig met een breed scala van (nieuwe)onderdelen, accessoires, kortom teveel om op te noemen. Verder hebben we ons de rest van de dag vermaakt met het uitvoerig bekijken en fotograferen van vele mooie auto's, het bekijken van het Off Road rijden en natuurlijk de sprintwedstrijden. Na nog wat gegeten en gedronken te hebben maakten we ons weer op voor de terugreis naar Brabant. Al met al een leuke gezellige en in alle opzichten geslaagde dag, waarbij ik me weer verheug op volgend jaar.

Edwin Lichtevelde
Sambeek (NBr)

Dringende oproep

*Karmann Ghia Club Nederland
zoekt bestuursleden m/v.*

De Karmann Ghia Club is een club voor liefhebbers van de legendarische volkswagen Karmann Ghia type 14 en 34 en telt op het moment zo'n 460 leden. Door de sterke groei is de club naarstig op zoek naar uitbreiding van zijn bestuur.

Wilt je het bestuur van de nog steeds groeiende K.G.C.N. versterken, en zo een steentje bijdragen in een gezellige club, dan zoeken we jou.

*Neem dan zo spoedig mogelijk contact op met Dick Snel,
telefoon: (0345) 68 37 93.*

Ghia
V A R I A

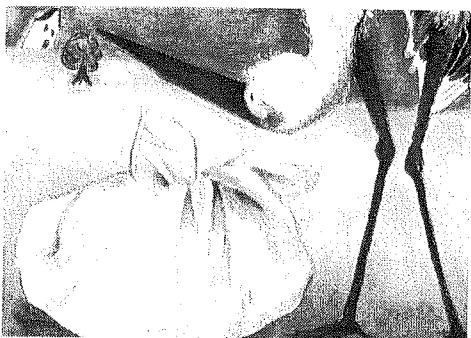
Geboorte

Hierbij feliciteren wij Richard Wever en Heidi Abels.

Zij zijn de gelukkige ouders van Sybren. Sybren zag 25 april 2001 het eerste levenslicht, en niet lang daarna de mooie coupé Karmann van zijn ouders. Hij kan niet wachten tot hij 18 is.

Richard en Heidi, van harte gefeliciteerd!

Het Bestuur



*A little baby touches our lives
with a miracle*

*pure and sweet
to be treasured for ever.*

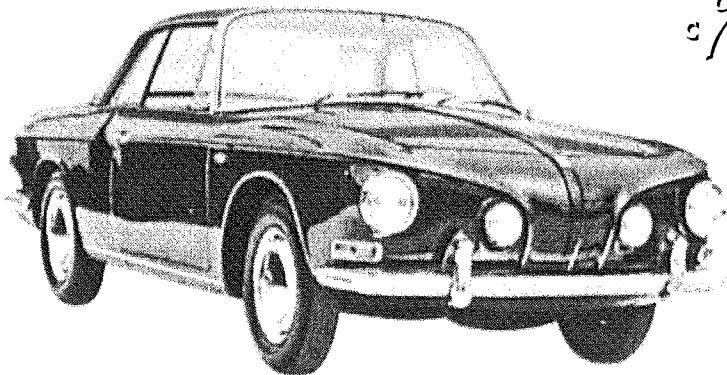
*Met blijdschap en dankbaarheid geven wij kennis van
de geboorte van onze zoon*

Sybren

*Jurn Theodoor
25 april 2001*

*Heidi Abels en Richard Wever
Kolkakkerweg 66, 6713 DE Ede, Tel.: 0318-493535*

KARMANN
Ghia
C L U B



Te koop aangeboden:

Karmann Ghia type 14 coupé

Semi automaat, restauratieproject.
Bouwjaar: 1969 Duitsland

Prijs: f 2.500,-

Inl.: W. Calten Houwing, Oosterhout
Tel.: 0162 - 461113 /0627 - 454641

Karmann Ghia type 14 cabrio

Bouwjaar: 1968, 1300 cc motor in
1999 vervangen door 1600 cc motor
(ruilmotor). Auto verkeert in goede
staat en rijdt perfect. Taxatierapport
aanwezig

Vaste prijs: f 20.000,-

Inl.: Marco Weij, Amersfoort
Tel. 0653-434904

Karmann Ghia type 14 coupé

Bouwjaar: 1964 Smaragdgroen met
crème dak. Originele Nederlandse auto
met origineel kenteken.

