

UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

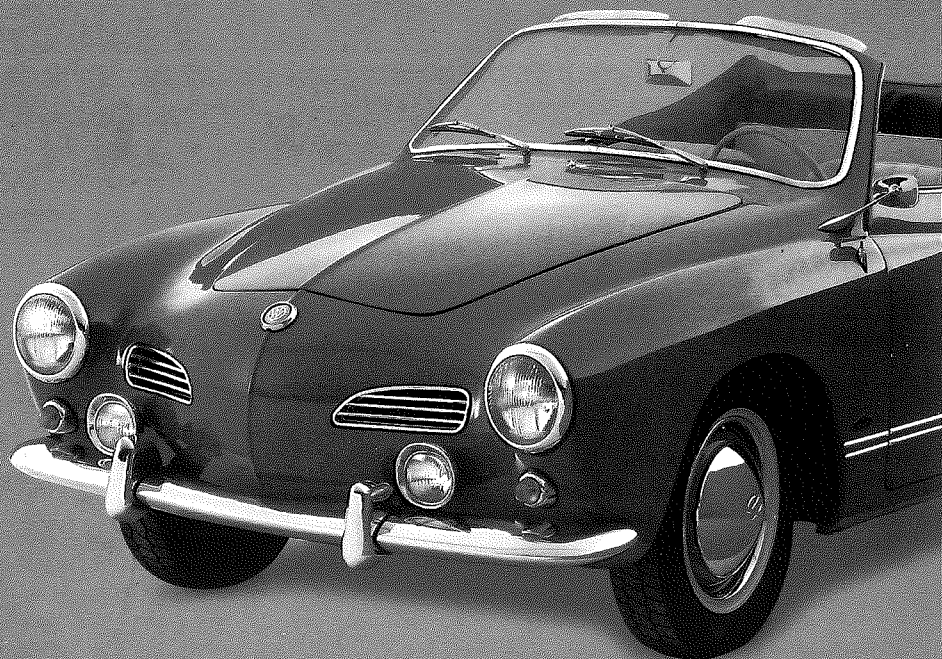
Ghia
V A R I A

K A R M A N N
Ghia
C L U B

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
Motornummer van de Karmann	5
Concours d'Elegance	6
Show YOUR car!!	8
Viva La France	9
Verhaal: Jan van Weelden	13
5000/10.000km beurt	14
Ontlakken van de auto	18
Penningpraat	23
Te koop aangeboden	24
Technische Dag Geldermalsen	25
Verhaal: Keith van der Zwan	28
FEHAC Activiteiten	31
Kerstdiner	34
Evenementenkalender	35

10^e Jaargang no. 48
december 2003

Beste Karmann vrienden en vriendinnen.

Nog even en het jaar 2003 is weer achter de rug. Het naderende einde van het jaar wordt al snel inzichtelijk gemaakt door de vele speelgoedfolders voor het Sinterklaasfeest en bijna gelijktijdig en vaak nog voordat het 5 december is geweest door de vele kerstshows in de diverse tuincentra. Ik weet wel dit heeft niets uitstaande met de Karmann maar misschien heeft u toch nog iets op uw verlanglijstje staan? Ten slotte blijft er altijd wel iets te wensen. De Karmann heeft door het prachtige zomerweer de nodige kilometers gedraaid en staat mogelijk nu welverdiend uit te rusten in de garage. Of zie ik dat verkeerd en zijn er naar aanleiding van de vele kilometers er nu een aantal extra winterklussen?

2003 was een jaar waar wij als bestuur van de Karmann Ghia Club op een aantal punten zeer tevreden mogen zijn. Ik denk hierbij aan de grote opkomst tijdens de meetings, de meetings zelf en het ledenaantal dat bijna hetzelfde is gebleven. Uiteraard zijn er ook een aantal punten die verbeterd/veranderd kunnen of moeten gaan worden. Ik heb hierover in de vorige Ghia Varia al het nodige gezegd en ik doel dan op de oproep voor de Ghia Varia. Daarnaast is er nog steeds de oproep voor uitbreiding van het bestuur. De huidige samenstelling heeft een te smal draagvlak om voldoende continuïteit te waarborgen voor de toekomst.

Wat betreft het jaar 2004 wordt dat in ieder geval voor de club een bijzonder jaar. Het zal u niet ontgaan zijn maar dan bestaat de Karmann Ghia Club Nederland 10 jaar. Daar is men druk doende mee en uiteraard hoort u binnenkort hierover meer. Vanwege het 10-jarig bestaan hebben wij in het bestuur afgesproken dat dit lustrumjaar zal staan in het teken van de zogenaamde "gouwe ouwe". Uiteraard is het onmogelijk om in 1 jaar tijd de afgelopen 10 jaar te laten passeren maar een aantal meetings zullen wel in dit teken staan. Het komende jaar krijgt u dan ook nog een prachtig mooi nieuw omslag te zien.

Rest mij om u en de uwen een zeer goed en gezond 2004 toe te wensen.

Willem Boutkan
Voorzitter

Karmann Ghia Club Nederland

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

VOORZITTER

Willem Boutkan, Escherpad 62, 1328 HB Almere, telefoon 06-5391 7069
E-mail W.Boutkan@RvIV.nl

PENNINGMEESTER

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

SECRETARIS/PUBLIC RELATIONS

Andre van Houten, 2e Haagstraat 63, 5707 VJ Helmond, telefoon (0492) 55 21 33
E-mail AvHouten@hotmail.com

REDACTIE

Inge Toet, W. Geevestraat 10, 3172 VE Poortugaal, telefoon: (010) 50 12 667
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) 68 37 93 E-mail d.snel@wish.nl

CLUBSHOP

Dick Snel, Mr.Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy, telefoon (0345) 68 37 93 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) 50 12 667
(opgaven graag schriftelijk naar bovenstaand adres)

RECLAME-ADVERTENTIES

inlichtingen bij Andre van Houten telefoon (0492) 55 21 33

Advertentie-tarieven: Kleine advertenties (aanbieden/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,

De zomer is alweer een tijdje achter de rug en de blaadjes zijn ook zo'n beetje allemaal gevallen. Al het groen maakt weer plaats voor de grijze winter die ook weer heel knus kan zijn. Terwijl ik dit schrijf voel ik me toch anders dan anders, het is een soort spanning, ik heb namelijk het besluit genomen om ook plaats te maken, plaats voor een nieuw redactielid en dat ik dat nu naar buiten breng voelt toch ook wel weer anders.

Het afgelopen jaar is niet helemaal verlopen zoals dat ik vorig jaar voor ogen had en daardoor moet je soms het één en ander aanpassen in je leven, of je dat nou leuk vindt of niet. Daarbij hoort dus ook dat ik afscheid ga nemen van de Karmann Ghia Club Nederland, niet voor de volle 100% natuurlijk maar wel voor een groot gedeelte.

Ik doe hierbij dus gelijk een oproep om te reageren als u zich geroepen voelt om deze leuke taak over te nemen, zij het alleen of als duo. De club heeft net een nieuwe computer (een hele mooie!) met scanner/printer en kopieerapparaat aangeschaft dus als deze niet bij u aanwezig zijn is dat ook gelijk opgelost. Stuur een mail, een brief of bel, ook als u alleen wat informatie hierover wenst te krijgen!

Het zal het komende jaar alleen maar leuker worden omdat het 10-jarig bestaan van de KGCN een feit is! U heeft het één en ander al vernomen en blijf het in de gaten houden, er volgen nog leuke verrassingen.

Ik heb ook deze keer weer wat reacties en verhalen gekregen, waarvoor mijn hartelijke dank! Altijd leuk om te weten wat andere mensen beleven met hun Karmann Ghia of in ieder geval hoe ze het beleven. Uw verhalen en reacties zijn altijd welkom, leuk of nuttig voor anderen om te lezen.



In dit nummer weer van alles en nog wat, een stukje over een reparatie, een meeting in Frankrijk, de najaarsrit, een recept voor de kerst, ontlakken van je auto, de Technische Dag enz, enz.

Rest mij om u hele fijne en gezellige feestdagen toe te wensen en een Gezond 2004!

Inge

Nieuwe leden:

J. de Boer
14 Coupé 1974, USA.

R. des Bouvrie
Zoekende 14 Coupé.

W. Clausing
14 Cabrio 1974, USA.

A.C. van Dam
Zoekende.

C.A. van Doorn
14 Coupé 1974, USA.

H. Geelen
14 Cabrio 1968, NL.

L.E. de Graaff
14 Coupé 1972, NL.

R. Hartogs
14 Coupé 1972, D.

S. Jager
Zoekende

E. Mansfelder
14 Coupé 1966, D.

H.J.M.L. van Ooij
14 Coupé 1971, USA.

A. Pater
14 Cabrio 1972, D.

M.K.P.M. van Roermund
Zoekende 14 Coupé.

A.A.G. Roks
Zoekende

J.W.J. Saris

J.H. Scheffer
14 Coupé 1970, D.

G.J.B. van der Stap
14 Coupé 1968, D.

R. Sukel
14 Coupé 1971, B.

R.L. Tummers
14 Cabrio 1970, NL.

