

UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

Ghia

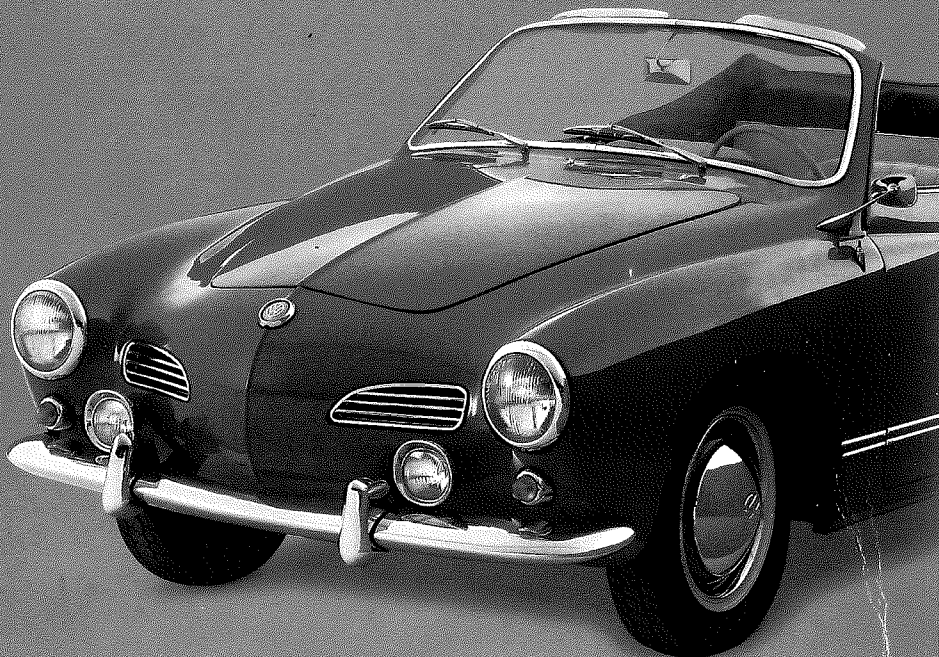
V A R I A

KARMANN
Ghia
CLUB

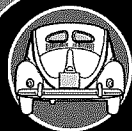
VOLKSWAGEN

KARMANN
Ghia

Naar je werk gaan
kan weer plezierig beginnen.



VW Classics, gewoon niet te evenaren
www.vwclassics.nl



VW Classics
LUCHTGEKOELDE
VOLKSWAGENS

Boerenkamplaan 58
5712 AG Someren
Telefoon 0493-470060
Internet: www.vwclassics.nl
e-mail: vwclassics@tref.nl

OPENINGSTIJDEN: DINSDAG T/M VRIJDAG VAN 8.30 TOT 12.30 UUR EN 13.00 TOT 17.30 UUR.
ZATERDAG VAN 8.30 TOT 16.00 UUR. DINSDAGAVOND NA TEL. AFSpraak VAN 19.30 TOT 21.30 UUR.

KARMANN
Ghia
CLUB
NEDERLAND

Inhoud

Colofon	2
Van de redactie	3
Ledenmutaties	4
Voorjaarsrit 2003	5
Technische problemen	6
Keuze trouwauto	8
Technische dag Alblasserdam	9
Wist u dat	11
Chassisnummering	12
De Karmann door de jaren heen	13
Te koop/gezocht	17
Welke motorolie?	18
Karmann Ghia Clubshop	25
Nationale/Internationale evenementen	26
KG evenementen- kalender 2003	28

10^e Jaargang no. 44
februari 2003

Beste Karmann vrienden en vriendinnen,

Zo begon altijd het voorwoord van de voorzitter Dick Snel. Zoals hij zelf aangaf in de Ghia Varia 9^e jaargang nummer 43 van december 2002 was dit zijn laatste bijdrage in deze vorm.

Als u deze Ghia Varia onder ogen krijgt, is de Algemene Ledenvergadering al weer achter de rug en hebben wij gezamenlijk een nieuw bestuur gekozen en de begroting vastgesteld.

Dit realiseer ik mij heel goed als ik dit zit te schrijven als secretaris ad interim en als beoogd voorzitter van de Karmann Ghia Club Nederland (mits u het goed vindt op de Algemene Ledenvergadering). In het vervolg mag ik dan het voorwoord of zoals Dick het zo mooi verwoordde 'geen verdienste, maar een gevolg van wat ik over mijzelf heb afgeroepen' voor u schrijven. Maar voordat het zover is, wil ik nu als een soort van tussenfase iets schrijven over de vertrekkende voorzitter. Hij zal ongetwijfeld, wanneer hij dit onder ogen krijgt, wel denken moet dat nu; ja Dick dat moet, dus niet in zitten schrappen of censureren.

Dick, op de vooravond van je afscheid als voorzitter kan ik en ik denk dat ik dit gerust kan zeggen namens alle leden, **BEDANKT**.

Want je vraagt je toch af wat heeft die man bezielde om op 6 mei 1994 met een paar andere enthousiastelingen een club te gaan oprichtten die binnen de kortste tijd van 20 leden, en na negen jaar, tot een zeer gezonde club van ongeveer 500 leden uitgroeide. Dit en zijn overige werkzaamheden in het VW wereldje betekende dan ook dat iedereen wel Dick Snel kende maar nog belangrijker jij kende ook een ieder wat de Karmann Ghia Club Nederland goed van pas kwam als er iets op het laatste moment nodig was. Dit en nog vele andere kwaliteiten zijn zaken die het een opvolger niet gemakkelijk maken maar die wel een stimulans moeten zijn om te zorgen dat wat jij nu achter laat gehandhaafd blijft. Met andere woorden ervoor te zorgen dat het aantal leden (ondanks de nu wat minder financiële tijden) op het zelfde niveau blijft, er een goed functionerend bestuur is en blijft en in het geheel niet onbelangrijk, dat er een gezellige sfeer heerst tijdens de bijeenkomsten.

Willem Boutkan,
secretaris ad Interim

Karmann Ghia Club Nederland

Verenigingsregister Kamer van Koophandel te Tiel nr. V-40104725, Rabobank, nr.: 14.56.17.890

VOORZITTER

Willem Boutkan, Fruitweg 33, 1326 GP Almere, telefoon (036) 5232 593

E-mail W.Boutkan@RvTV.nl

PENNINGMEESTER

Mathilde Snel, Mr.J.H.Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy, telefoon (0345) 683 793

E-mail d.snel@wish.nl

SECRETARIS/PUBLIC RELATIONS

Andre van Houten, Adm. De Ruyterstraat 36, 5666 ER Geldrop, telefoon (040) 2856 568

E-mail Andre.van.Houten@Dafrucks.com

REDACTIE

Inge Toet, W. Geevestraat 10, 3172 VE Poortugaal, telefoon: (010) 501 26 67

E-mail i.toet@12move.nl

EVENEMENTEN-COMMISSIE

Voorzitter: Patrick Baptist, Karawanken 30, 3524 DA Utrecht, telefoon: 06-2246 3715

E-mail: Patrick_Baptist@hotmail.com

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

Regio zuid: Roger Bos, telefoon: (043) 45 73 510

Regio Noord: Ruurdolf Baron, telefoon: (0512) 51 37 39

BESTUURSLID

Vacant

LEDENADMINISTRATIE K.G.C.N.

Mathilde Snel, Mr.J.H.Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy, telefoon (0345) 683 793 E-mail d.snel@wish.nl

CLUBSHOP

Dick Snel, Mr.Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy, telefoon (0345) 683 793 E-mail d.snel@wish.nl

TECHNISCH ADVISEUR

Dick Loenen, telefoon: (035) 624 52 23

(voor informatie bellen van maandag t/m vrijdag van 19.00-21.00 uur).

Kees Schultz, telefoon: 06-260 42 266 (vragen via email: schultz48@zonnet.nl)

ERELID

B.J. van Bolhuis en D. Snel

KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIJL)

Inge Toet, W. Geevestraat 10, 3172 VE Poortugaal, telefoon: (010) 501 26 67

(opgaven graag schriftelijk naar bovenstaand adres)

RECLAME-ADVERTENTIES

inlichtingen bij Andre van Houten telefoon (040) 285 65 68

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

Voor reclame-advertenties gelden de volgende tarieven per keer:

• 1 pagina (A5) € 50,- • 1/2 pagina (1/2 A5) € 29,50,- • 1/4 pagina (1/4 A5) € 18,-

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 € 27,-. Bij inschrijving dient eenmalig een bedrag van € 11,- 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 € 5,- voor administratie- en incasso-kosten in rekening gebracht.

Opzegging graag vóór 1 december voorafgaand aan het nieuwe lidmaatschapsjaar!

Van de redactie

Hallo allemaal,

Het jaar 2003 is alweer volop bezig, drukke dagen achter de rug en zo zie je maar weer... niet alleen het geld vliegt maar ook de weken.

Eén voordeel heeft de winter elk jaar (tenminste zo denk ik erover hoor!) en dat is dat het voorjaar er weer aan gaat komen. De bruine trieste wereld zie je langzaam weer groen en kleurig worden en de mensen zijn wat vaker vriendelijk vanwege het zonnige humeur.

U raad het allemaal, ik ben geen wintertype vandaar ook een cabriolet in plaats van een coupé en de Canarische eilanden in plaats van de wintersport.