Prijs: f 18.000,-

Inl.: P. Krijnen
Tel.: 0418 - 662468

Karmann Ghia type 14 coupé

Bouwjaar: 1967, kleur: Rood In nette
staat, nieuwe APK tot juni 2002.
Wegens tijdgebrek te koop

Prijs: f 10.500,-

Inl.: Jan Lemmens, Wintelre
Tel.: 040 - 2052484 na 18.00 uur

SIJM IMPORT EXPORT

KARMANN GHIA TYPE 14



- grote voorraad nieuwe en gebruikte bumperdelen, USA rozetten en buizen
- complete roestvrije voorkant 1966
- diverse grote plaatwerkdelen (1/4 auto)
- portieren links/rechts diverse bouwjaren
- gerestaureerde portierscharnieren
- originele nieuwe neus & voorschermen
- interieurset zwart of karamel bouwjaar 1969-71
- vloerbedekking: originele naaldvilt op de rol
- gratis advies omtrent restauratie
- en nog veel meer...



SIJM IMPORT EXPORT

Hobbendonkseweg 142 5283 HM Boxtel

Tel/Fax: 0411675588 E-mail: sym@worldonline.nl

Alleen op afspraak, rembourszendingen mogelijk.

KARMANN
Ghia

Verhaal met een staartje ...

Ik zal me eerst even voorstellen. Ik ben Guido v.d. Meer, 34 jaar, getrouwd met Gaby, en wij hebben 1.5 kind. (?). Tja, Dion is nu 1 en de tweede is er bijna.

Iedere keer wanneer het nieuwe KG clubblad op de mat valt duik ik er op af en spit het, als vrouw en zoon het toelaten, in een keer door. Iedere keer weer valt de vraag naar kopij op.

Maar ja, een uur tikken...kan ik ook gebruiken om te sleutelen, nog een keer mijn radio te bekijken, nog een keer weg te dromen over ritten door zonnige bospaden met mijn glimmende Kirschrode met crèmedak Karmann maar ja, het moest er dan toch maar eens van komen. Dus heb ik vanavond de p.c. maar aangeslingerd, en we zien wel wat er gebeurt.

Mijn Karmann Ghia type 14 heb ik een jaar of 2 geleden gekocht. Daarvoor was ik nog in het bezit van een eend

(Citroen 2cv6), maar al snel bleek het roestspook bij de eend onwaarschijnlijk levend te zijn. Na een totale restauratie bleek na een jaar her en der e.e.a al weer blazen te vertonen. Ik wilde dus een "degelijke" wagen hebben. Tja, een KG had ik al wel vaker gezien, maar na een blik in mijn knip keek ik meestal snel weer de andere kant op.

Tot ik een advertentie zag van een KG in aanbouw. Volgens de advertentie spuiten, opbouwen en klaar...en dat voor nog geen 10 mille. Toch eens kijken...

Een week later met een vriend op pad gegaan en de wagen bekeken, alsmede een indrukwekkende berg dozen met onderdelen. De wagen was uit België afkomstig en 10 jaar geleden gedemonteerd door de vorige eigenaar. Deze was begonnen met alle kleindelen opknappen, want, zo redeneerde hij, daar lopen de meeste projecten op stuk. In de



dozen troffen we dus allemaal bijna nieuwe onderdelen aan, en ook veel echt nieuw spul. De motor was helemaal uit elkaar geweest en gereviseerd, met fotosessie ter bevestiging. De man was voorheen monteur geweest bij VW, dus hij wist wel waar hij mee bezig was. Het zag er netjes uit. De koets was ook al gerepareerd. Een compleet nieuwe neus, nieuwe dorpels, ventilatiekanalen, afijn een heleboel plaatwerk was gedaan.

Na ons bezoek reden we druk overlegend over hetgeen we gezien hadden terug, en misten uiteraard een paar afslagen. Zo werd de avond besloten met een cultureel ritje maasvlakte.

Thuis werd de knoop doorgemaakt en besloten de wagen te kopen (met 23 dozen onderdelen).

Naar huis rijdend met de kale Karmann achter ons werden we toeterend ingehaald door een glimmende zwarte Karmannzou dit een gunstig voorteken zijn?

De ruimte waar e.e.a weer in elkaar gezet moest gaan worden was nog niet klaar, maar de wagen kon er wel vast staan. Een half jaar, en veel weekenden zwoegen later kon ik daar aan mijn droomwagen beginnen.