Verhuisd:

J. Broens
van Arnhem naar
Zevenaar

P.M.R. Castellijn
van Rijpwetering naar
Nieuwe Wetering

H.L. Jeuring
in Gieten

U. Kalkan
van Rotterdam naar
Rhoon

V. Mekenkamp
van Oldebroek naar
Nieuwegein

O. Ramakers
van Roermond naar
Posterholt

B.M.A.M. Stadhoudres
van Roosendaal naar
Etten-Leur

A.J. Vasen
in Utrecht

M. Vredeling
in Heerhugowaard

F. de Waard
in Petten

Opgezegd:

P. Bijkerk
Schiedam

F.J.M. de Haer
Rotterdam

F.W. Janssen
Berlikum

R.A.J. Meijer
Groningen

J. Peters
Venlo

P. Rosendal
Borne

A.J. van Veghel
Eindhoven

G. Vermeulen
Lochem

R. van Wesenbeek
Roosendaal

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: (0345) 68 37 93,
E-mail: d.snel@wish.nl

Het motornummer van de Karmann

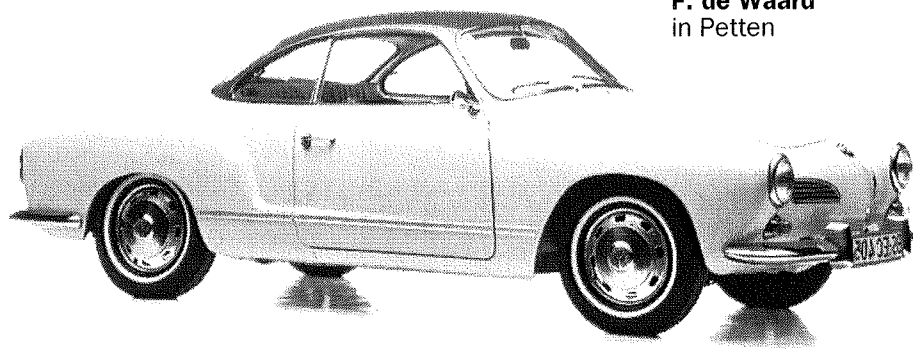
Regelmatig krijg ik de vraag: "Hoe kan ik zien welk type motor en met wat voor vermogen ligt er in mijn Karmann Ghia." Sinds augustus 1965 wordt de motorinhoud (vermogen) aangegeven door één of twee letters. Er van uitgaande dat het om de origineel bij de auto geplaatste motor gaat. Dit motornummer staat op de carterflens van de dynamosteun, hierbij de meest voorkomende:

X = Ruilmotor
D = 1.2 liter 34pk/25kw
F = 1.3 liter 40pk/29kw
H = 1.5 liter 44pk/32kw
AB = 1.3 liter 44pk/32kw
AR = 1.3 liter 44pk/32kw
AD = 1.6 liter 50pk/37kw
AS = 1.6 liter 37pk/37kw

Omdat er veel auto's uit de U.S.A. komen hierbij een aantal motornummers die men kan aantreffen op de motoren van geïmporteerde auto's:

B = 1.6 liter 47pk/35kw.
geplaatst van augustus 68 tot juli 1970.
AE = 1.6 liter 47pk/35kw.
geplaatst van augustus 70 tot juli 1971
AK = 1.6 liter 47pk/35kw.
geplaatst van augustus 72 tot juli 1973.
AH = 1.6 liter 47pk/35kw.
geplaatst van augustus 71 tot juli 1976.

Dick Snel



Concours d'Elegance 2003

Volgens traditie is er ook dit jaar weer een Concours d'Elegance gehouden, ditmaal tijdens de najaarsmeeting. Ook dit jaar was er weer volop belangstelling, in totaal zijn 16 Karmann Ghia's ter beoordeling aangeboden aan de deskundige jury, bestaande uit Dick Snel en Gerben Minkhorst.

Na lang wikken en wegen is de jury tot een oordeel gekomen en heeft de uitslag bekend gemaakt aan het aanwezige publiek. Hieronder volgt de uitslag:

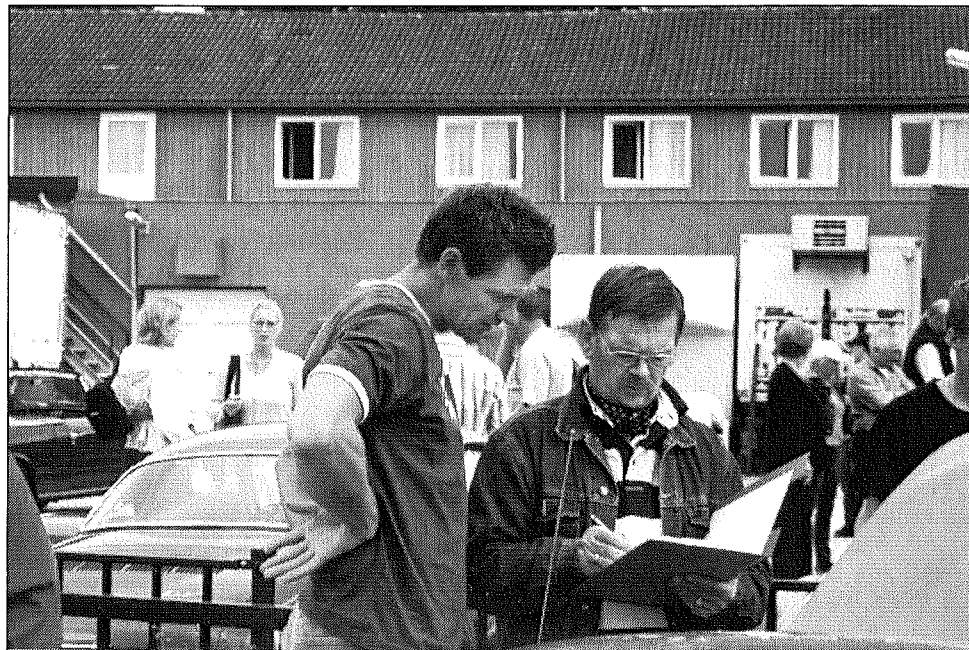
Karmann Ghia cabrio

1 ^e 14 cabrio	AH-23-75 uit '64	H.A. Bossink uit Haaksbergen
2 ^e 14 cabrio	DH-15-67 uit '72	G.J.A. Steur uit Laren
3 ^e 14 cabrio	DR-07-51 uit '71	D. van der Zwan uit Vlaardingen

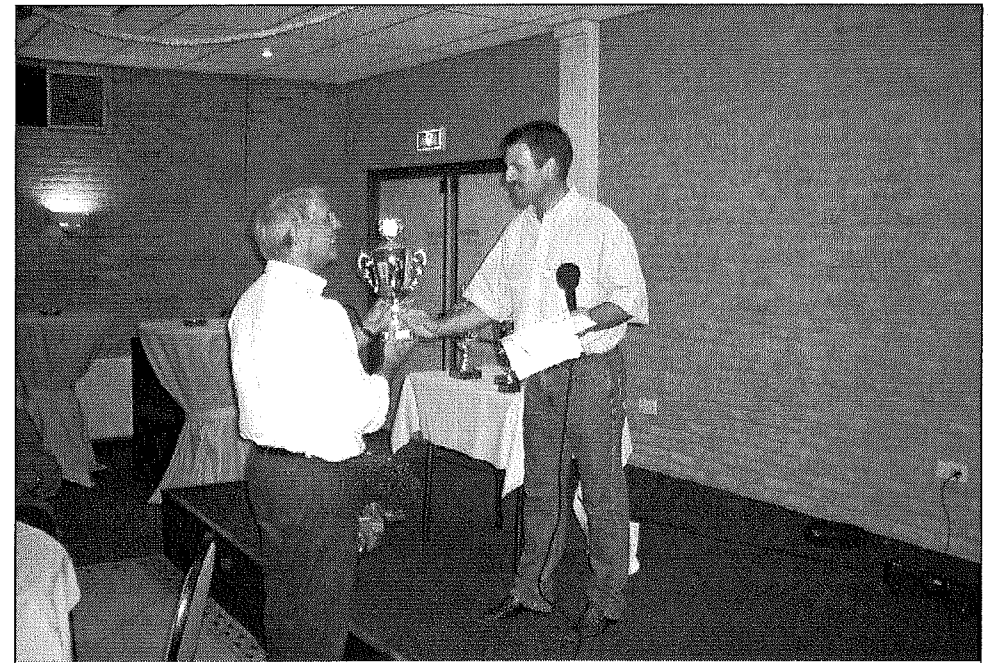
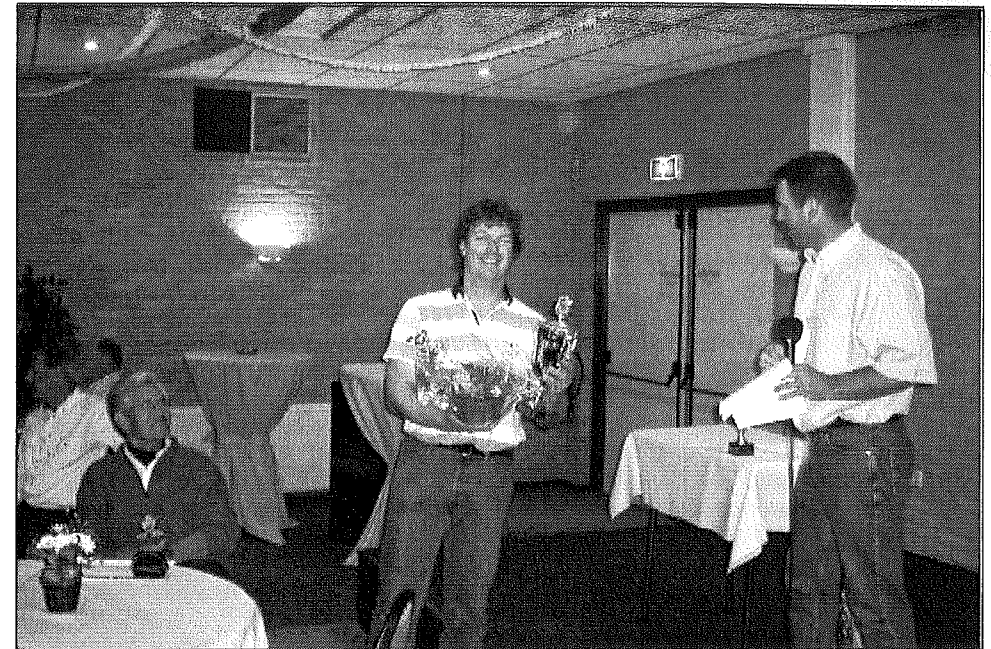
Karmann Ghia coupe

1 ^e 14 coupe	42-47-GK uit '68	D. Loenen uit Hilversum
2 ^e 34 coupe	AH-68-34 uit '69	K. Van Ketel uit Haarlem
3 ^e 14 coupe	DL-18-23 uit '67	R. Wever uit Ede

Nogmaals van harte gefeliciteerd!



De jury: Gerben en Dick



De prijsuitreiking van het Concours d'Elegance

Show YOUR car 3-4 januari 2004.

Het is inmiddels een traditie geworden dat in de eerste week van januari het eerste VW-evenement plaats vindt.

Ook is het traditie dat op dit evenement "Het kever winter Festijn" in het Auto-tron te Rosmalen, onze clubshop aanwezig is met Mathilde en Dick. Het gezicht van onze shop en club is natuurlijk een Karmann Ghia, alléén zouden wij voor het komende jaar erg graag de type 34 in de clubshop hebben staan.