Ook is er inmiddels een nieuw tentje aangeschaft voor de aankomende zomervakantie dus ik ben er in ieder geval helemaal (zonne)klaar voor!! Dit jaar gaan we naar Noord Spanje en Portugal, we zijn er al eens vaker geweest en ik kan u vertellen dat het daar eveneens schitterend is.

Hopelijk zijn jullie allemaal klaar voor dit nieuwe Karmann jaar! Ik hoop dat het genieten gaat worden, zowel privé als op de evenementen en de clubdagen.

Trouwens, de mensen die het hele jaar door met de Karmann rijden lopen toch wel even mooi voor, die genieten sowieso het hele jaar in, jaar uit!

In dit nummer wederom een trouwerij, een technisch probleem met een Karmann uit '73, een verhaal over welke motorolie het beste te gebruiken en een woord van onze nieuwe voorzitter, Willem Boutkan. Vergeten jullie de Technische dag in Alblasterdam op 12 april a.s. en de Voorjaarsrit op 18 mei a.s. niet?

De Voorjaarsrit zal in het teken van Vincent van Gogh staan en zal ons door het mooie Brabant leiden, zie het stukje elders in het boekje.

Blijft u vooral reageren met en over van alles en nog wat!

Tot ziens, horens, schrijfs of mails,

Inge

K A R M A N N
G h i a
C L U B

Nieuwe leden:

Douma, D.P.
Amsterdam
14 Coupé

Es, A.J. van
Ridderkerk
14 Coupé

Haak, B.G.C.
Halsteren
14 Coupé

Holterman, G.F.
Zwolle
14 Cabrio

Hulzebosch, A.M.
Herveld
14 Coupé

Lemmens, H.P.A.
Amersfoort
14 Coupé

Mennen, R.L.J.
Meyel
Zoekende

Steur, G.J.A.
Laren
14 Coupé

Struijs, W.C.
Amersfoort
Zoekende

Te Kaat, M.H.G.M.
Velp
14 Cabrio

Wiersma, C.A.C.
Goudswaard
14 Coupé

Zwan, D. v.d.
Vlaardingen
14 Cabrio

Opgezegd:

Barkowsky, D.
Hellevoetsluis

Bosch, A.G. v.d.
Vroomshoop

Buiting, D.
Dinxperlo

Drukkerij De Grebbe
Wageningen

Eijkels, C.
Spijkenisse

Harteveld, J. van
Amersfoort

Hoof, A. van,
Erp

Höppener, A.M.J.,
Bergen op Zoom

Krijnen, P.,
Alem

Molenaar, J.,
Oosterhout

Niehof, B.,
Schiedam

Quekel, P.,
Gemert

Roes, T.,
Beek

Vries, H. de
Leeuwarden

Verhuisd:

Barink J.
Almere naar Zoetermeer.

Beekman, H.
Geleen naar Bingelrade.

Borst, R.
binnen Zaandam.

Cuijpers, R.
binnen Eindhoven

Kulsen, H.
binnen Bussum.

Roodbeen, R.
Veenendaal naar Elst

Zijn er wijzigingen in uw autobestand of gaat u verhuizen?

Meld dit dan a.u.b. telefonisch of schriftelijk aan de Karmann Ghia ledenadministratie:

Mathilde Snel, Mr. J.H. Geysstraat 2,

4151 CG Acquoy

Tel/Fax: (345) 68 37 93, E-mail: d.snel@wish.nl

De Voorjaarsrit 2003, Zondag 18 mei.

Nederland kent een aantal beroemde schilders, maar bij de vraag aan een willekeurige toerist naar een Nederlandse schilder zullen de meeste als eerste komen met de naam Vincent van Gogh. In het jaar 2003 is het precies 150 jaar geleden dat Nederlands beroemdste schilder geboden is.

Op deze dag zullen we een rit maken die in het teken staat van Vincent van Gogh. Vincent heeft 2 jaar bij zijn ouders in Nuenen gewoond en heeft toen besloten om een boerenschilder te worden. Hier zijn 'de wevers van Nuenen' en 'de aardappeleters', zijn eerste grote meesterwerk geschilderd.

De route start bij de Collse hoeve en gaat langs verschillende Brabantse dorpjes en langs de verschillende watermolens en andere objecten die Vincent heeft geschilderd. In het dorpje Nuenen is de tussenstop en zal het van Gogh documentatiecentrum bezocht worden. De Franse zonnebloemvelden zullen helaas achterwege blijven, maar u zult

wel enkele mooie plekjes van dit stukje Brabant te zien krijgen en meer te weten komen over Vincent. De rit is zeker de moeite waard om af te reizen naar het Zuiden.

Het startpunt is:

Restaurant de Collse hoeve
Collse Hoefdijk 24
Nuenen

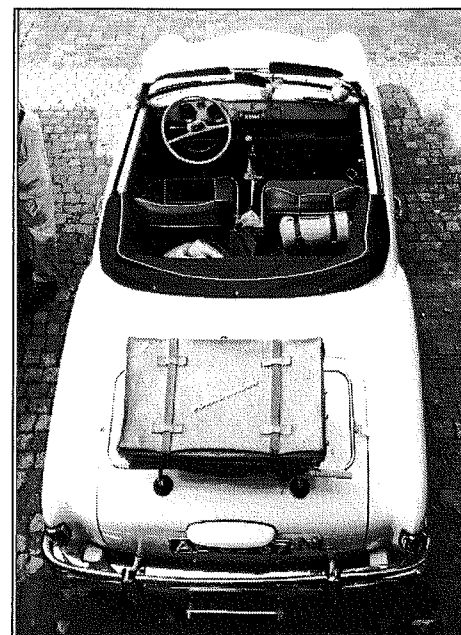
Route:

Afslag Nuenen op de A270 (snelweg tussen Eindhoven en Helmond). Bij de afslag *niet* richting Nuenen, maar richting Geldrop. De Collse Hoeve ligt aan deze weg.

Inschrijven voor deze rit kan met behulp van bijgevoegd inschrijfformulier.

Met vriendelijke groet,

Patrick Baptist
André van Houten



Oproepje

Een leuke ervaring met de Karmann? Een mooie foto van uw oldtimer? Een restauratie-verslag of een leuk vakantieverhaal? Belt u gerust op of stuurt u het mij snel toe. Alles is welkom.

Alvast bedankt, ik ben nieuwsgierig naar de reacties!

de redactie, Inge Toet

Technisch probleem aan m'n Karmann Ghia

Ongeveer een jaar geleden liep mijn Karmann bij een koude motor plotseling niet meer goed. Hij liep wel meteen maar bij het wegrijden begon de motor in te houden, het leek net of hij op 3 poten liep. Als de motor eenmaal op temperatuur was, dan liep hij weer als vanouds.

Voor de goede gang van zaken geef ik hierbij nog even de gegevens van de motor;

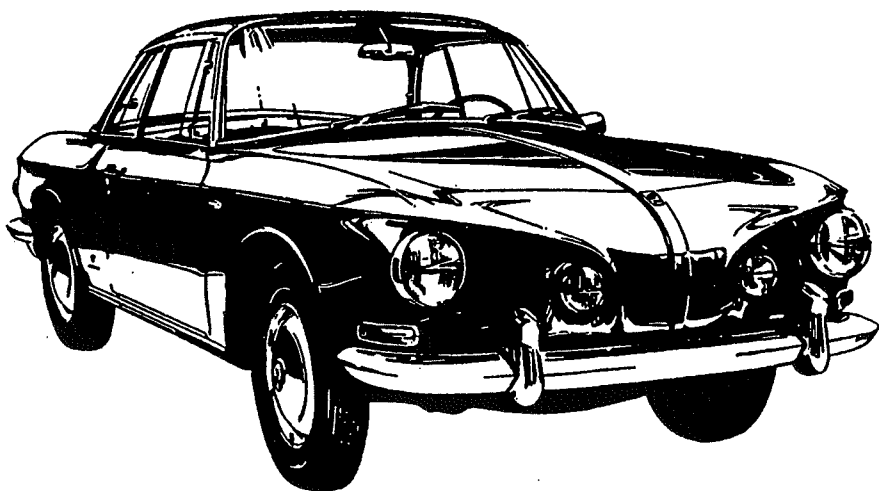
Hij is van het bouwjaar 1973 en is nog de oorspronkelijke machine, hij heeft een inhoud van 1584 cc (zgn. 1600 cc motor) en heeft ± 110.000 km gelopen. De motor gebruikt geen spatje olie en de kleppen zijn pas gesteld.

Welnu, je denkt niet meteen aan het ergste dus je gaat de boel eerst eens inspecteren. D.w.z. nieuwe bougies geplaatst, de bougiekabels nagekeken maar dit alles hielp geen sikkepit.

Hierna naar m'n vaste garage en daar hebben ze een nieuwe bobine geplaatst. Nadat de motor weer warm was liep hij weer als vanouds, maar niet zodra de motor weer koud was, en het gedonder weer opnieuw begon.

Nu naar de VW-garage in ons dorp. Die keek de hele boel na en kon niets vinden, op mijn verzoek hebben ze nog een nieuwe condensator geplaatst maar er was geen verandering te bespeuren.