In het halfjaar kon ik rustig uitzoeken wat ik wilde doen met de wagen. Ik besloot alles eerst te laten stralen en scoperen, en in de epoxyprimer te laten zetten. Dat was niet gebeurd, de koets



had deels nog de originele lak, het chassis was wel al eens gestraald maar niet gescooperd.

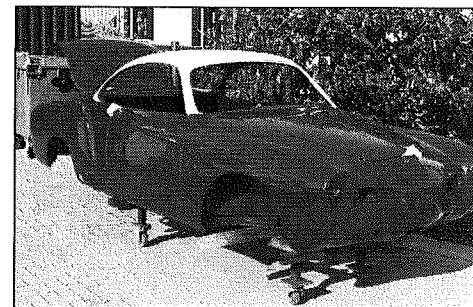
Op VW-euro een straler gesproken die zelf ook een klassieke VW rijdt, en die ook zelf het straalpistool ter hand neemt, iemand met gevoel voor wagens dus. Ik werd niet teleurgesteld, de wagen werd keurig gestraald, gescooperd en geprimerd. Inclusief de velgen, chassis, en nog wat kleinspul. Het chassis werd 2x geprimerd, een keer geel, en 1 keer zwart. Dit was dus meteen klaar!

Daarna rechtstreeks naar Volksrepairs gereden om de wagen te laten strakmaken en spuiten.

Inmiddels had ik een originele verkoopfolder uit '65 op de kop kunnen tikken en besloot de originele combinatie Kirschrot met een arconaweiss dak te laten spuiten.

Na het stralen bleek er veel plamuurwerk al gedaan te zijn, nu werd dus de eigenlijke staat zichtbaar van de wagen. Daar moest dus nog wel het e.e.a aan gebeuren voor het spuiten kon beginnen. Na het nuttigen van een pint werd een prijs afgesproken en de KG bleef een poosje logeren.

Ondertussen kon ik mooi het chassis opbouwen. De onderkant werd in de bodyshutz gespoten en daarna nog eens in de zwarte lak. De bodem werd beplakt met dempingmatten van 3m. Tja, da's simpel, maar wat nu?



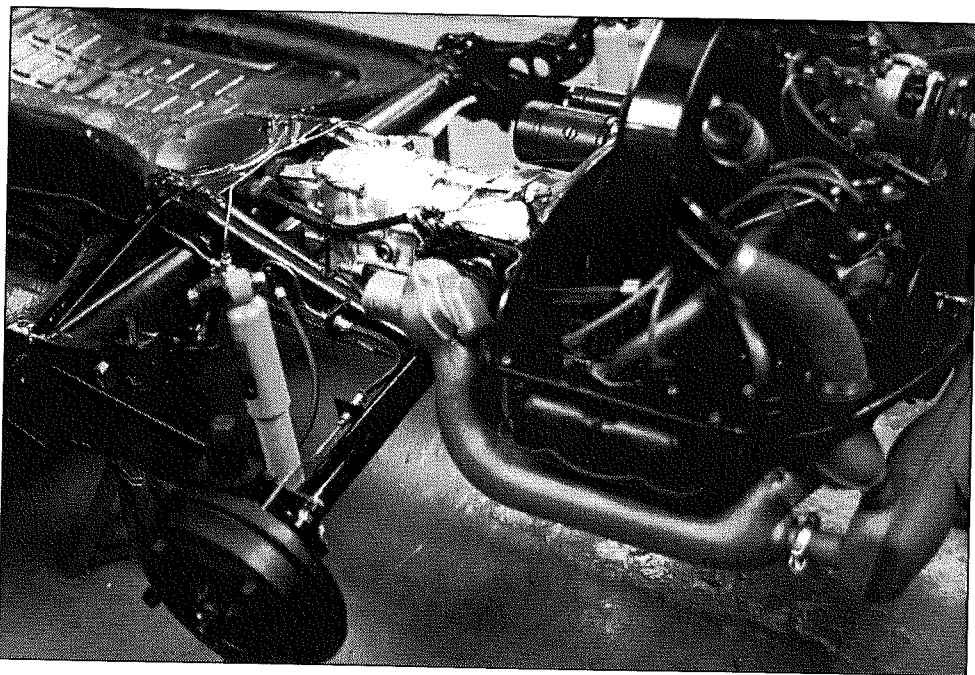
Op het internet had ik een Amerikaanse E-maillist voor Karmann Ghia's ontdekt, en daar ontmoette ik een mede clublid. Het toeval wilde dat wij allebei een model '66 aan het opknappen zijn, en wij en onze kids ook nog eens vrijwel dezelfde leeftijd hebben. Na een keer bij hem te hebben gekeken wist ik dus een beetje wat mij te doen stond. Zo wilde ik het ook hebben!