Wie is bereid om zijn auto daarvoor beschikbaar te stellen. Je moet het alléén niet erg vinden dat hij de hele dag gefotografeerd wordt door publiek en pers.

Natuurlijk is een mooie type 14 cabrio of coupé ook niet mis en het is tevens voor je zelf een gezellig weekend. Denk nou niet direct mijn auto is hiervoor niet geschikt of er zijn al twintig aanmeldingen, maar pak gewoon nog even ouderwets de telefoon en bespreek met Dick de mogelijkheden, **DOEN**.

P.S. neem je ledenkaart (2003) mee dan krijg je € 3 korting op de toegangsprijs.

Dick Snel
telefoon (0345) 68 37 93

VACATURE

Wij zoeken een enthousiaste 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 Inge op te volgen. Twee 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 enthousiast team) 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.
- Tevens ontvang je een PC met printer, scanner en kopieerapparaat van de club om dit optimaal te kunnen verzorgen.

Wil je wat meer informatie, neem dan gerust contact op met Inge zelf, telefoon (010) 501 26 67 of stuur een e-mail naar: i.toet@12move.nl

In afwachting,
Het Bestuur

Vive la France vive Valance 8ème meeting international club de Karmann Ghia

Na jaren getwijfeld te hebben besloten we dit jaar dan toch maar naar de Franse meeting te gaan. Wel een beetje ver, dus dan maar een lang weekend nemen.

We vertrokken op donderdag 4 september jl. 's ochtends om 06.00 uur vanaf Loo.

De bedoeling was wat eerder om zo het spitsuur in Maastricht voor te zijn maar daar stonden we dus om 08.00 uur middenin. Om 09.00 uur in Luik nog even gas getankt en het eerste ochtenddeel zat er al op. De tweede etappe ging richting Luxemburg over de A4, alleen bij Bastogne even een stukje over de N4 om 15 kilometer af te snijden en even weg van de snelweg.

Halverwege op de N4 bij Martelange, op de Rue de la Frontière kun je links tanken voor Luxemburgse prijzen. Er staan daar op een stukje van zo'n 800 meter wel vijftien benzinstations.

Om 13.00 uur reden we Frankrijk binnen. De bedoeling was zo'n 900 kilometer rijden tot Bourg en Bresse. Eerst richting Metz-Nancy en dan over de (A330) N57 en vanaf Besanconne over de N83. Dit is een prima route voor mensen die naar het zuiden willen zonder tol te betalen.

De eindbestemming van de dag was Villeversure, 10 kilometer ten oosten van Bourg en Bresse. Een hotelletje in een gehucht opgezocht via internet. Het viel wel mee.

Vrijdag de tweede dag hadden we nog maar zo'n 200 kilometer te rijden. Maar goed ook want in een Karmann rijden met een open dak in de brandende zon is toch best wel vermoeiend! Via Lyon reden we verder via de N7 naar Valance. Eerst nog even aan de Rhone picknicken, met je raad het al 'du vin, du pain et fromage'. Om 16.00 uur

reden we Valance binnen en het hotel was zo gevonden.

Iedereen sliep in hetzelfde hotel dus 's ochtends kon er niemand te laat komen. De deelname aan de meeting bedroeg Euro 160 per persoon all inclusive, behalve de drank (helaas). Die avond kwamen we veel bekenden tegen die we in Engeland al eerder ontmoet hadden. Er werd weer lekker geouwehoerd. Ook kwamen we een Nederlands echtpaar tegen. Zij woonden een deel van het jaar in Roermond en het andere deel in de buurt van Montpellier.

Hij keek ons echter zo aan van wat moeten jullie hier dan, dit is onze meeting. Achteraf viel hij wel mee. Zij waren jarenlang de enige Nederlanders bij de Franse meeting geweest.

De volgende ochtend (zaterdag) was het om 09.00 uur vertrekken. De rit zou uit drie etappes bestaan. Eerst naar het schoenenmuseum in Romans. Daarna een rit door de bergen naar Vassieux. De schitterende route leidde een dal in met aan weerszijden steile rotswanden die aan het einde naar elkaar toeliepen. In de linker rotswand was de weg uitgehouwen in de rotsen. Boven gekomen reden we door een spelonk met bergriviertje en kwamen we zo in een hoger gelegen groen dal uit.

Na de 5-gangen lunch hadden we wederom een fraaie rit terug naar Valance met prachtige uitkijkpunten. Bij Chateauneuf sur Isere zijn we gestopt om een paar wijntjes te proeven bij de wijnkelders van Jean Jaboulet en om

Zijn we er nu al?

Volkswagen. Wie anders?



elkaars auto te beoordelen voor de prijzen. Weer niets gewonnen, shit!
Na 180 km, de meeste vonden dit wel wat ver, kwamen we weer bij het hotel aan. Alle auto's hadden de marteling door de bergen gehaald en werden weer geliefkoosd. Die van ons kreeg alleen wat olie.

Het programma was inmiddels flink uitgelopen mede door de plaatselijke krant die nog wat foto's wilden maken. Dit was maar goed ook, iedereen zat nog vol van de lunch. Na wederom weer lekker gegeten en gedronken te hebben gingen we vlak na het toetje om 00.30 uur naar bed.

De volgende ochtend, weer om 9.00 uur vertrekken en iedereen stond paraat. Er werd je geen rust gegund, het overbodige fluitje voor vertrek klonk en de machines werden gestart. Dit keer ging de rit naar Hauterives. We zouden Palais ideal bezoeken. Op de kaart was het niet te vinden, begrijpelijk het was een folly, een of andere geflip-

te postbode Facteur Cheval (1830-1924) had zijn fantasieën er op los gelaten, en die gingen ver.

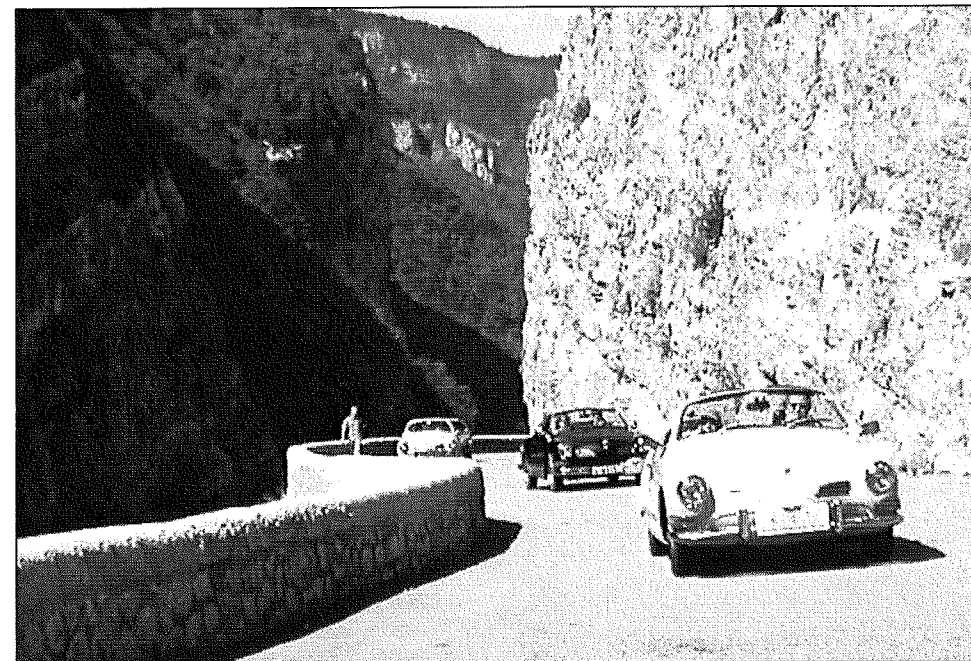
Meer info www.facteurcheval.com.

Het liep alweer tegen de middag en er moest al weer geluncht worden, dus de terugreis werd aangevangen. De kortste weg werd genomen dus de route was niet zo bijzonder. Het eten dus weer wel bijzonder maar van de wijn kon ik beter af blijven, we zouden die dag alvast zo'n 400 km rijden richting België. Om 14.30 uur namen we afscheid, het toetje namen we voor lief en vertrokken als eerste.

Zo eindigde een erg leuk internationaal weekeinde met vertegenwoordiging uit 5 landen, ik heb alleen de Belgen gemist.

Na 2600 km kwamen we veilig en zonder problemen weer thuis aan.

*Vive le Karmann Ghia
DR-86-29*



Een Karmann Ghia van glasvezel

deel 2

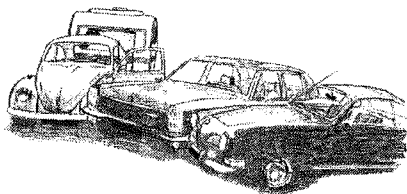
In het vorige clubblad heb ik verwezen naar een internetsite van een bedrijf dat replica's bouwt van de Karmann Ghia. Als materiaal gebruiken ze glasvezel. Als commentaar werd vermeld dat aangezien de auto gebaseerd is op een verstevigd Keverchassis de bumpers op een echte Karmann Ghia van staal niet zouden passen.

Maar niet getreurd, in Prescott Valley, Arizona is een bedrijf dat fiberglas onderdelen maakt voor Volkswagen. Naast onderdelen voor de Kever, Type 3 en de Kubel is hij ook de Karmann Ghia niet vergeten. In het assortiment zijn naast bodypanelen voor de neus, complete bodemplaten ook Europese

bumpers opgenomen. De bumpers zijn bedoeld om in de kleur van de auto mee te spuiten.

Kijk op:
<http://www.vwinnovations.com/>

Patrick Baptist



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

Geachte redactie,

N.a.v. jullie verzoek om ook eens een stukje te schrijven over een reparatie die niet zo gelukt is, lijkt het mij aardig om het navolgende voorval te vertellen.

Omdat de kwaliteit van de Volkswagen altijd de hemel wordt ingeprezen, blijkt het in verschillende gevallen toch niet helemaal juist te zijn.

Alhoewel m'n Karmann al meer dan 30 jaar oud is, gebeurde er toch iets, dat wel heel raar op mij overkwam. Toen ik enige weken geleden bij een paar vrienden vandaan kwam, rook ik plotseling in de wagen een doordringende benzinegeur. Gauw de wagen aan de kant en proberen de eventuele lekkage op te sporen, maar tot mijn stomme verbazing was er niets te vinden wat op het lekken van benzine kon wijzen. Enfin, voorzichtig naar huis gereden met de ramen open en dat was geen pretje.