Het liep langzamerhand naar de zomer en ik had hoe langer hoe minder last van het euvel. Alleen de monteur in de garage zei tegen mij dat de ellende hoogstwaarschijnlijk in de voorverhitter van de inlaatpijp zou zitten, dat is de pijp waarop de carburateur bevestigd zit en daaronder zit een verwarmingspijp, die aan de uiteinden op de uitlaat zit gemonteerd. Dat voorverwarmingsgedeelte kon wel eens vol met aanslag zitten en verwarmd daardoor de inlaatbuis van de carburateur niet meer. Hij zei dat hij vroeger ontzettend veel van deze pij-



pen had ontkoold en dat dit meestal de oorzaak van het probleem is.

Welnu, nadat ik dit aan verschillende kenners had voorgelegd, zoals de Wegenwacht, m'n onderdelen-leverancier en m'n eigen garageman, bleek dat ze nog nooit van dit fenomeen gehoord hadden.

Zoals u ziet is de motor ± 30 jaar oud en heeft nog nooit problemen gegeven, desondanks begin ik langzamerhand te geloven dat die monteur wel eens gelijk zou kunnen hebben, want met het zakken van de buitentemperatuur is het probleem weer groter dan ooit.

De bougies hebben een heel aangekoekte rand van kooldeeltjes en dat wil maar niet weg, bovendien had ik last van een bevroren carburateur. Al met al ben ik deze situatie goed zat.

Het demonteren van deze inlaatpijp is een hele klus, je moet de motor zowat ontmantelen (maar ja, als het niet anders is dan moet dat dan maar).

Mijn vraag aan u is of u dit mankement ook wel eens heeft meegemaakt of ervan gehoord heeft, of dat ik mogelijkerwijs nog iets over het hoofd heb gezien.

De verwarming van het geheel werkt uitstekend, dus daar kan het volgens mij ook niet aan liggen, voorts heb ik de verdeler helemaal gedemonteerd en schoongemaakt, dit hielp ook niets.

Momenteel maak ik geen gebruik van mijn Karmann want hij is geheel onbetrouwbaar geworden, m.a.w. help deze ongelukkige Karmann-bezitter want ik weet het echt niet meer en de door mij bezochte garages konden het euvel ook niet vinden.

Vast bij voorbaat mijn dank,

J.H. van Weelden

Antwoord,

met dank aan Gerben Minkhorst

Naar aanleiding van uw schrijven kan er vastgesteld worden dat u al het mogelijke heeft gedaan om de motor de juiste afstelling te geven met betrekking tot het stellen van de kleppen, het afstellen van de ontsteking en het vernieuwen van de contactpunten, wat ook zeker een eerste vereiste is tot het goed te laten functioneren van de motor.

Nu het verhaal achter uw gestelde vraag met betrekking tot de voorverwarmingspijp van het inlaatspruitstuk. We kunnen vaststellen dat dit inderdaad een zeer veel voorkomend probleem is. De voorverwarmingspijp raakt namelijk verstopt en functioneert daardoor niet tot behoren of in zijn geheel niet meer. Om dit probleem op te lossen is het inderdaad mogelijk om, door middel van het demonteren van het gehele inlaatspruitstuk, met behulp van een brander de voorverwarmingspijp warm te stoken en door met een hamer te kloppen de kooldeeltjes los te krijgen. Dit kan eventueel ook door inwendig te borstelen met een stalen borstelrager (in de vakhandel verkrijgbaar).

Let wel, de verwarmingspijp niet te heet te stoken met de brander, dit kan namelijk weer vervorming veroorzaken! Er zijn eventueel ook losse voorverwarmingselementen in de automaterialenvakhandel te verkrijgen, maar daar is in de eerste instantie niet de voorkeur aan te geven, omdat als de huidige voorverwarmingspijp nog goed functioneert dit zeker de beste manier is om de carburateur goed te laten functioneren. Naar mijn mening is dit echter niet zo'n enorme klus als u denkt en het resultaat zal er zeker niet om liegen.

succes!

Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia verschijnt ongeveer 30 april 2003.
De deadline voor kopij is: 24 maart 2003.

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

Bij voorbaat dank, de redactie

Keuze trouwauto goedgekeurd!!!

Zaterdag 27 juli j.l. was een prachtige zomerdag met de hele dag zon en temperaturen van boven de 30 graden. Echt een dag om te trouwen.

Heidi Abels en Richard Wever dachten er net zo over. Na een lange proeftijd als 'samenwonenden' en na de komst van hun zoontje Sybren was volgens hen de tijd rijp.

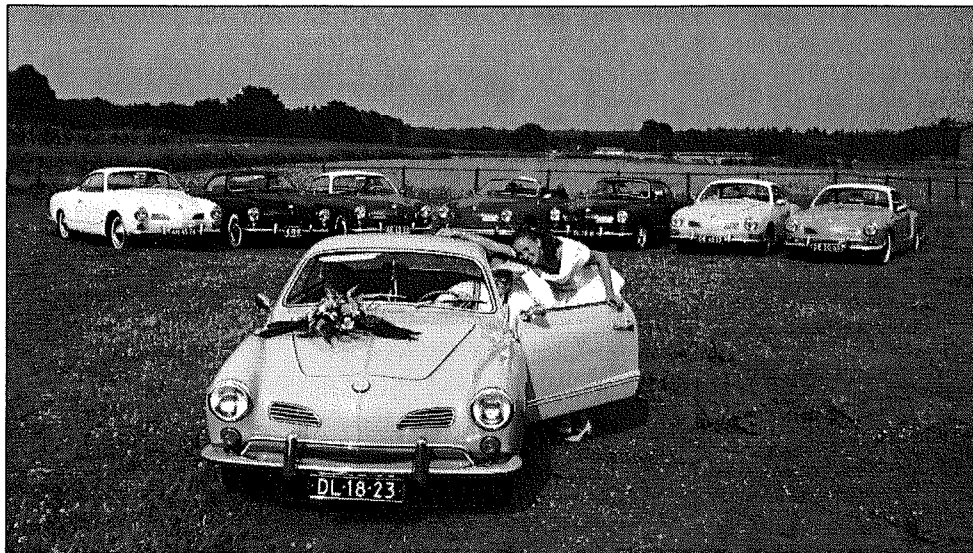
Het was op alle fronten een zeer geslaagde en mooie dag, waarvan ik toch één aspect wil belichten: hun keuze op het gebied van de trouwauto.

Die keuze was natuurlijk snel gemaakt. Hun prachtige beige coupé mocht dienst doen als vervoermiddel op deze speciale dag.

Een leuke bijkomstigheid was dat de mensen die een uitnodiging hadden gekregen en die in het bezit zijn van een Karmann ook daadwerkelijk met de Karmann kwamen. Echt een prachtig gezicht.

Dat maakte het mogelijk om bijgaande prachtige foto's te maken. Een stralend paar in een prachtige bolide, omgeven door een halve cirkel van Karmannen.

Ugur en Deanne Kalkan



Technische dag in Alblasserdam:

Op Zaterdag 12 april zijn we uitgenodigd door Automobielbedrijf Bochanen & Zn om de technische dag te houden in Alblasserdam. Dhr. Bochanen is lid van de club en samen met zijn broer en zoon is hij in het bezit van enkele Karmann Ghia's en andere luchtgekoelde Volkswagens die in zijn garagebedrijf worden tentoongesteld.

Met de aanwezige technische kennis is het die dag zeer goed gesteld. Er zijn meer liefst drie APK keurmeesters aanwezig en ook nog eens een technische man vanuit de club zelf. Dit is dan ook de ideale mogelijkheid om de auto grondig te laten bekijken en te achterhalen of de auto zo door de APK komt of dat er nog iets aan gedaan moet worden. Tevens zijn er vier bruggen beschikbaar om zelf te kunnen sleutelen. Ik verwacht dit keer dan ook daadwerkelijk zwarte handen te zien.

Zoals gewoonlijk zal bij voldoende voorinschrijving ook een beëdigd taxateur aanwezig zijn om het zo belangrijke taxatierapport op te stellen. Kijk nog eens goed na, wanneer u voor het laatst een taxatierapport hebt laten maken. De meeste verzekeraars hanteeren een geldigheid van 2 tot 3 jaar.

Inschrijven voor de taxatie kan door contact op te nemen met de voorzitter van de activiteitencommissie via telefoon (030) 2875571 of 06-22463715 of door een e-mail te sturen naar: patrick_baptist@hotmail.com

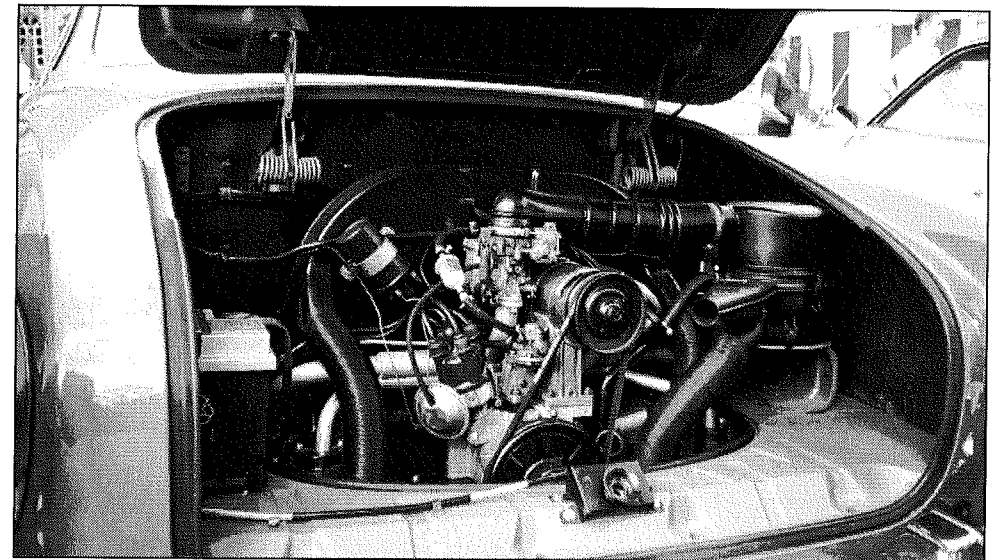
Het adres is:

Autobedrijf Bochanen & Zn
Plantageweg 35
2951 GN
Alblasserdam

Vanaf 10:30 uur bent u hier van harte welkom.