Wat zag dat er fraai uit zeg, ongelofelijk. Op aanraden van de E-maillist de Bentley boeken gekocht, en begonnen. Thuis eerst goed lezen hoe alles zit, en dan sleutelen. Zo heb ik stukje bij beetje het chassis kunnen opbouwen. Ik heb geen technische opleiding genoten, maar met logisch denken en goede boeken is er uit te komen. Wel jammer dat ik de wagen niet zelf uit elkaar heb gehaald, want ik heb nog steeds een paar onderdelen die mij een raadsel zijn...(Technische dag?) De voortrein heb ik helemaal uit elkaar gehaald en laten poedercoaten, zelfs

de bladveren heb ik uit elkaar gehaald, schoongemaakt en opnieuw ingevet. Om maar een idee te geven hoe grondig ik het aanpak. Jammer genoeg was dit nodig. Tien jaar geleden had de vorige eigenaar de voortrein aangepakt en in de tankofix gezet. Jammer, alle rubbers waren nu verdroogd. Na demontage bleken ook 2 fusees speling te hebben. Dan alles maar nieuw! Zonder al te veel problemen heb ik het chassis kunnen opbouwen. Versnellingsbak erop, motor eraan, schokbrekers, pedalen, remleidingen enzovoort.

Vorig jaar zomer was het zover! Op een mooie dag kon ik mijn glimmende koets ophalen! Met het rollende chassis op de aanhanger naar Bergschenhoek.

Daar werd in 10 minuten met 5 man de koets op het chassis gezet, en had ik ineens een wagen! Voor het zover was moest er toch nog wel een hoop gedaan worden aan de koets. Zo bleek dat de dorpels te hoog ingelast waren.



Die moesten lager komen, en er moest hier en daar e.e.a. uitgedrukt worden. Al met al heel veel werk... Volksrepairs heeft vakkundig werk afgeleverd, het resultaat mag gezien worden!

In mijn werkplaats heb ik eerst de deuren en de kofferklep eraf gehaald, om te voorkomen dat die zouden beschadigen bij het werk, en om de bereikbaarheid van alles te vergroten.

Tja, waar te beginnen...Eerst maar eens een uurtje met een kop koffie in de hand genieten van al dit moois.

Vervolgens ben begonnen met een nieuwe kabelboom te monteren, samen met de rest van de bedrading. Dat was niet eenvoudig. Wat bleek...ik had een Amerikaanse kabelboom, en die verschilt met de Europese. Ook kon ik nergens een correct schema vinden. Alleen op het internet een schema van een '66'er gevonden. Maar ja, ook weer Amerikaans. Gelukkig was er met de aantekeningen van de vorige eigenaar en gezond(?) verstand uit te komen.

Door het dradengebeuren moesten ook de lampen, meters, stuur, motorbedrading etc. meteen gemonteerd worden. Het ging dus niet snel, maar er gebeurde veel. Alles afzonderlijk getest met een batterij, en tot op heden lijkt het goed te gaan. De tank zit er inmiddels ook in, en ik hoop binnenkort de Karmann, na lange tijd tot leven te kunnen wekken.

Voor de mensen die nog overwegen te gaan restaureren zonder ervaring, net als ik, ik denk dat het allemaal heel goed mogelijk is, maar ken je beperkingen. Kun je niet plaatwerken, besteedt het uit, vind je de versnellingsbak eng, besteedt het uit, etc etc. Er zijn heel veel dingen die je wel zelf kunt doen.

Maar zorg in ieder geval voor hele goede documentatie. Ook het internet kan een grote hulp zijn. Ga je de wagen demonteren, maak te veel foto's, het zijn er toch nog te weinig! Label alles en sla het geordend op zodat alles weer terug te vinden is.

Als er ergens klemmetjes onder bouten zitten, schrijf het op een briefje en bewaar het bij de boutjes. Dit voorkomt later veel gepuzzel en opnieuw loshalen van onderdelen. Maar heb vooral heel veel geduld en vergis je niet in de prijzen van de onderdelen. Zorg dat je een flinke zak met geld hebt staan voor je begint! Maar...het kan! En als alles klaar is, is de voldoening onbeschrijfelijk.