Thuis de zaak nog eens goed nagekeken en de conclusie was, dat de benzineleiding in de chassis tunnel kapot was. Welnu, dat kon ik mij gewoonweg niet voorstellen.

Daar mijn vrouw allergisch is voor benzinelucht, wilde ze absoluut niet dat ik de zaak zelf zou gaan repareren. Daar kwam nog bij, dat ze vond dat ik langzamerhand een beschaafde heer moest wezen en niet de hele tijd in de garage met een oud zootje aan m'n lijf zelf aan het klussen zou gaan.

Zo gezegd, zo gedaan, dus ik naar m'n Volkswagenspecialist bij mij in de buurt.

Het hele verhaal verteld en wat bleek, dat deze narigheid een typische Volkswagenkwaal was, waar zij al talloze keren op hadden gewezen, maar Volkswagen nooit thuis gaf.

In de tunnel waar je nooit meer bij kan komen, ligt een stalen benzineleiding en vroeg of laat gaat deze leiding altijd lekken. Dus hij vertelde mij, dat zij indertijd altijd een koperen leiding langs de tunnel hadden gelegd en de oude hadden

dichtgemaakt. Daar wordt je toch stil van, hoe verzint een gerenommeerde firma zoals Volkswagen het om voor een luttel financieel verschil een stalen leiding in een tunnel te leggen, waar als enige oplossing een koperen leiding thuis hoort. De garagechef zei nog wel tegen mij dat hij er van stond te kijken dat deze leiding het zolang had volgehouden.

Welnu, dank je de koekoek, want deze auto staat al van 1986 binnen, dus van water en andere roestveroorzakende grappen heeft dit autootje geen last.

Deze reparatie heeft me natuurlijk wel een paar lieve Euroduiten gekost, dat spreek voor zich, want het uurbedrag van een monteur is uiteraard niet niks. De stank is verdwenen en ik ben weer geheel tevreden en realiseer mij elke keer weer, dat het toch wel heel bijzonder is om met zo'n Karmann nog steeds op de weg te rijden en dat na meer dan 30 jaar.

Vriendelijk groetend,
Jan van Weelden

Onderhoud voor elke 5000 resp. 10.000 kilometer (1)

Door de fabrikant aanbevolen onderhoud voor wagens tot 1965 werd het overgrote deel van de uit te voeren onderhoudswerkzaamheden bij de 5000 km-beurt gedaan. Een aantal smeerpunten van het onderstel diende volgens deze richtlijnen elke 2500 km te worden doorgesmeerd. Bij de latere produktie beperkt het voorgeschreven onderhoud bij de 5000 km-beurt zich tot het olie verversen en enkele secundaire smeerpunten, zoals die aan de carrosserie. De 10000 km-beurt omvat dan alle belangrijke controles. Sommige punten van de wagen die onderhoud en afstelling vergen, krijgen een langere periode toebedeeld. Het spreekt vanzelf dat deze door de fabrikant verstrekte richtlijnen op de praktijk zijn afgestemd en geen maatstaf vormen voor uitzonderingsgevallen, zoals wagens met een olielekage of hoog oliegebruik. Het blijft dus een kwestie van gezond verstand gebruiken. Hoewel het vanzelfsprekend is dat een olielekage moet worden verholpen, kan het voorkomen dat dit financieel niet gelegen komt, of dat men de wagen op het moment niet kan missen. De praktijk leert dat het niet altijd mogelijk is de mate van perfectie aan te houden, die men zich tot doel heeft gesteld. Het alternatief voor onderhoud op kilometerbasis is die op tijdbasis, zodat de fabrikant in plaats van een tussenperiode van 5000 km, 6 maanden voorschrijft. Als er dus weinig met de wagen wordt gereden en een afstand van 5000 km zich over een langer tijdvak uitstrekt, is het zaak het onderhoud aan de wagen op tijdbasis te verrichten. Bij een zojuist aangeschafte, gebruikte wagen ligt het voor de hand dat u niet weet wanneer de laatste servicebeurt werd uitgevoerd. Gebruik de wagen een poosje en voer het wekelijks onderhoud en diverse controles met korte tussenpozen uit. Dit geeft u een indruk van de bedrijfszekerheid van de wagen, onderhoudstechnisch gezien. Na een korte tijd geeft u de wagen een 5000 km-beurt. U loopt dan niet het risico dat de wagen het te lang zonder het vereiste onderhoud moet stellen. Daarbij komt dat u automatisch vertrouwt raakt met de technische bijzonderheden die elke wagen eigen zijn.

Wekelijks onderhoud

De volgende punten moeten wekelijks worden gecontroleerd. In de meeste gevallen kan dit gebeuren als u benzine tankt of enkele minuten moet wachten. 1. Controleer het oliepeil. 2. Controleer het vloeistofpeil van de automatische transmissie, indien gemonteerd. 3. Controleer de bandenspanning. 4. Controleer het niveau van de accuvloeistof. 5. Controleer de vulling van het ruitesproeiereservoir. 6. Controleer het niveau in het remvloeistofreservoir. 7. Con-

roleer de verlichting en vergeet niet de werking van de stoplichten te controleren. In de motorruimte kunt u terecht voor de controles onder de punten 1 en 2. Voor de punten 5 en 6 kunt u via de bagageruimte terecht. De accu bevindt zich onder de achterbank. Gewoonlijk is het voldoende het vloeistofpeil te controleren en kunt u eventueel bijvullen later thuis of bij een servicestation doen.

Onderhoud voor elke 5000 km (of 6 maanden), resp. 10000 km (of jaarlijks) 1. Motorolie verversen

De motorolie is meer dan elke andere smeerolie aan nadelige invloeden onderhevig en verliest niet alleen zijn smerend vermogen, maar verzamelt ook verbrandingsproducten, zoals water, koolstof en zuren. Door een olieversing worden deze schadelijke bestanddelen verwijderd. Houd de olieversingsperiodes op ten hoogste 5000 km! Als de wagen overwegend over langere afstanden wordt gebruikt en de motorolie goed op temperatuur komt, wordt de schadelijke invloed van deze verbrandingsproducten voor een groot deel teniet gedaan. Bij het rijden in de winter of onder rijkomstandigheden waarbij de motor vaak stationair draait, wordt de olie niet warm genoeg en is de concentratie van verbrandingsproducten groter dan in het eerder genoemde geval. Als de wagen dan ook overwegend 's winters voor stadsgebruik of het rijden van korte afstanden wordt gebruikt, moet de motorolie met kortere tussenpozen worden vervast, bijv. elke 2500 km. Voor poolgebieden, waar temperaturen van rond de -25°C heersen, gelden nog kortere perioden voor de olieversing, bijvoorbeeld 1500 km. Zoals in fig. 4-1 wordt afgebeeld, zijn onderaan de motor een aftapplug en oliezeef gemonteerd. In het midden van de zeventiger jaren heeft men de aftapplug laten vervallen en tapt men de olie af door de moeren van het oliezeefdeksel op één na te verwijderen, zodat het deksel schuin naar

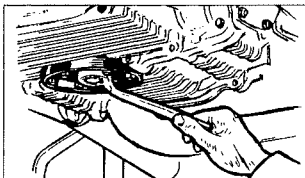


fig. 4-1 De aftapplug voor de motorolie. Bij latere modellen is de aftapplug in het oliezeefdeksel komen te vervallen. Verwijder hierbij alle moeren op één na en draai deze meerdere slagen los om de olie te laten wegstromen. Gebruik de tot het boordgereedschap behorende wielsluitenvoerbougieleutel of ringsleutel van de juiste maat.

beneden hangt. De olie warm aftappen heeft het voordeel dat de aanwezige vuildeeltjes in circulatie zijn en de olie makkelijker wegstroomt. Doe het dus na een rit van tenminste 10 km. Na een lange rit kan de olietemperatuur 80-90°C zijn, zodat het gevaar bestaat dat men zich brandt. Gebruik voor het aftappen een bak die ruimschoots 2½ liter inhoud heeft en schuif deze onder de aftapplug. Ingeval u de bougieleutel voor het losdraaien van de aftapplug gebruikt, kunt u de bak er onder schuiven nadat de plug enkele slagen is losgedraaid. Houd de aftapplug aangedrukt, tot hij er helemaal is uitgedraaid en trek hem snel opzij weg. Geef de olie ruimschoots gelegenheid weg te stromen. Schuif ten slotte de aftapbak opzij en giet de olie bijv. in goed afsluitbare plastic weggooiflessen over om bij het huisvuil te doen. Uit het oogpunt van milieuhygiëne is het niet langer verantwoord afvalstoffen als deze in het riool te lozen. Verwijder de bevestigingsmoeren van het oliezeefdeksel, zoals in fig. 4-2 is te zien en

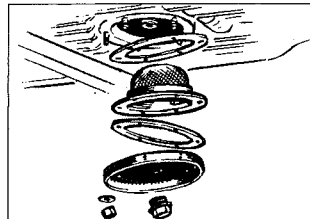


fig. 4-2 Nadat de olie is afgapt, verwijderd men de diverse delen van de oliezeef om deze te reinigen. Gebruik bij montage nieuwe pakkingen aan weerszijden van de oliezeef en gebruik nieuwe koperen ringen onder de moeren van het oliezeefdeksel

verwijder de bijbehorende delen. Gooi de vrijgekomen pakkingen en koperen ringen weg. Spoel de metalen delen schoon met benzine of petroleum en controleer of de oliezeef zelf niet is beschadigd. Maak de onderdelen droog door ze aan de lucht te drogen of gebruik de luchtstraal van een fietspomp. Gebruik bij voorkeur geen doek, daar er draadjes of pluusjes op de zoef kunnen achterblijven. Monteer de oliezeef met de nieuwe pakkingen en koperen ringen en zet de aftapplug goed vast. Vul de motor via de olievlopening met schone motorolie van de juiste viscositeit en kwaliteit.