Ik hoop dat u in grote getale komt opdagen en dat dit weer een geslaagde dag kan worden.

Patrick Baptist



Zijn we er nu al?

Volkswagen. Wie anders?

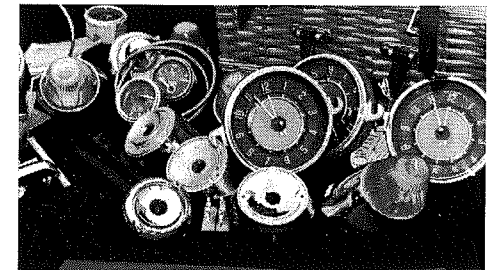


WIST U DAT

- Wist U dat er een harde clubomslag is om 3 jaargangen van de Ghia Varia in op te bergen.
- Wist U dat er een mooie miniatuur van Minichamps 1:43 is in type 14 coupé en cabrio een echte collectors item. Helaas type 34 reeds uit verkocht.
- Wist U dat er een zilveren of 14 karaat gouden hanger van type 14 coupé Karmann Ghia bestaat.
- Wist U dat er een originele Karmann Ghia logo speld is voor op de rever.
- Wist U dat er technische boeken zijn.
- Wist U dat er autoboeken zijn over de Karmann Ghia.
- Wist U dat we trachten te bemiddelen bij onderdelen voor de Karmann Ghia en indien mogelijk ook te in- en verkopen van onderdelen, hier-

onder valt de zolder opruiming van einde hobby.

- Wist U dat er voor vragen of ideeën altijd telefoonnummer (0345) 683793 gebeld kan worden.
- Wist U dat dit de clubshop beheerder allemaal doet en
- Wist U dat dit Dick Snel is.



Een speciaal bericht voor heren/dames technici

Het bestuur van de Karmann Ghia Club Nederland heeft een verzoek.

Met een kleine groep enthousiaste mensen proberen we van ons clubblad een mooi en compleet blad te maken. We willen zoveel mogelijk onderwerpen behandelen en in het clubblad plaatsen. Leuke verhalen, restauratie-verslagen, maar ook techniek. Echter wij missen nog een bron die ons voorziet van technische wetenswaardigheden.

Bent u thuis in de wereld van techniek? Draait u uw hand niet om voor het onderhoud aan uw auto? Sleutelt u regelmatig aan uw Karmann?

En

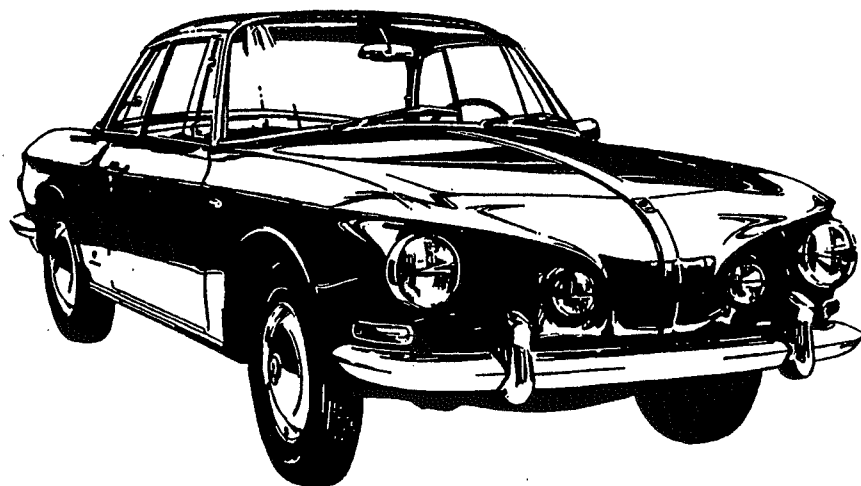
wilt u uw ervaringen op papier zetten, dan zijn wij op zoek naar u.

Graag horen wij van u.
Alvast bedankt voor uw medewerking.

Het bestuur

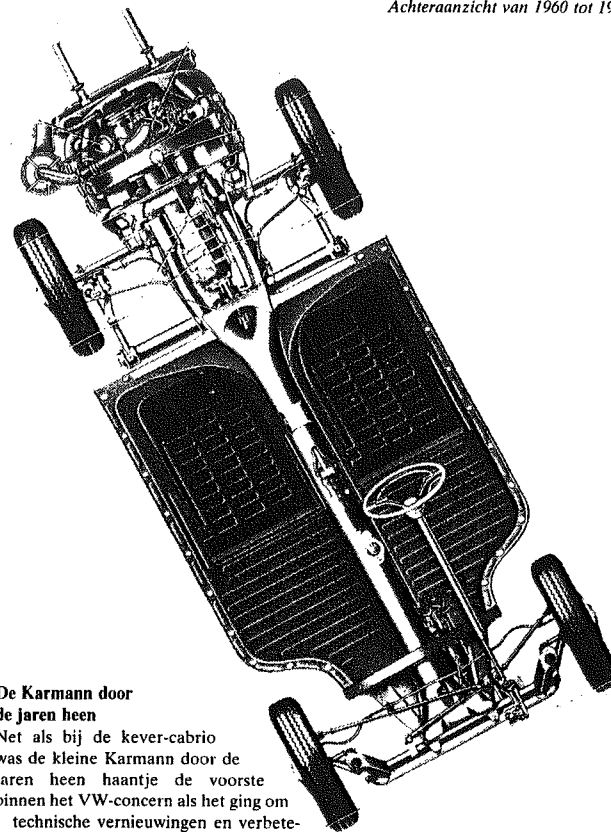
Onderstaand opstelling van de chassisnummering
Type 34 plus de aantal geproduceerde per jaar.

BOUWJAAR	CHASSISNUMMER	AANTAL	
September 1961	00 269		Aanvang Typ 343
December 1961	10 550	661	
Juli 1962	50 282		Aanvang Typ 345
Augustus 1962	64 916		
December 1962	138 774	8.540	
Augustus 1963	221 975		
December 1963	321 076	6.719	
Januari 1964	341 651		Aanvang Typ 344
Februari 1964	342 081		Aanvang Typ 346
Juli 1964	483 592		
Augustus 1964	345 000 001		
December 1964	345 087 857	7.365	
Juli 1965	345 220 883		
Augustus 1965	346 000 001		
December 1965	346 140 226	6.870	
Juli 1966	346 500 000		
Augustus 1966	347 000 001		
December 1966	347 134 254	5.947	
Juli 1967	347 500 000		
Augustus 1967	348 000 001		
December 1967	348 079 424	2.798	
Juli 1968	348 500 000		
Augustus 1968	349 000 001		
December 1968	349 108 899	2.554	
Juli 1969	3490500 000	1.044	
Brazillië Typ 34 (TC 145)		18.119	



VW Type 34 Karmann Ghia

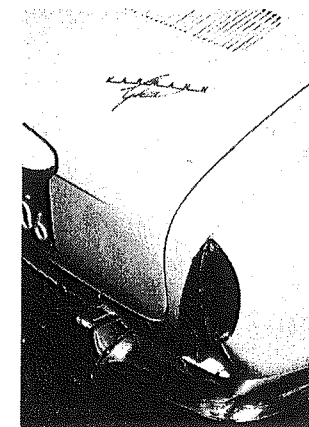
Achteraanzicht van 1960 tot 1970.



De Karmann door de jaren heen

Net als bij de kever-cabrio was de kleine Karmann door de jaren heen haantje de voorste binnen het VW-concern als het ging om technische vernieuwingen en verbeteringen. Zo werden in de loop der jaren de verbeterde en grote motoren (het bekende rijtje: 1200 - 1300 - 1500 - 1600) direct na de ontwikkelingsfase standaard in de Karmann gemonteerd. Van de permanente stroom veranderingen (het moeten er duidenden zijn geweest) wordt hieronder slechts een klein gedeelte genoemd, eigenlijk alleen als ze wezenlijk of opvallend waren in de ontwikkeling van het model. Van de kever wordt gezegd dat alleen het kraalrandje van het koffer-dekselrubber tijdens de vele jaren van veranderingen geheel identiek gebleven is. Misschien zijn bij de Karmann de chroomstripes aan de buitenzijde achter de deur in 1974 nog dezelfde als in 1955, hoe dan ook, de Karmann is net als de kever een dynamisch model gebleven, met als opvallend

bindende factor de uiterlijke verschijning. Misschien is het goed hier nog eens de onderstrepen dat een 'Volkswagenjaar' iets anders is dan een gewoon kalenderjaar. Het modeljaar 1970 bijvoorbeeld begint in augustus 1969, aan het einde van collectieve vakantie voor alle werknemers van de fabriek (Werksferien), en eindigt in juni 1970 aan het begin van de volgende zomervakantie. Het overgrote deel van de vernieuwingen en veranderingen werd in april in de pers aangekondigd en dan vanaf augustus, in de serie van het nieuwe modeljaar, toegepast. Maar regelmatig werden ook tussendoor wijzigingen doorgevoerd. Hoe dan ook als we in VW-termen spreken over 1970, dan wordt bedoeld de periode tussen augustus 1969 en juni 1970.