Ik ben er nog lang niet, maar ik heb goede hoop dat ik het project wel af zal kunnen maken. Het ligt in mijn bedoeling om de wagen zo origineel mogelijk te houden. Zo heb ik inmiddels een origineel radiofront, passend bij de in Italië opnieuw verchromde dashboard strip. Ook blijft de wagen op 6v werken. Alles is in nieuwstaat aanwezig, dus waarom niet?

Ik hoop op in de toekomst het eindresultaat te kunnen showen op een van de meetings, tot die tijd moeten jullie het doen met dit verslag... het staartje volgt.

Voor wie meer wil weten, ik sta ook op het internet:
<http://home-5.12move.nl/~sh507972/>

Guido

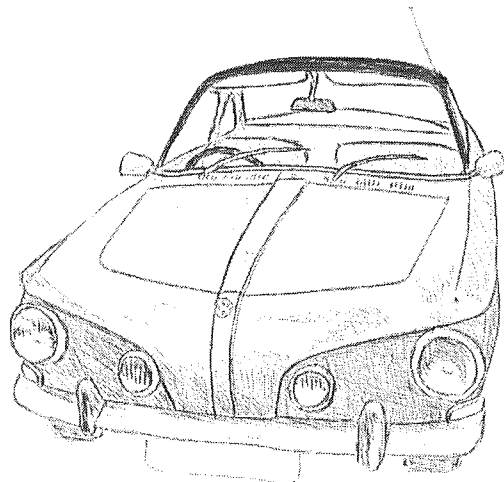
Zijn er '66-er rijders onder de lezers waar ik eens mag komen kijken hoe e.e.a zit (b.v. de deurrubbers etc) dan hoor ik dat graag. (tel.: 023-5615525)

Oproepje

Een leuke ervaring met de Karmann? Een mooie foto van uw oldtimer?
Een restauratie-verslag? Stuur u het mij snel toe. Alles is welkom.

Alvast bedankt, en bedenk: we moeten er met z'n allen een leuk blad van maken.

De redactie
Deanne Kalkan



Evenementenkalender 2001

KGCN-evenementen
(onder voorbehoud):

9 september 2001 Najaarsrit

20 oktober 2001 Technische dag

Andere evenementen:

17-18 augustus 2001 100 jaar Karmann Osnabrück

BIJ ONS IS UW KARMANN GHIA UITSTEKEND ÈN VOORDELIG VERZEKERD!

VVS Verzekeringen biedt u 2 mogelijkheden tot
het verzekeren van uw Karmann Ghia!

- Speciaal Oldtimer tarief
- Gewone tarief minus 20% clubkorting



*Kent u de exclusieve VVS
Volkswagen Verzekering al?
De perfecte verzekering voor uw
(nieuwe) Volkswagen!*

Vraag ernaar bij uw Volkswagen-dealer
of bel voor een offerte naar:

Postbus 53
1110 AB Diemen
Tel: 020-6607272

Internet: www.vvs.nl
E-mail: info@vvs.nl

VVS
VERZEKERINGEN

VVS... OOK VOOR AL UW ANDERE VERZEKERINGEN!

Uw dierbare Karmann Ghia of Porsche is bij ons in vertrouwde handen!



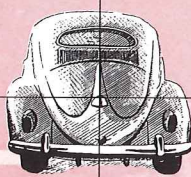
Van Kranen verzorgt/levert:

- verzorging van APK
- restauratie groot of klein
- grote en kleine beurten
- goede afhandeling van schade
- levering plaatwerk type 14
- meer dan 15 jaar ervaring
- levering onderdelen type 1,2,3
- levering rubbers type 14
- grote sortering gebruikte onderdelen
- garantie op reparaties

Autolas - Restauratiebedrijf

H.B. VAN KRANEN

luchtgekoelde volkswagens



Van Kranen, de oldtimer-specialist voor Volkswagen & Porsche

Slikslootstraat 2 ▪ 2921 LH Krimpen a.d. IJssel ▪ Tel.: 0180 - 55 12 11 ▪ Fax.: 0180 - 55 12 59

E-mail: hbvankranen@wxs.nl ▪ Home-page: <http://home.wxs.nl/~hvkranen>