U zult ongeveer 2½ liter nodig hebben. Vul olie bij, tot het niveau tussen de beide merkstrepen op de peilstaaf staat. Start de motor, controleer of er geen olieklagelangs de oliezeef optreedt en laat de motor enkele minuten draaien. Zet de motor af en laat hem 5 minuten stilstaan. Controleer nu het

Onderhoud voor elke 5000 resp. 10.000 kilometer (2)

oliepeil opnieuw en vul bij tot de bovenste merkstreep. Daar een moderne motorolie een reinigende werking heeft, zal reeds na een korte periode van gebruik verkleuring van de olie optreden. Dit is normaal en vormt geen enkele reden om olie eerder dan voorgeschreven te verversen.

2. Controleren van het oliepeil van de transmissie

De vul- en aftappluggen van een handgeschakelde versnellingsbak zijn afgebeeld in fig. 4-3. Let er op dat u voor het verwijderen van deze pluggen een speciale sleutel

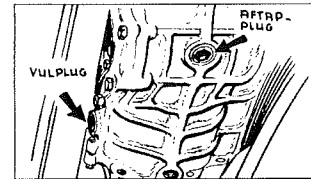


fig. 4-3 De aftapplug en olie-niveauplug bij wagens met handgeschakelde versnellingsbak

nodig heeft; er is een inwendig zeskant in de pluggen uitgespaard. Gebruik bijv. een ringsleutel met een verlengstuk dat zeskantig gevormd is. Ook kunt u een korte bout gebruiken, waarop aan het uiteinde de twee passende moeren zijn vastgezet (zie fig. 4-4). De kop van de zeskantbout moet dan in

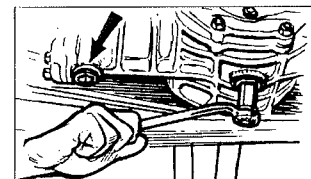


fig. 4-4 Deze figuur toont de wijze waarop een aftap- of niveauplug kan worden verwijderd. De plug heeft inwendig een zeskant, zodat het niet mogelijk is er rechtstreeks een gewone ringsleutel op te zetten

de uitsparing van de plug passen. Maak de omtrek van de vulplug schoon, zodat na het losdraaien geen vuil in de transmissie kan binnendringen. Verwijder de plug. Het oliepeil is goed, als het juist tot aan de onderzijde van de schroefdraadopening reikt. Vul bij een te laag oliepeil bij met de voorgeschreven hypoidtransmissieolie. Ogen-schijnlijk lijkt het een puzzel, maar door een plastic vulfles met een stukje slang te gebruiken, gaat het heel eenvoudig. Laat eventueel overtollige olie wegstromen en monteer dan de vulplug.

Vergeet niet eventuele oliesporen weg te vegen, daar er zich anders vuil op afzet. Bij een handgeschakelde versnellingsbak

worden zowel het gedeelte van de versnellingsbak als het aangebouwde differentieel op peil gebracht. Bij een halfautomatische transmissie heeft de koppelmovormer een aparte olievulling en zijn de versnellingsbak en het differentieel weer gecombineerd. Controleer het vloeistofpeil van de koppelmovormer met de peilstaaf die deel uitmaakt van de vuldop, zoals in fig. 4-5 is te zien. De vul en aftappluggen van de versnellingsbak zijn afgebeeld in fig. 4-5. Het

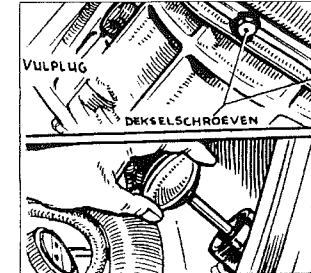


fig. 4-5 De plaatsen waarop het bijvullen bij wagens met een half-automatische transmissie gebeurt. De versnellingsbak wordt via de door de vulplug afgesloten opening met hypoidolie gevuld. Het aftappen gebeurt door het onderste deksel, waarvan twee bevestigingsschroeven te zien zijn. De koppelmovormer is met ATF-vloeistof gevuld. Zie de onderste helft van de figuur voor de olievlopening/peilstaaf rechts achteraan het motorcompartiment

oliepeil van de versnellingsbak wordt op precies dezelfde wijze als beschreven voor de handgeschakelde versnellingsbak gecontroleerd; gebruik ook hier dezelfde soort hypoid-transmissieolie.

3. Luchtfilter

Als de wagen onder stoffige omstandigheden wordt gebruikt, moet het luchtfilter vaker dan normaal worden gereinigd. Soms kan dit alleen maar bij uw vakantie het geval zijn geweest. Tot het onderhoud van het luchtfilter behoort ook het controleren van de werking van de klep, die voorverwarme inlaatlucht toelaat. Alle wagens, behalve de latere 1300-modellen en de 'Super' Kevers met oliebadluchtfilter, hebben op de luchtinlaatluis, links, een klep die van een contragewicht is voorzien; (zie fig. 4-6). Aan de andere zijde van het asje is een draadvormig ampje aangebracht. Bij laag toerental wordt nu door de uitlaat voorverwarme lucht aangezogen, zodat een betere mengselvorming wordt bereikt. Bij hogere toerentallen is de luchtstroom zo sterk, dat de klep opent en voornamelijk koude lucht wordt aangezogen. Tijdens de zomer kan de klep voor aanzuigen aan voorverwarme inlaatlucht buiten werking worden gesteld door het ampje achter de naad

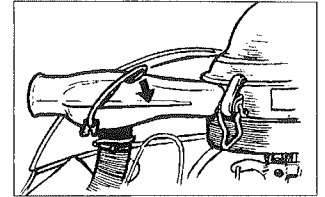


fig. 4-6 Een oliebadluchtfilter met warmeluchtregelklep in de aanzuigmond. In het koude seizoen moet de klep vrij kunnen bewegen. Voor gebruik in de zomer haakt met het uiteinde achter de naad van de luchtanzuigbuis. Hierdoor wordt ook bij laag toerental koude, niet voorverwarme lucht door de motor aangezogen

van de inlaatluis te haken. Alle overige modellen zijn van een thermostatisch geregelde luchtklep voorzien, waarvan de werking op gezette tijden door uw VW-dealer kan worden gecontroleerd. Alleen de allereerste Kevers waren niet van een regelklep in de aanzuigbuis voorzien. In fig. 4-7 is het luchtfilter van een 1970-model Kever afge-

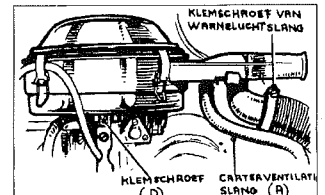


fig. 4-7 De bevestiging van het luchtfilter bij een 1970-model. De methode van reiniging is voor alle oliebadluchtfilters hetzelfde; de bevestiging ervan verschilt van model tot model.

beeld; alle anderen lijken er veel op. Voor het controleren van de olie-inhoud wipt men de verende klemmetjes los, waarna het deksel kan worden losgenomen. Het luchtfilterhuis van het oliebadtype-luchtfilter heeft een olievulling, die tot aan de merkstreep of het ingedrukte randje moet reiken. Behalve olie zal het luchtfilter vaak bezinksel tengevolge van verzameld vuil bevatten. Gebruik bijv. een lucifer om de mate van vervuiling te controleren. Als er nog slechts 4 à 5 mm olie boven de bezinksel laag staat, is het luchtfilter aan een schoonmaakbeurt toe. Maak, alvorens het luchtfilterhuis te verwijderen, de slangen A en B los, draai de schroef C van de steun er uit en draai de klembout D enkele slagen los. Neem het luchtfilter er af en houd het niet scheef. Nadat de bovenste helft er is afgenomen, moet u er op letten deze niet ondersteboven neer te leggen. Giet de vuile olie uit het huis en maak het inwendig goed schoon en droog. Als het luchtfilter geruime tijd werd verwaarloosd, zullen de aanzuigopeningen van het filter eveneens door vuildeeltjes zijn verstopt; gebruik dan een stukje hout om ze

Onderhoud voor elke 5000 resp. 10.000 kilometer (3)

schoon te schrapen. De bovenzijde van het luchtfilter behoeft niet verder te worden schoongemaakt. Vul het huis tot de merkstreep met schone motor olie, SAE 30. Alleen in landen met een poolklimaat gebruikt men hiervoor SAE 10 motorolie. Bij de 1300, 1500 en 1600-modellen heeft men ca. 0,5 liter nodig; de 1200-modellen slechts de helft ervan. Zet het luchtfilter in omgekeerde volgorde van de montage weer in elkaar en breng het op zijn plaats. De 1300-modellen en de 'Super' Kevers hebben vanaf het najaar 1972 een droog type luchtfilter met papieren filterelement. Het filterhuis is van kunststof. Dit filterelement kan niet worden gereinigd en moet op de voorgeschreven perioden (elke 30000 km of elke 2 jaar) worden vervangen.



Najaarsrit 2003

Hierbij wat foto's om een impressie te geven van de najaarsrit met een geweldige opkomst! U komt de volgende rit toch zeker ook (weer)?



Dinsdag 4 september 2003

De Gooi en Eembode

Versijnt in Hilversum, Ankeveen, 's-Graveland, Kortenhoef, Nederhorst Den Berg, Oud Loosdrecht, Nieuw Loosdrecht, en Hollandsche Rading. Oplage: 49.800 ex. Red. & Adv.: Postbus 202 • 1200 AE Hilversum Emmastraat 15 • 1211 NE Hilversum Tel. 035-625-45-45 • Fax 035-623-95-15 (adv. 035-623-69-78)

85c Jaargang nr. 35

Volkswagen Karmann Ghia Club Nederland toert door regio

HILVERSUM - De Volkswagen Karmann Ghia Club Nederland organiseert op 7 september vanuit Partycentrum De Drie Dorpen, Cammenburgweg te Ankeveen, een clubdag met rondrit door Gooi- en Vechtstreek.

De deelnemers worden rond 10.00 uur ontvangen met koffie en gebak, waarna de eerste auto's rond 11.00 uur aan de rondrit beginnen.

De rit is circa 80 kilometer lang en voert langs Ankeveen, Bussum, Hilversum, 's-Graveland, Kortenhoef, Loosdrecht, Loenen, Nieuwesluis, Breukelen, Maarsse, Tienhoven, Maartensdijk, Lage Vuursche, via Hilversum terug naar Partycentrum De Drie Dorpen.