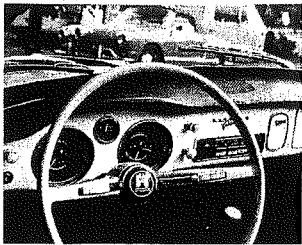


1955-1956

Opvallend aan de vroege Karmanns zijn aan de voorzijde kleine 'neusgaten' met elk 2 chroomstrips en aan de achterzijde de betrekkelijk kleine 6-hoekige achterlichten. Het VW-embleem op de neus is nog in blauw-wit emaille uitgevoerd en binnenin kan zowel een stoffen als kunstleren afgebiesde bekleding aangetroffen worden. In het onbeklede dashboard steken twee prominente instrumenten, links de snelheidsmeter, die maximaal 140 km/h aangeeft en rechts een klok, omgeven door decente ivorkleurige bedieningsknoppen, met rechts een ingebouwde asbak en een handschoenenkastje. Op het dashboard rechts een handgreep voor de passagier en eronder de knoppen voor de ventilatie en de afsluitbare trekknop voor de kofferdeksel. Het stuur is ook ivorkleurig en heeft 2 afgevlakte spaken, eronder een handeltje voor de richtingaanwijzer.

1957-1958

De KG blijkt een verkoopsucces. Binnen een jaar zijn er 10.000 exemplaren geproduceerd en verkocht, waarvan ruim de helft naar het buitenland. In augustus 1957 verschijnt de kever met een grote vierkante achterraut en tegelijkertijd wordt in Frankfurt na een ontwikkelingsperiode van 3 jaar de Karmann Ghia-cabriolet aan het publiek voorgesteld. Er kwamen meerdere prototypen voor kijken en veel is er gediscussieerd of de Karmann-cabrio nu een 4-zitter en dus de opvolger van de kever-cabrio moest



Interieur begin jaren 60.

worden of gewoon een variant op de Karmann-coupé met 2 royale zitplaatsen voorin en het bekende noodzitte achterin. Het werd dat laatste en Wilhelm Karmann kreeg eindelijk de open tweezitter, die hij oorspronkelijk in gedachten had. Het interieur van zowel coupé als cabriolet wordt beter geïsoleerd en de bekleding is alleen nog in kunststof leverbaar. Er komt een nieuw stuur met een opvallende claxonring. Tussen de grote klokken verschijnt een kleine ronde benzine-meter, hetgeen nog niet betekent dat daarmee de benzinekraan onder bij de pedalerie komt te vervallen.

1959

Het dashboard wordt van een zwarte kunststof bedekking voorzien om hinderlijke reflectie tegen te gaan.

1960

Belangrijke ingrepen in het uiterlijk veranderen de Karmann van een ietwat gedateerde schoonheid tot een elegante tijdloze klassieker. Daartoe worden de voorspatborden decent gewijzigd. De koplampen komen hoger te liggen en het spatbord zelf wordt iets afgevlakt. Het raampoppervlak van de deur wordt iets vergroot. De wielophanging van het voorspatbord wordt wijder en de neusgaten beduidend groter en anders van vorm. De chroomstrips die de gaten voorheen sierden worden vervangen door een roostertje. Verder vallen de nieuwe, schuifvormige achterlichten op. De bestuurder krijgt (net als eerder de passagier al had) een armsteunje in de deurbekleding, in de stoelen wordt weer stof verwerkt, en de coupé krijgt uitzetbare zijruitjes. Verder doen de ruitensproeiers hun intrede en de bobbel op het stuur verdwijnt ten gunste van een verdiepte halve claxonring. Als accessoire wordt de exportbumper



KG Coupé uit 1959.

geïntroduceerd; aan de achterzijde gingen de chroombeugels boven de bumper aanvankelijk nog 'om het hoekje', in 1970, met de komst van wéér grotere achterlichten bogen ze al aan de achterzijde van de wagen naar beneden.

1961

Een belangrijk jaar in Volkswagenland en niet echt veel veranderingen bij de KG. Wel is de vertrouwde 1200-motor flink onderhanden genomen en levert nu dankzij een verhoogde compressieverhouding (7,1 in plaats van 6,6) 4 pk meer, wat de topsnelheid op 125 km/h brengt. De synchronisatie van eerste versnelling, de introductie van de automatische choke en de mogelijkheid tot montage van een Saxomat (halfautomatische versnellingsbak) brengen meer comfort. Het VW-concern maakt wereldnieuws met een geheel nieuwe serie, het type 3. Daaronder is ook een nieuwe Karmann, type 34.

1962

Voor de KG is er een nieuw accessoire: het slot op de versnellingspook. De halve claxonring in het stuur verdwijnt en om te claxonneren blijven slechts 2 toetsen op de stuurspaken over.

1963

Belangrijk nieuws in dit jaar is de introductie van de kachelpotten. Niet meer de koellucht van de motor, maar frisse buitenlucht wordt via nieuw ontworpen warmtewisselaars naar voren geblazen. Het systeem zorgt voor een beduidend betere en reukvrije verwarming van het interieur.

1964

De deuropeners komen in verschroomde kommetjes te liggen. Zo kunnen de deuren niet meer per abuis geopend worden.

De vergrendeling geschiedt middels knopjes op de deur. De lak in het VW-teken op de wieloppotten wordt vanaf nu weggelaten. Het asbakje verhuist naar een plekje midden onder het dashboard en wordt in een fraaie verchroomde uitvoering geleverd.

Het dashboard wordt tot 1968 'opgesierd' met een brede horizontale chroomstrip.

1965

De wielen krijgen een nieuwe vormgeving. De bolle wieloppotten worden vervangen door vlakke.

1966

Achterop de KG staat plotseling VW 1300. De oude 1200 is afgelost door de nieuwe 1300 cc motor en de KG haalt er bijna 132 km/h mee. De vooras krijgt nieuwe onderhoudsvrije fuseekogels. Het stuurwiel wordt zwart maar behoudt zijn vorm, m.d.v. dat de halve claxonring terugkeert(!). De richtingaanwijzer onder het stuur bedient nu ook de groot lichtschakelaar, waarmee de knop op de vloer komt te vervallen. De buitenspiegel verhuist van het spatbord naar de deur en wordt iets groter. Met de komst van de 1300-krachtbron verhuizen accu en centrale kabelboom van rechts naar de linkerkant van de wagen. Het luchtfilter komt dan rechts terecht.

1967

Alweer een rij ingrijpende wijzigingen. Voorzien van de nieuwe 1500 cc motor met 44 pk. is de KG nu 140 km/h snel. Om zoveel kracht in de hand te houden worden op de vooras schijfremmen gemonteerd, eerst van ATE, later van Girling. Het dashboard van de KG krijgt een volledig nieuw uiterlijk. Het verticale ge-

deelte wordt voorzien van een roodbruine houtimitatie (het lijkt op teak). Boven de stuurkolom verschijnt één grote snelheidsmeter, geflankeerd door 2 kleinere instrumenten, benzine-meter links en klokje rechts en een nieuw contactstuurslot. De knoppen zijn in het zwart uitgevoerd. In Nederland kost een coupé f 9250,-, (KG-cabrio: f 10450,-), terwijl een standaard-kever maar f 5175,- hoeft op te brengen.

1968

Net als alle andere VW's is de automatische versnellingsbak als extra leverbaar. Aan deze 'halfautomaat' zit ook de nieuwe VW-achterwielophanging vast, bestaande uit 2 aandrijfassen met homokinetische koppelingen. Uitergest met deze nieuwe constructie krijgt elke VW een beduidend betere wegligging. Het bekende uitbreken van de zware achterkant wordt hiermee voor een groot deel tegengegaan. Pas later wordt het toepassen van deze ingrijpende verbetering losgekoppeld van het monteren van de automaat.

1969

Bij de KG verdwijnt de drukknop onder de deurklink en maakt plaats voor een krukje aan de binnenzijde van de klink. Op het rechter voorspatbord verschijnt een klepje voor de benzinedop. De klep wordt vanuit het interieur bediend.

1970

De richtingaanwijzers aan de voorzijde worden rechthoekig en beduidend groter. Ook de achterlichten worden dubbel zo groot. De cabriolet krijgt een glazen achterruit voorzien van achterruiwermarming. Het geheel scharniert aan de achterwand en ligt in neergeklapte toestand in de katebak.

1971

Eindelijk is het zover: De Karmann rijdt de teller uit. Al vanaf 1955 geeft de snelheidsmeter een maximum van 140 km/h aan maar pas met de introductie van de 1600 cc motor in 1971 gaat de wijzer alle cijfers voorbij: 145 km/h. Het sluitsysteem van het cabriodak wordt gewijzigd. De centrale draaikruk wordt vervangen door 2 haken aan weerszijden. De losse handgreep boven

op het dashboard verdwijnt ten gunste van een veel kleinere komvormige greep.

1972

In augustus 1971 ondergaat de KG voor de laatste keer een behoorlijke facelift. Nadat op het gebied van de brandstof toevoer en het uitlaatsysteem al meerdere jaren aanpassingen waren gedaan om tegemoet te komen aan de steeds strenger wordende voorschriften van de Amerikaanse wetgever, was het nu de beurt aan de bumper. Al vanaf 1967 werd er met een nieuwe vormgeving van de bumpers geëxperimenteerd en in 1971 kwam er dan de 'vierkante bumper', afgeleid van de nieuwe bumper op het type 3. Ook de nieuwe supergrote achterlichten zijn van de laatste 'pontón' afkomstig. Het 'houten' dashboard verdwijnt. Daarvoor in de plaats komt een zachte, zwarte kunstlederen bekleding en bovendien komen de twee grote ronde instrumenten van vroeger weer terug. In juli 1974 rolt de laatste Ghia van de band.

In 1974 aangekomen staan we al met beide benen in een nieuw tijdperk, het tijdperk van Golf, Passat en Scirocco. Er wordt wel beweerd dat de Scirocco, net als vele jaren later de Carrado, de 'natuurlijke' opvolger van KG zou zijn. Beide 'opvolgers' werden en worden weliswaar bij Karmann in Osnabrück voor VW geproduceerd, maar het mag duidelijk zijn dat ze het unieke, enerzijds vertederende maar toch degelijke imago van het type 14 missen. Van de Karmann Ghia coupé werden er tussen 1955 en 1974 362.585 exemplaren gebouwd, van de cabriolet tussen 1957 en 1974 80.881 exemplaren. In Nederland tellen we op dit moment nog ruim 100 coupé's en ongeveer 60 cabrio's. Er zijn aanwijzingen dat de schare liefhebbers de laatste jaren groeit. Laten we hopen

dat het dan ook wat vaker een beetje mooier wordt op de Nederlandse wegen.

Tekst en fotografie: Jarko Alkens

Voor wie verder wil lezen moet gezegd dat er weinig of niets over de Karmann in het Nederlands is verschenen, behalve enkele tijdschrift-artikelen. Alle publicaties in boekvorm zijn in het Duits of Engels. Een kleine selectie:

1. *Veel informatie is te vinden in het boek van Lothar Boschen; Dass grosse Buch der Volkswagentypen. De tekst is behoorlijk droog, maar er staan veel fraaie foto's in. ISBN 3-87943-799-B.*
2. *Een handzaam boekje uit de reeks Schrader-Motor-Chronik is gewijd aan de KG. Met zoveel materiaal overgenomen uit originele brochures kan er toch niet zoveel misgaan, denk je. Toch staan er een aantal storende fouten in. ISBN 3-922617-62-X.*
3. *'Das Grosse VW-Cabrio-Buch van Döhmman en Niemeier is groot, fraai uitgevoerd en beslaat alle VW-cabrio's, dus ook de Golf (bijna de helft van tekst). ISBN 3-89365-315-5.*
4. *Brookland Books heeft een verzameling van zo'n 32 testberichten (in het Engels) uitgegeven, samengesteld door R. M. Clark. ISBN 0 948207 43 4.*
5. *Zeer compleet en zeer leesbaar is het boek van de bekende Markt-journalist Dieter Günther genaamd: VW Karmann Ghia, Schnittige Volkswagen aus Osnabrück. Bestel een 'must' voor elke liefhebber en elke bezitter! ISBN 3-926917-03-2.*

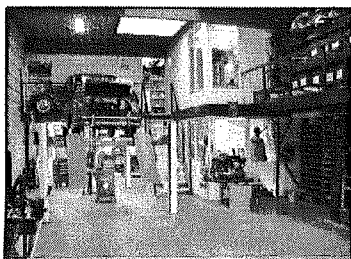


De twee laatste versies, 1972 en 1971.

Volks Repairs

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

VolksRepairs is hét
adres voor alle
onderhoudswerk-
zaamheden 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



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

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

Te Koop Aangeboden

Karmann Ghia (2x) type 14 coupé
Bouwjaar 1966 en 1970. Beide auto's
zijn volledig gerestaureerd, 100% origi-
nele en perfecte staat.
Vraagprijs: € 12.950,- / stuk

Karmann Ghia type 14 coupé
Bouwjaar 1965, Kirschrot met zwart
dak. Volledig gerestaureerd. Alles
nieuw, lak, rubbers, chroom, gereviseer-
de motor enz. Kleine achterlichtjes,
metalen dashboard, 8-delige bumpers.
Vraagprijs: € 10.500,-

Inl.: Carlo Reintjens, Weert
Tel.: (0495) 536 683

Karmann Ghia type 14 coupé
Bouwjaar 1974, motor 1600 cc
Geheel gedemonteerd, wel voorge-
straald. Veel werk maar is compleet.
Vaste prijs: € 2.250,-

Inl.: P.H. Bijen, Amersfoort
Tel.: 06-54706419 of pbijen@wish.net

Karmann Ghia type 14 coupé
Bouwjaar 1969. Kleur geel A.P.K. tot
augustus 2003. De auto verkeert in
prima staat en is in 1992 gerestau-
reerd. Het is origineel Nederlandse auto
in export uitvoering. Origineel kenteken,
recent taxatie rapport is aanwezig. De
geschiedenis van de auto is bekend en
grotendeels gedocumenteerd.
Prijs: € 7.950,-

Inl.: J. Lemmens, Oostvoorne
Tel.: (0181) 483 416

Karmann Ghia Cabriolet type 14
Bouwjaar 1972. Kleur appelgroen,
motor 1600 cc. Roestvrije auto uit
Texas. Geheel gerestaureerd, gerevi-
seerd en nieuw gespoten. Recente
grote beurt en A.P.K., zeer origineel en
in topconditie.
Prijs: € 12.500,-

Inl.: Coen Janssen, Laren NH
Tel.: 06-53739020

Gezocht:

Karmann Ghia type 14 coupé
Bouwjaar liefst voor 1965 (oud type) met
kleine achterlichten en bolle wioldoppen
e.d. Auto moet in **goede** en **moole** staat
zijn + **origineel**.

Inl.: R.L.J. Mennen, Meyel
Tel.: (077) 466 2518 of 06-27225326

Karmann Ghia Cabriolet type 14
Bij voorkeur in goede staat, maar een
restauratie-object is ook welkom.
Heeft u een exemplaar te koop, mail
dan naar willem.struijs@freeler.nl

Uw club op internet

[http://
www.karmann
ghiaclub.nl](http://www.karmannghiaclub.nl)

WELKE MOTOROLIE?

In dit verhaal wil ik het hebben over motorolie, om precies te zijn, olie die U in het motorblok van Uw K.Ghia giet. Wat ik hier geschreven heb is gebaseerd op API en ACEA publicaties. Speciale dank gaat uit naar dhr W. Berkers en D. de Vlamincq van Shell die mij geholpen hebben met informatie en antwoord gaven op al mijn vragen.

Basisolie

Uit aardolie wordt olie gemaakt, ook wel basisolie genoemd. Motorolie kan ook van dierlijke of plantaardige oorsprong zijn, doch deze zijn tegenwoordig zeer moeilijk te verkrijgen. Op de verpakking wordt meestal ook vermeld wat voor soort basis olie er wordt gebruikt. Dit kan zijn Minerale-; Halfsynthetische- of (vol)synthetische olie. De benaming heeft te maken met de extra behandelingen die aardolie krijgt.

Minerale olie wordt verkregen door ruwe aardolie te distilleren en te raffineren. Half-synthetische olie wordt verkregen door minerale olie extra te raffineren. Hierdoor worden de laatste verontreinigingen in de basisolie verwijderd of door minerale olie te mengen met volsynthetische olie.

Volsynthetische olie wordt chemisch verwerkt totdat alle oliemoleculen gelijk aan elkaar zijn. Dit geeft als resultaat een zeer homogene en zuivere basisolie.

Gewone basisolie is echter voor een automotor nog niet geschikt, de eigen-

schappen van de basisolie worden verbeterd door het toevoegen van additieven of dopes. Soms kan het percentage wel zo'n 30% van de inhoud zijn. De belangrijkste dopes/ additieven zijn: anti-oxidatiedope; anti corrosie dope; antischuim dope; stolpunt verlagere; detergent dopes; antisluitage additieven; basiciteits additieven; wrijvingsverlagere, filmversterkende dopes; viscositeits index dope; Extreme Pressure dopes (EP).