Daar worden de eerste deelnemers omstreeks 15.00 uur weer terug verwacht om deel te nemen aan het Concours de Elegance. Hier heeft u de gelegenheid om deze mooie sportieve wagens, die zijn gebouwd tussen 1955 en 1974, uitgebreid te aanschouwen. Deze dag waar meer dan 50 auto's worden verwacht wordt mede mogelijk gemaakt door medewerking van Volkswagen- en Audi-dealer Huub de Jong.



Ontlakken van de auto

Eerder dit jaar is roest en zijn de elementaire technieken van het lassen behandeld. Echter voordat je echt aan de slag kunt met lassen aan de carrosserie dien je deze eerst schoon te maken en te ontdoen van roest, vuil en oude laklagen.

Dit kan op drie manieren:

- Schuren
- Chemisch ontlakken
- Stralen

Schuren

Het schuren van een auto is vaak een tijdrovende bezigheid. Schuren kan met schuurpapier en een schuurmachine, maar ook met speciale schijven voor de boormachine of voor de haakse slijper. Afhankelijk van de mate waarin het metaal geroest kunnen drie soorten schijven worden gebruikt.

- Clean strip schijf (ook wel decrapeer-schrijf genoemd)
- Lamellenschijf
- Straalborstels

Met de clean-strip schijf kunt u perfect schuren zonder het onderliggende metaal weg te nemen (wat bij een lamellenschijf wel gebeurt) en werkt vele malen beter dan schuurpapier. Bij een erg geroest stuk kan je ook gebruik maken van straalborstels, deze verwijderen de roest, maar ook een beetje metaal.

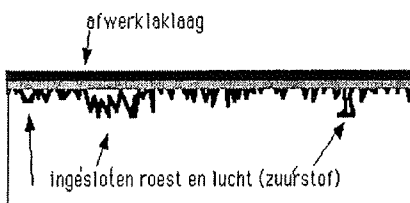
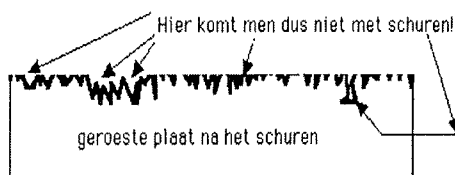
Bij het schuren van de auto wordt al naar gelang het gebruikte materiaal de laklaag of een dun laagje metaal verwijderd. Dit werkt goed bij de "harde" auto's maar op stukken waar veel roest aanwezig is komt je met schuren niet tot in de kern van het probleem. Zie de bijgaande afbeeldingen.

Chemisch ontlakken

Bij het chemisch ontlakken worden de producten ondergedompeld in een vloeistof (een soort verfabbeits). Door

de combinatie van gebruikte chemie, temperatuur en tijd wordt op de laklaag ingewerkt; uiteindelijk worden deze tot meer primaire delen afgebroken waarna deze, middels spoelen en/of afsputten, van het oppervlak verwijderd kunnen worden. Omdat verontreinigingen laag voor laag aangegrepen worden bepaald de dikste laag de uiteindelijk benodigde procestijd. Bij het chemisch ontlakken worden alle verflagen verwijderd, ook op de plaatsen waar je met schuren of spuiten niet makkelijk bij kunt.

Chemisch ontlakken wordt momenteel toegepast voor het ontlakken van ijzeren hekwerken, maar nog niet veel toegepast bij restauratiewerkzaamheden voor auto's.



Stralen

Stralen is een bijzonder effectieve manier van roest verwijderen. Bij het stralen wordt er onder hoge druk een stroom van (schurende) korrels op het werkstuk geblazen. Deze korrels verwijderen de roest tot diep in de poriën. Het straalmiddel beukt als kleine hamertjes in op het werkstuk en slaat zo de roest uit het metaal. Als er direct na het stralen een goede oppervlaktebehandeling wordt toegepast is het roestprobleem voor lange tijd uit de wereld.

Stralen is een mechanische oppervlaktebehandeling. Alleen "zichtbaar" plaatwerk kan worden behandeld. Het is onmogelijk om in felsranden, tussen dubbele platen of achter verstevigingen te stralen. Dat is dus iets om rekening mee te houden.

Straalbedrijven

Zijn alle straalbedrijven gelijk? Nee, let op! Wat alle straalbedrijven gemeen hebben is dat ze met een straalmiddel onder druk het oppervlak van het aangeboden werkstuk schoon (proberen) te blazen.

De verschillen zitten in de details. Denk aan bijvoorbeeld aan de druk en het straalmiddel waarmee gewerkt wordt. En 'last but not least': de ervaring van de straler! Om maar bij het laatste te beginnen: De straler bepaalt hoe lang en hoe hard hij op een bepaalde plaats blijft stralen. Hierbij wordt het werkstuk dus schoon, maar kan ook vervormen of zelfs volledig kapot gestraald worden. Aangezien wij meestal werken met dun plaatwerk is het dus zeer belangrijk dat de straler weet waar hij mee bezig is. Plaatwerk is gemakkelijk onherstelbaar te beschadigen. Vooral bij "vies" plaatwerk (met b.v. een laag bitac o.i.d.) moet de straler goed weten wanneer hij op moet houden. Anders krijg je het effect: "Operatie geslaagd, Patiënt overleden".

Straalmiddel

Bij het stralen gebruiken we een schurende straalmiddel. Tegenwoordig is er ruime keus in straalmiddelen. Er zijn verschillende soorten materialen met talloze verschillende korrelgroottes. Deze hebben allemaal verschillende eigenschappen en toepassingen. Ook is er tussen het ene en het andere straalmiddel een enorm prijsverschil. Een voorbeeld: Het goedkoopste straalmiddel is het z.g. slakgrit, een bijproduct van de hoogovens. Het heeft als eigenschap dat het in principe maar één keer te gebruiken is. Het slijpt ontzettend hard en haalt dus veel materiaal weg; ook goed materiaal dat je niet kwijt wilt! Slakgrit stoft ontzettend. Dat komt omdat het straalmiddel tijdens het stralen kapot slaat op het te stralen oppervlak.

De duurste straalmiddelen zijn de kunststof straalmiddelen. Ze zijn er in veel verschillende korrelvormen en -grootten. Kunststof straalmiddelen zijn 10 keer of vaak nog meer te gebruiken, mits natuurlijk gereinigd, en geven bijna geen stof. Het werkstuk zelf geeft dat in alle gevallen wel vanwege het weggestraalde materiaal. Kunststof straalmiddelen halen bijna geen "gezond" materiaal weg en worden daarom veel gebruikt voor het schoonstralen van machinedelen in b.v. de voedingsindustrie.

Zandstralen?

Vroeger werd er ook gestraald met zand. Dit is tegenwoordig bij de wet verboden. Dit omdat bij het stralen met zand de zandkorreltjes zo ver breken dat er een microscopisch stof ontstaat dat niet meer door filters kan worden opgevangen. De mensen die hier aan bloot worden gesteld kunnen z.g. silicose krijgen. In de volksmond beter bekend als stoflongen. Begin dus hier ook niet aan. Zand is natuurlijk niet duur maar gezondheid is met geen prijs te betalen.

Wat mag je zeker niet gebruiken?

Er zijn ook bedrijven die stralen met staalkorrels. Dit is dus uit den boze. Na het stralen kunnen er altijd resten straalgrit achterblijven in holle ruimten e.d. Straalt men met staal kan dit grit dus zelf gaan roesten! Een bedrijf dat bekend is met het stralen van auto plaatwerk heeft de expertise in huis. Hij zal dus weten wel straalmiddel hij moet nemen en hoe en met welke druk e.d. hij nu een probleem te lijf moet gaan. Hij zal er u ook op wijzen als bepaalde delen niet- of niet goed te behandelen zijn.

Wat te doen na het stralen?

Simpel gezegd het oppervlak verven. Zo simpel is het echter niet. Zoals waarschijnlijk iedereen al wel, weet is de ene verf de andere niet. In de verf industrie spreken ze tegenwoordig liever van een coating.

Zeer belangrijk van zo een coating is dat hij een optimale hechting heeft aan de ondergrond. Hij moet tevens als een goede basis kunnen dienen voor het verdere lakwerk. Verder worden er nog eisen gesteld aan b.v. elasticiteit, uitzettingscoëfficiënt en nog veel meer. Ook moet hij uiteraard 100% de zuurstof afsluiten. Bij blank plaatwerk werk b.v. een epoxy primer heel goed.

Belangrijk is wel dat na het stralen het gestraalde werk direct behandeld wordt. Dit om het oppervlak weer niet de kans te geven te gaan roesten. Onder ongunstige omstandigheden (luchtvochtigheid e.d.) kan het roestproces al na enkele uren al weer zijn verwoestende werk gedaan hebben.

Is het rendabel om als amateur-rustbuster zelf te gaan stralen?

Nee, waarschijnlijk niet. Om te stralen heb je een compressor nodig. De druk hoeft hier niet zo hoog te zijn, de hoeveelheid lucht die de compressor levert


is wel zeer belangrijk. Met een kleine hobbycompressor redden we het zeker niet. We moeten toch wel uitgaan van een minimum van 1000 à 2000 liter per minuut bij 100 Psi (6 atmosfeer) Dit betekent dus een dure zware compressor. Echte straalbedrijven werken met compressoren die een veelvoud van deze capaciteit kunnen opbrengen. Dan hebben we natuurlijk nog een gritpistool nodig. Zo'n klein ding met een klein tankje eronder werkt wel maar het is net of je met een balpen een heel huis moet gaan kleuren. Het schiet niet op. Beter is een goede straalketel onder druk. Kosten ongeveer € 750 à 1000 (minimaal). Professionele straalketels kosten uiteraard een veelvoud hiervan.

Het goedkoopste is het al eerder beschreven slakkengrit. Dit werkt wel. Je haalt eigenlijk alleen te veel goed materiaal wel en het stoft verschrikkelijk. Een beter straalmiddel is b.v. korund. Alleen moet je wel rekenen dat je ongeveer voor minimaal € 200 straalmiddel nodig hebt om een middelgrote auto te stralen. Je kunt het hergebruiken, maar het terugwinnen is vaak een probleem als je geen straalcabine hebt. Afzuiging met filters heb je om gezond en veilig te kunnen werken ook nodig. Hier wordt het verhaal dus eigenlijk al onbetaalbaar voor de hobby.

Ervaring


Denk niet "Dat kan ik ook wel." Dat kun je dus niet. Stralen is net zo moeilijk als goed spuitwerk afleveren. Het laatste is alleen gemakkelijker te beoordelen door de leek. Iedereen kan zien dat de verf niet blinkt of is gaan lopen. Om straalwerk goed te beoordelen moet je ook hierin ervaring en eventueel meetapparatuur hebben.