Society of Automotive Engineers (SAE)

Viscositeit zegt iets over de vloeibaarheid van olie. Olie met een lage viscositeit zal dunvloeibaar zijn, olie met een hoge viscositeit is stroperig. In een motorblok mag de viscositeit niet te hoog zijn, de olie pomp heeft dan veel moeite om de olie rond te pompen, zodat het zeer lang duurt voordat de olie bij de te smeren onderdelen is (dus slijtage), de motor ondervindt door de

dikke olie ook veel weerstand. Een te lage viscositeit zal problemen geven bij het smeren, de olie is zo dun dat er geen smerend laagje opgebouwd kan worden (dus slijtage). De viscositeit wordt beïnvloed door de temperatuur, net als boter dat in de koelkast vast is en in de zon vloeibaar wordt. De mate van vloeibaarheid bij een bepaalde temperatuur is vastgelegd in een code door de Society of Automotive Engineers (SAE). Het is deze SAE aanduiding die u als eerste zult ontdekken op de verpakking van motorolie, bijvoorbeeld SAE 10W of SAE 40. De W staat voor winter, als het koud is mag de olie niet te dikvloeibaar zijn. Neemt de temperatuur 's zomers toe dan zal deze 10W olie veel te dun zijn, er moet worden overgeschakeld op SAE 40. Deze is bij hoge temperatuur niet te dun doch bij winterse temperaturen weer veel te dik. Afhankelijk van de omgevings temperatuur zal er gekozen moeten worden tussen een winter olie of een zomer olie. De positie van het getal in de reeks is een maat voor de viscositeit. Door de SAE zijn voor motorolie de volgende viscositeitindelingen vastgelegd: 0W; 5W; 10W; 15W; 20W; 25W; 20; 30; 40; 50 en 60. Olie met deze Viscositeits aanduiding wordt ook wel single grade genoemd.

Viscositeits index dopes zijn complexe stoffen die op lage temperatuur zeer dun vloeibaar zijn en bij hoge temperatuur maken ze de vloeistof stroperiger. Daardoor zal motorolie gemengd met die viscositeits index dopes, bij lage en hoge temperaturen een constantere vloeibaarheid hebben.

Door deze viscositeitsindex dopes kan men in een olie de viscositeiten van diverse single grade oliën (zomer en winterolie) combineren. De eigenschappen van een SAE 10W tot en met SAE 40 (dus ook SAE15W; 20W; 25W; 20 & 30) worden hier benaderd door de 10W-40 olie. Als het buiten koud is reageert deze olie als een winterolie en

bij hogere temperaturen als een zomer olie. Eigenlijk kun je hier ook lezen bij een koude en een hete motor, de temperatuur range is hier dus behoorlijk gerekt wat weer ten goede komt aan de levensduur van de luchtgekoelde vriend. Deze olie worden ook wel multi grade genoemd. Single grade olie wordt tegenwoordig nog toegepast in motoren die werken onder extreme (tropische of arctische omgeving) of in constante condities (stationaire-; en scheepsmotoren).

Kwaliteit

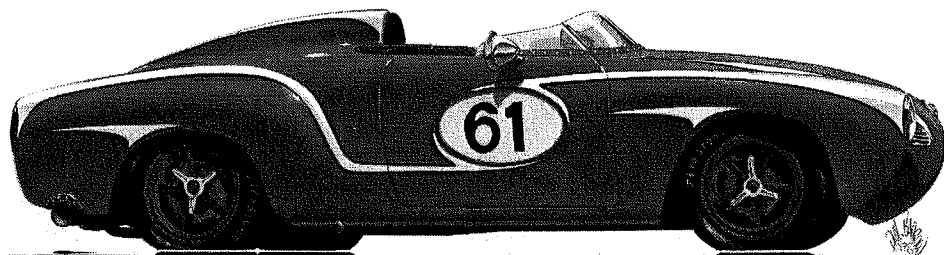
De SAE zegt niets over kwaliteit van olie; hiervoor zijn weer andere instellingen die testen voorschrijven waaraan olie moet voldoen. De belangrijkste zijn de API en de ACEA.

American Petroleum Institute (API)

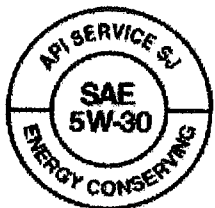
De API brengt een kwaliteits kenmerk op de markt voor dieselmotoren en benzinemotoren. Samen met autofabrikanten stelt de API minimale eisen op waaraan een olie moet voldoen. Voor benzine motoren begint de code altijd met een S (=Service Fill) met direct daarachter een letter die de kwaliteit aangeeft. Er zijn sinds de invoering de volgende codes vrijgegeven SA; SB; SC; SD; SE; SF; SG; SH; SJ & SL. Het oplopen van de letter achter de S is een maat voor de oliekwaliteit. SA is olie met zeer weinig dopes en is van de laagste kwaliteit. De hoogste kwaliteit is dus de SL die in 2001 is vrijgegeven. Alleen is deze nog slecht verkrijgbaar. Als de handleiding voorschrijft SE-kwaliteit dan kan men dus gerust de betere SJ kwaliteit toepassen.

De code geeft de minimale eisen aan. Het is hier net als op school, slagen kun je met een 6 maar ook met een 10. Er is geen SI of SK-kwaliteit vrijgegeven. Naast de code is er nog een aspect waar men op moet letten namelijk de

Ghia-Spyder



zogenaamde API donut. Hierin staat de viscositeit en de API norm. Deze donut ook wel API service symbool genoemd, wordt alleen afgegeven door de API en geeft de garantie dat de olie naderhand nog steekproefsgewijs wordt gecontroleerd. Een goed merk is dus altijd voorzien van deze donut. De meeste huismerken zijn meestal alleen voorzien van de vermelding 'voldoet aan API SJ'. Eigenlijk is dit nietszeggend omdat er geen onafhankelijke instantie is die deze claim naderhand controleert.



De API donut

De vermelding energy conserving geeft aan dat de olie een lage wrijving geeft, zodat er brandstof wordt bespaard. Wrijvings vermindering wordt bereikt door gebruik te maken van olie met lage viscositeit. Voor onze luchtgekoelde vriend is deze aanduiding niet interessant.

Association des Constructeurs Européens d'automobiles (ACEA)

De API is toegespitst op de Amerikaanse rijstijl motoren en benzine. In Europa met de kleine hoogtoerige motoren en snellere kortere ritten vraagt een iets andere olie kwaliteit.

De kwaliteits eisen zijn omschreven door de ACEA (opvolger van de opgeheven CCMC). Zij brengen onder de naam EELQMS (European Engine Lubricants Quality Management System), een kwaliteits waarborg systeem. Het mooie van dit systeem is dat de oliefabrikant de precieze samenstelling moet afgeven, tussentijdse wijzingen

van basis componenten (additieven; basisolie) worden niet meer geaccepteerd. Hierdoor verwacht men een veel constantere kwaliteit en wordt het rommelen met goedkopere toevoegingen tegengehouden.

Voor benzine motoren zijn er vijf categorieën namelijk A1; A2; A3; A4 & A5.

A1:

olie voor benzinemotoren die specifiek zijn ontworpen voor het gebruik van olie met lage wrijving (=brandstofbesparing) en lage viscositeit denk aan bv 0W-30 Deze olie is niet voor alle motoren toepasbaar.

A2:

Olie voor algemene toepassing in de meeste motoren met normale olie versings termijn, doch kan voor sommige motoren die hoge prestaties leveren problemen geven.

A3:

olie voor benzinemotoren die hoge en extreme prestaties moeten leveren en waarbij door de fabriek een zeer lange olieversers termijn wordt geëist. A3 is vergelijkbaar met A2-olie, alleen heeft deze olie aanvullende eisen mbt een langere levensduur, deze olie is ook beter bestand tegen een hoge temperatuur.

A4:

Gereserveerd voor olie in direct ingespoten benzinemotoren.

A5:

Dit is een olie voor benzinemotoren die hoge prestaties leveren en specifiek zijn ontworpen voor het gebruik van olie met lage wrijving (=brandstofbesparing) en lage viscositeit. Daarnaast worden er eisen gesteld om aan die hoge en extreme motor prestaties te voldoen en waar de autoproducent een zeer lange olieversers termijn voorschrijft. Deze motoren zijn specifiek ontworpen voor het gebruik van olie met lage wrijving en lage viscositeit en daarom is deze olie niet voor alle motoren toepasbaar.

Voor onze K.Ghia komen we uit op olie in de klasse A2 of A3.

Soms staat er ook een jaartal bij bv A3-98 of A3-02. De A3-02 is hier de betere kwaliteit dan A3-98 omdat de testeisen zwaarder zijn geworden. Het jaartal staat echter om onduidelijke reden meestal niet vermeld. Net als bij de API zijn deze voorschriften minimaal, dus ook hier geldt; slagen kun je met een 6 maar ook met een 10.

Andere specificaties

Naast de internationaal gehanteerde API of ACEA classificatie bestaan er nog tal van specificaties die zijn opgesteld door autofabrikanten, bijvoorbeeld VW, Ford; GM; BMW. Dit lijkt weer complex maar vele specificaties van fabrikanten bestaan meestal uit vergelijkbare testen alleen worden die uitgevoerd met hun eigen en nu leverbare motoren.

Codes als API CE en ACEA B1 of E3 hebben betrekking op diesel motoren. ILSAC en JASO hebben betrekking op brandstofbesparing en motorfietsolie.

Welke kwaliteits kenmerk moet men kiezen API of ACEA? Een olie van een

goed merk is altijd voorzien van API en ACEA code.

Welke viscositeit is nu geschikt voor een luchtgekoelde VW-motor

Aanbeveling uit literatuur, ik heb hier alleen de multi grade genoteerd:

Chilton VW Repair & Tune-up guide alle luchtgekoelde modellen vanaf 1970 1300 t/m 2000cc 12volt:
boven 0°C 10W-40; 10W-50; 20W-40; 20W-40; 20W-50; 10W-30.
0°C tot -23°C 10W-40; 10W-30.
continu onder -12°C 5W-20; 5W-30.