Als we e.e.a. dus gewoon berekenen komen we tot de conclusie dat om zelf te gaan stralen u een veelvoud moet investeren van het bedrag wat een

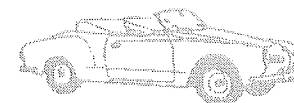


In- en verkoop van K.G. cabrio- en coupe carrosserieën, roestvrij, vanaf b.j. 1958
Ook K.G. onderdelen te koop. Ook verzorgen wij in eigen bedrijf: zandstralen, lassen, spuiten, gedeeltelijke, en totaalrestauraties.

WWW.CLASSICO.NL



Tel. 043-3640762 Mail: info@classico.nl
Karveelweg 20, 6222 NH Maastricht. Fax 043-4584340



straalklus bij een goed bedrijf kost. Vaak bent u al met hetzelfde bedrag klaar wat u anders voor het straalgrit kwijt zou zijn! Heeft het zelf aanschaffen van een klein straalpistool dan dus echt geen zin? Misschien toch wel. Zoals eerder vertelt: De straler kan alleen komen op plaatsen die zichtbaar zijn. Dus niet onder dubbele platen en felsranden e.d. Als u tijdens de restauratie deze toch moet openmaken en u hebt een klein pistooltje kunt u die kleine hoekjes toch nog even meenemen. Ook last het "vers gestraalde" materiaal veel beter dan vuil werk. Zorgt u dan natuurlijk ook voor goede lichamelijke bescherming! Een straler beschermt zich d.m.v. een straalhelm met externe lucht toevoer. Ook worden er handschoenen gehoorbescherming e.d. toegepast. Stralen is fysiek zeer zwaar werk. Succes met de restauratie...

Met dank aan Ton Ketelaars en straalbedrijf v.d. Kerkhof uit Veghel

Patrick Baptist

Bron: www.rustbuster.nl

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 op papier en stuur het naar de redactie. Wij zorgen er dan voor dat u antwoord zult ontvangen.

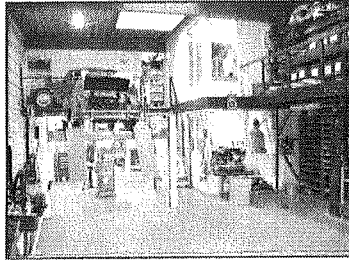
Wij zullen de vragen en antwoorden in het clubblad plaatsen, zodat meerdere mensen er profijt van kunnen hebben.

We zien uw technische vragen met belangstelling tegemoet.

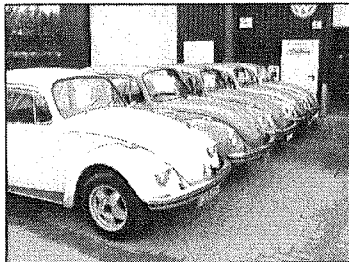
De redactie

Volks Repairs

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

FOGWA

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

Industrieweg 36-38
2651 BD Berkel en Rodenrijs

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



PENNINGPRAAT voor 2004

Als het einde van het jaar nadert heeft de penningmeester weer de 'eervolle' taak te zorgen voor het huishoudboekje van de club. Allereerst wil ik iedereen bedanken die hebben meegewerkt aan de actie om de club te machtigen de contributie automatisch te laten afschrijven, ik ben blij met de grote respons hierop, het neemt mij veel werk uit handen. Fijn dat er zo meegedacht is.

Zoals gebruikelijk is bij dit clubblad de acceptgiro bijgesloten voor de contributie 2004 (niet voor de machtiging houders) met het verzoek de contributie te betalen **vóór 31 januari 2004**.

Wilt u a.u.b. **alleen deze acceptgiro gebruiken** daar andere betaal mogelijkheden voor verwerking veel problemen kunnen geven. De automatische contributie zal worden afgeschreven op 27 februari 2004.

Ondanks de als maar stijgende kosten, ook voor onze club, is de contributie van dit jaar **niet verhoogd**, maar wanneer er niet voor 31 januari 2004 is betaald zal er nog één herinnering worden gestuurd met een verhoging van € 5,00 kosten welke voor 28 februari betaald dient te zijn, na deze datum ontvangt u geen clubblad en ledenkaart meer.

Wilt u het lidmaatschap opzeggen wees dan zo vriendelijk om de acceptgiro retour te zenden aan het volgende adres;
KGCN, Mr J.H. Geysstraat 2, 4151 CG te Acquoy. Tel./Fax (0345) 683793.

Verder wens ik u allen fijne kerstdagen en een goede jaarwisseling toe.

*Mathilde
Penningmeester/ledenadministratie*

Hieper de piep, Hoera!

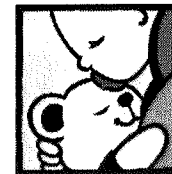
Wij zijn blij met de geboorte van onze zoon

Storm

Hubertus Franciscus

geboren op 5 oktober 2003

Bart en Marie-José van den Bosch - de Brouwer
Ik ben het broertje van Marijn



Schoolstraat 30
5081 VH Hilvarenbeek
013 - 505 39 43

Petekind van
Frans en Gabby
de Brouwer

Van harte gefeliciteerd! Het bestuur

Te koop aangeboden

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de redactie t.a.v. Inge Toet, W.Geevestraat 10, 3172 VE Poortugaal. De rubriek "aangeboden/ gevraagd" is uitsluitend bedoeld voor de aankoop/verkoop van privé luchtgekoelde Karmann Ghia's, onderdelen, boeken en accessoires van leden. Leden kunnen per jaar gratis maximaal 3 verschillende advertentie's plaatsen, niet leden betalen € 15,00. Dit bedrag dient vóór de uitgave te worden betaald op rek. K.G.C.N. te Acquoy 1.4.56.17.890. Een advertentie bestaat uit maximaal 6 getypte regels. De K.G.C.N. is niet verantwoordelijk voor door adverteerders aangeboden goederen en erkent geen verplichting tot opnemen van advertenties. Voor eventuele onjuistheden zijn wij niet verantwoordelijk.

Karmann Ghia type 14 coupé

Bouwjaar 1968, Californische import, De auto verkeert in zeer goede staat en is in 2001 gerestaureerd. O.a. nieuwe rubbers en in originele savannah beige kleur herspotten. Mooie wagen, APK tot april 2004. Vraagprijs: € 6.500,-

Inl.: M. Knoester
Tel.: (015) 380 72 07/06-4467
0051

Oude folders en boekjes

o.a. van VW Voorruit (ca 40 stuks), Bus, Kever en Karmann Ghia, jaren '60. Tegen e.a.b.

Tel. 06-1321 7521



Karmann Ghia type 14 coupé

Bouwjaar 1971, Kleur wit met zwart dak. Ingevoerd uit Duitsland, Zwart interieur, voor restauratie. Vraagprijs: € 2.200,-

Bouwjaar 1971, kleur wit met zwart dak, 1600 cc, zwart interieur en in goede staat. Vraagprijs: € 5.025,-

Inl.: H. Rottiné, Bolsward
Tel.: (0515) 57 27 21



Technische dag Geldermalsen

Afgelopen oktober werd de laatste clubdag van dit jaar alweer gehouden en zoals inmiddels de traditie wil een technische dag in het midden van het land.

Het was dan ook razend druk met leden die van de gelegenheid gebruik maakten om voor het lage clubtarief hun auto te laten taxeren. Een enkele fanatiekeling was er al om 9 uur om maar niets te hoeven missen, nou dat was ook niet het geval alles was geregeld, koffie met wat erbij, fris en natuurlijk een heerlijk broodje tussen de middag. Maar vooral waren natuurlijk onze technische mensen vanaf tien uur druk bezet, waardoor de sfeer en gezelligheid deze dag troef was. Ook werd er

weer veel en gezellig bijgepraat met een kopje koffie waar Mathilde het maar druk mee had om op deze dag al deze zaken in goede banen te leiden als gastvrouw.

Voor het welslagen van deze dag kregen we natuurlijk wel de uitstekende medewerking van onze gastheer VW Garage "De Waal" in Geldermalsen!

De organisatie was in handen van: Dick Snel.



Uw club op internet
www.karmannghiaclub.nl

Surf er eens langs!

Advertentiebon

U kunt onderstaande bon invullen en opsturen naar:
Inge Toet, W.Geevestraat 10, 3172 VE Poortugaal

Leden:
gratis (2x per jaar)

Niet leden:
€ 15,- per advertentie. Na ontvangst betaling, volgt plaatsing
in clubblad. Tevens ontvangt u een bewijsexemplaar.

te koop aangeboden gezocht onderdelen

Naam: _____

Straat: _____

Postcode + Plaats: _____

Telefoonnummer: _____

V.O.F. "de Keverspecialist"



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

■ 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

STEIJN SPORTSCARS
TAXATIES
beëdigd makelaar/taxateur

beëdigde taxaties
bij u aan huis

€ 90,-
incl. BTW

2e auto: € 68,-
(tegelijktijd, op dezelfde locatie)

Afspraak maken?
tel. 0172-421544
email: steijntaxaties@hotmail.com

Steijn Sportscars Taxaties
Alphen aan de Rijn

**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 beschouwd, evenals inwonende kinderen tot 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

Roestplekje? Rottig dorpeltje? Laswerk nodig?

Doe het roestoratiewerk aan uw K-G zelf! Lees de artikelen op onze website of bel ons voor advies. MIG/MAG lasapparaten v.a. € 375,- Puntlastangen € 575,- Lasworkshop 1/2 dag € 53,50 Pons/verzettangen, Fertan roestoplosser, staalborstels, slijpschijven, lashelmen, compressoren, epoxyprimer etc, etc..



Kijk op de website voor het gehele programma.

Alle prijzen zijn inclusief 19% BTW

Hallo beste Karmann vrienden,

Als eerste zal ik ons even voorstellen. Ik ben Keith van der Zwan, de zoon van Dirk van der Zwan, die sinds begin november 2002 de trotse eigenaar is van een donkergroene Karmann Ghia cabriolet uit 1971.