P. Olyslager VW 5^e druk 1965 model 1961 t/m 1964 Kever/ K.Ghia/ transp. 1200cc 6volt:
Boven 30°C 10W-30
Van 30°C tot 0°C 10W-30
Beneden 0°C 10W-30

P. Olyslager 3^e druk 1974 VW 1300, 1500 1968-70, 12volt

Hier wordt geadviseerd: 'het gebruik van multi grade motor olie wordt door de Volkswagenfabriek niet noodzakelijk

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

Nog 'even' en we wekken onze zomerse 2- en 4-wielers uit hun winterslaap!



**Piet en Mia Schlösser,
met de beste wensen voor het nieuwe Ghia-jaar.**

Beste leden

Wat verstaat de K.G.C.N. onder leden

Het betalende lid van de K.G.C.N. is op zijn naam lid, en heeft stemrecht. Voor evenementen wordt ook de partner/echtgenoot indien niet anders is vermeld, als lid beschouwt, evenals inwonende kinderen tot en met 3 jaar. Verdere familieleden, vrienden, kennissen, burens e.d. zijn dus geen leden, maar blijven altijd welkom om aan een evenement deel te nemen alleen zullen zij de volledige kostprijs van het evenement 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

geacht en niet aanbevolen'. Moet ik nu toch overschakelen naar single grade? Antwoord: in de tijd dat dit boekje werd geschreven was de kwaliteit niet zo goed, maar vanaf API SE is de kwaliteit behoorlijk verhoogd zodat multi grade nu te preferen is. (bron: Bently manual). Mooi om te zien is dat in dit Olyslager boekje wordt vermeld dat de oliedruk van de oliepomp gemeten wordt met multi grade 10W30.

Haynes VW Beetle & K.Ghia 1954-79:

-10°C t/m 30°C 20W-50; 20W-40
-15°C t/m 30°C 15W-50; 15W-40
-20°C t/m 15°C 10W-40; 10W-30
-35°C t/m -10°C 5W-30; 5W-20.

Bently official service manual 1970-1979 Kever/K.Ghia:

-10°C t/m 25°C 20W-50; 20W-40
-15°C t/m 25°C 15W-50; 15W-40
-20°C t/m 10°C 10W-40; 10W-30
-30°C t/m -10°C 5W-20.

Wanneer olieverversen

De meeste literatuur geven een termijn van 5000km aan. Een olieververs termijn van 3 maanden (bron Olyslager) is met de huidige moderne motorolie ach-

terhaald. Rij je minder dan 5000km per jaar, dan zou ik overstappen op een jaarlijkse olie ververs termijn. Ga deze termijn niet verlengen, onze motor heeft namelijk geen oliefilter (gaas in carter is geen filter), de vuildeeltjes die door de olie zweven worden pas met het olieverversen verwijderd.

Het gebruik van motorolieverbeteraars

Dit zijn middeltjes zoals STP, Slick50; Wynn's; Liquid-Moly etc. ze zouden de kwaliteit van de olie verbeteren.

Navraag bij Shell: *niet doen!*

Als deze wondermiddelen zouden helpen dan zouden de automobiefabrikanten ze zeker gaan voorschrijven. Deze middeltjes kunnen reageren met de dopes, waardoor de werking van de dopes wordt verminderd of nog erger, door het uitzakken van deze 'wondermiddeltjes' in de motorolie kunnen er verstoppingen ontstaan. Ook zal de olie niet meer voldoen aan de eisen die gesteld zijn door API en het ACEA.

Toine Lemmens



Hiep Hiep Hoera!

24 december 2002 is Yara Minke geboren,

dochter van de trotse ouders
Edwin en Angelique Lichtevelde
en zusje van Lynn.

Gefeliciteerd en veel geluk!
Het bestuur

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.

Bel of fax voor prijsinformatie, voor de laagste prijzen!

Schooldijk 60 7833 GM Nieuw Amsterdam Tel. 0591-552292

KARMANN GHIA CLUBSHOP

Gouden Karmann hanger type 14 coupe 18 krt	€ 121,15
Zilveren Karmann hanger type 14 cabrio met ketting	€ 23,15
Zilveren Karmann hanger type 14 coupe met ketting	€ 22,25
Karmann Ghia service manual U.S.A. (Engels)	€ 51,60
Handboek type 14 motor	€ 20,25
Handboek type 14 carrosserie	€ 20,25
Handboek type 14 remmen en banden	€ 20,25
Handboek type 14 vooras	€ 20,25
Handboek type 34 Engels	€ 18,90
Boekje lekkages aan de carrosserie	€ 7,95
Fische boek type 14	€ 20,25
Geborduurde club badge K.G.C.N.	€ 4,20
N.L. club schiltje	€ 8,00
Steekspeld K.G. cabrio rood of blauw.	€ 8,25
Karmann Ghia logo speld	€ 8,25

Bovengenoemde artikelen zijn te bestellen door overmaking van het totaalbedrag op de rekening van de clubshop Karmann Ghia Club Nederland, onder vermelding van het gewenste artikel en aantal plus vermelding van naam adres en lidnummer. De prijzen zijn inclusief verzendkosten.

Bankrekeningnummer 33.60.89.988 t.n.v. Club shop K.G.C.N. te Acquoy.

Nationale en Internationale evenementen 2003

De Nederlandse luchtgekoelde VW evenementen

- 6 april Kevermeeting Uden, paardensportcentrum Olympic Uden
- 13 april KCN Regiomeeting Brabant, Manege 'het vierspan' te Oirschot
- 21 april Paasshow bij VW classics in Someren van 10:00 tot 16:00 uur
- 26-27 april KCN Regiomeeting Overijssel, Manege De Heksenlaak, Barchem
- 3-4 mei Keverdagen Bruinisse, locatie onze hoeve, Bruinisse
- 17-18 mei Kevermeeting Gulpen, Camping Ossebos, Gulpen
- 24-25 mei Voorjaarsmeeting Beetle Boys in recreatiepark Borgerswold te Veendam
- 8 juni KCN Regiomeeting Limburg, Manege d'Auwe Meule, Budel
- 14-15 juni 20^{de} Internationale keverweekend Budel, Manege d'Auwe Meule, Budel
- 6 juli Drentse keverdag, speelstad oranje, bij Beilen
- 20 juli KCN Regiomeeting Zeeland, Markt, Middelburg
- 15-17 aug KCN Regiomeeting Midden Nederland, Camping te Tolberg, Bergharen
- 31 aug KCN Regiomeeting Groningen, Camping De Bouwte, Midwolda
- 12-14 sept VW-Euro, manege de vosberg, Panningen
- 28 sept KCN Regiomeeting Zuid-Holland

De Belgische evenementen

- 30 maart Freddy's no H2O Show, Ninove, België
(info: www.vwshows.info)
- 6 april VW topdag, Erembodegem, België (info: www.vwkeverclub.be)
- 11 mei Kever Treffen Hangar 15a, Cockerillkaai, Antwerpen
(info: <http://www.miniaturstad.be/keurzen/meikever/>)
- 17-18 mei VW meeting Raouls Hallen Alken, België
(info: www.raoulsvwhallen.com)
- 22 juni 5^{de} luchtgekoelde meeting, Itegem, België
- 28-29 juni 4^{de} Internationale kevermeeting Millen, Riemst, België
- 1-3 aug Bug-a-roo, Averbode, België (info: www.free-bug-association.be)
- 9-10 aug Le bug Show Spa Francochamps, België (info: www.vwbugshow.be)
- 23-24 aug Air Cooled VW meeting, Temploux, België
(info: www.temploux.be/users/coxanostra)

De Duitse evenementen

- 1 mei Maikaefertreffen, Messe Parkplatz Ost 1, Hannover
(info: www.kaefertreffen.de)
- 16-18 mei Air Cooled VW Show, Geeste, Duitsland
(info: www.kaeferfreunde-emsland.de)
- 21-22 juni VW Veteranen treffen, Bad camberg, Duitsland
(info: <http://www.badcamberg.com/>)

De Engelse evenementen

- 27-29 juni Internationale KG meeting door De Karmann Ghia Owners Club GB, Omgeving Peak District National Park
(info: <http://www.kgoc-gb.org/>)



Kees v. Benken

KG evenementenkalender 2003

Onder het mom van beter vroeg en nog niet geheel compleet dan helemaal niets hebben wij alvast wat data voor u:

KGCN-evenementen
(e.e.a. onder voorbehoud):

- | | |
|-------------------------|--|
| 12 april 2003 | 1 ^e Technische dag te Alblasserdam |
| 18 mei 2003 | Voorjaarsrit in het teken van Vincent van Gogh vanuit Nuenen |
| 22 juni 2003 | Zomerrit in omgeving Reeuwijk |
| 7 september 2003 | Najaarsrit in omgeving Hilversum |
| 4 oktober 2003 | 2 ^e Technische dag |

Kijk voor overige luchtgekoelde VW evenementen op:
<http://www.vwshows.info/>



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!



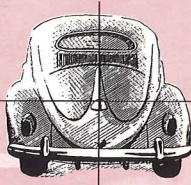
Van Kranen verzorgt/levert:

- 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>