Hij heeft de Karmann deels gerestaureerd gekocht van een man die geen ruimte meer had voor de Karmann omdat hij de garage bij het huis ging trekken. Sinds we de Karmann hebben ben ik me ook enorm gaan interesseren voor de luchtgekoelde Volkswagens en zijn we mijn toekomstige wagen, een kever, aan het restaureren. Mijn pa is sinds eind november 2002 lid geworden van de KGCN.

We doen met de meeste evenementen wel mee, dus gingen we ook weer op zondag 8 september, naar de najaarsmeeting. Bij het inrijden in Hilversum ging het even fout met de navigatie.

Na even zoeken, hebben we de weg gevraagd aan een benzinepompbediende en die kon ons zo de weg wijzen. Bij aankomst zag je direct de parkeerplaats, vol met kleurige Karmann Ghia's. We gingen het restaurant binnen en meldden ons aan. We kregen de routebeschrijving, de bonnetjes, het rally-bordje en het lunchpakket mee. We gingen even zitten en we kregen koffie met gebak.

Na een toespraak van de voorzitter gingen we naar buiten. Nog wat foto's maken, de kap omlaag en het bordje

vastmaken aan de bumper en we konden gaan.

Het was een mooie route met veel water en bossen. We kwamen ook langs een paar kastelen. Halverwege de rit gingen we even ons lunchpakketje opeten aan het water op een bankje.

We hebben daar ongeveer 30 minuten gezeten en we zijn weer de rit gaan vervolgen. We kwamen weer aan bij het restaurant en parkeerde de Karmann op het terrein waar het Concours d'Elegance zou worden gehouden. Al snel kwam iedereen weer terug. De jury ging de Karmann's beoordelen en wij keken ook onze ogen uit bij alle mooie Karmann's die daar allemaal geparkeerd stonden.

We gingen naar binnen om wat te drinken. Niet lang daarna kwam de voorzitter weer naar voren en zette nog een grappe recht van de vorige toespraak en begon daarna met de uitslag van de concours. Eerst begon hij met de prijzen voor de coupé en daarna begon hij voor de cabriolet. Het kwam totaal onverwacht dat we een 3^e prijs kregen in de cabriolet klasse. Het was de eerste keer dat we aan zoiets meededen en we waren nieuwsgierig hoe



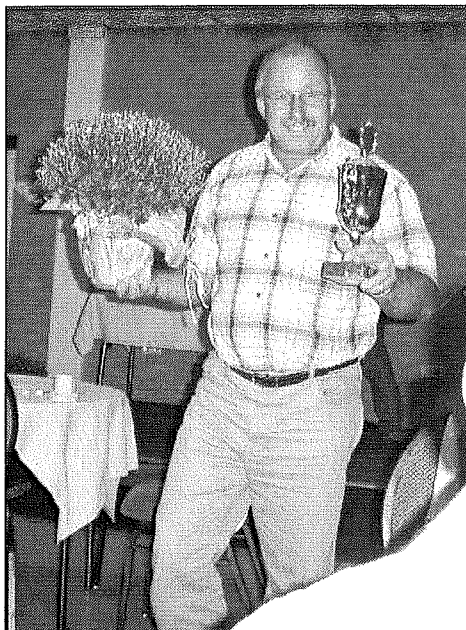
dat in zijn werking gng, dus dit was een hele leuke verrassing.

Als laatste prijs was er een aanmoedigingsprijs, die was voor een vrouw die eerst haar Karmann wou verkopen, maar het eigenlijk toch niet over haar hart kon verkrijgen om haar Karmann weg te doen.

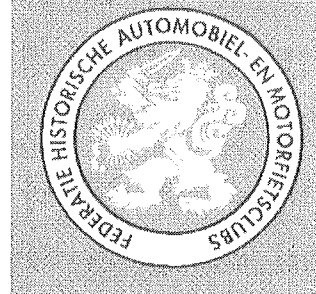
Na de prijsuitreiking werden de mensen tafel voor tafel uitgenodigd om aan het buffet deel te nemen.

Het eten was verrukkelijk met allemaal warme en koude hapjes. Nadat we ons vol gegeten hadden, pakten we onze spullen, namen afscheid en gingen weer met onze Karmann aan de terugreis beginnen.

Groetjes,
Keith van der Zwan



FEHAC t i v i t e i t e n



Juli 2003

EUROPEES VERBOD OP OPLOSMIDDELEN IN AUTOLAK

De Europese Commissie stelt voor het bestaande verbod op schadelijke oplosmiddelen in autolakken zodanig uit te breiden dat geen enkele autolak meer de voor het milieu schadelijke oplosmiddelen bevat. Tot nu gold nog een uitzondering voor de producenten van kleine hoeveelheden, maar ook daaraan dreigt nu een eind te komen.

Bezwaren van de FIVA

De wereldwijde belangenbehartiger van ons historisch erfgoed, de Fédération International des Véhicules Anciens, heeft tegen dit voorgenomen besluit via haar lobbyist in Brussel bezwaar gemaakt. Die bezwaren zijn driedig: allereerst bestaat de vrees dat de nieuwe watergebaseerde lakken kunnen reageren met de bestaande cellulose lakken wat speelt bij het opnieuw spuiten van voertuigen. Daarnaast kunnen de nieuwe lakken bij het spuiten van delen leiden tot kleur- en structuurverschil met de rest van het voertuig. Maar het

allerbelangrijkste bezwaar is dat de originaliteit van het voertuig geweld aangedaan wordt.

Vanuit de industrie wordt ook een aantal bezwaren geopperd: zo is de samenstelling van de oplosmiddelen nu al zo stringent gereguleerd dat geheel uitbannen slechts een zeer gering aanvullend milieueffect zal hebben en het volledig overgaan op de watergebaseerde lakken 'groener' lijkt dan het in werkelijkheid is.

Om het probleem in zijn juiste omvang te kunnen beoordelen is van EU-zijde aan onze belangenbehartigers in Brussel gevraagd om informatie over de gevallen waarin cellulose lakken nog gebruikt worden, hun exacte chemische samenstelling en de gebruikte hoeveelheden.

NIUWE WA-VERZEKERING VOOR CLUBS AFGESLOTEN

Sinds een jaar heeft de FEHAC een nieuwe aansprakelijkheidsverzekering: wat de dekking betreft is die ruimer dan de vorige en bovendien tegen een lagere premie. Misschien vreest u hieronder een opsomming van droge details maar de dekking is zodanig ruim dat in veel gevallen de eigen WA-verzekering van de aangesloten clubs overbodig wordt. Reden genoeg dus om het onderstaande toch even goed door te nemen.

Hoedanigheid en kring medeverzekerden van belang

Bij een aansprakelijkheidsverzekering zijn de hoedanigheid (in welk kader worden handelingen verricht) en de kring van de

verzekerden eigenlijk nog belangrijker dan de dekking van de aansprakelijkheid zelf. De vraag of iemand aansprakelijk is, wordt namelijk niet in de polisvoorwaarden beantwoord: in de praktijk wordt pas bij een schadegeval vastgesteld of in dat geval de handeling in kwestie gehele of gedeeltelijke aansprakelijkheid oplevert. In eerste instantie doet de verzekeraar dat (hij erkent al dan niet aansprakelijkheid) en als partijen er niet uitkomen staat uiteindelijk altijd een beroep op de rechter open om te bepalen wie in welke mate aansprakelijk was.

De FEHAC-clubverzekering biedt dekking voor schade voortvloeiend uit alle handelingen, activiteiten en diensten waarvoor men aansprakelijk is, die personen voor de FEHAC en de daarbij aangesloten clubs verrichten zolang die maar vallen binnen het kader van de doelstelling in de statuten van de FEHAC of de desbetreffende club.

De kring van personen is ruim: niet alleen de clubbestuurders zelf maar ook alle leden/contribuanten, hun huisgenoten en familieleden tot de 2^{de} graad. Onder dat laatste vallen kinderen en ouders van de bestuurder of het clublid. Kortom: iedereen die in de praktijk voor de club wat doet valt onder de dekking van deze polis. Veel voorkomende schadeoorzaken als diefstal, vermissing en verwisseling van zaken waarvoor men aansprakelijk is, zijn secundair gedekt. Secundair wil in dit verband zeggen dat als er een andere verzekering is waar dit ook op gedekt is die éerst aangesproken moet worden.

Wel is aansprakelijkheid voor schade ontstaan uit het bezit, besturen of gebruiken van een motorrijtuig niet gedekt: uiteraard een belangrijk punt voor een verzekering voor clubs voor historische voertuigen. Echter: dit is wel een gebruikelijke uitsluiting op een aansprakelijkheidsverzekering omdat hiervoor de WA-verzekering van het voertuig primair dekking biedt.

Eigen risico en maximale dekking

Er is een eigen risico van € 250 per schadegeval. Het maximale verzekerd bedrag bedraagt per aanspraak ruim € 1,1 miljoen terwijl er niet meer uitgekeerd wordt dan ruim € 2,2 miljoen per verzekeringsjaar.

Bij zaakschade door brand of ontploffing is de dekking gemaximeerd tot € 453.780. Op verzoek is de complete polis bij het secretariaat verkrijgbaar.

TOLHEFFING OP DUITSE AUTOSNELWEG VOOR VRACHTAUTO'S

Per 1 september 2003 moet het vrachtverkeer in Duitsland gaan betalen voor het gebruik van de Duitse Autobahnen. Die maatregel geldt ook voor buitenlandse vrachtauto's en voor Nederland als grootste buitenlandse vervoerder zijn de gevolgen verstrekkend. Aan een uitzondering voor onze Nederlandse historische vrachtwagens wordt gewerkt.

Vooraf registratie
Voorafgaand aan een rit in Duitsland moet de plaats van bestemming en de te volgen route opgegeven worden. Dat moet gebeuren via een registratiekastje in de vrachtwagen, maar die

opgave kan ook gebeuren via internet of via één van de vele registratiepalen die in heel Duitsland en aan de grens komen te staan. Op dit moment -juli 2003- is er nog geen enkele vrachtwagen in Duitsland met zo'n kastje uitgerust, maar toch wordt de heffing al per 1 september ingevoerd. Het Nederlands wegvervoer vreest een chaos en heeft een kort geding bij de hoogste rechterlijke instantie in Duitsland aanhangig gemaakt om de invoering uitgesteld te krijgen.

Historische vrachtwagens vrijgesteld

De Duitse FEHAC, de DEUVET, meldt dat er voor Duitse historische vrachtwagens inmiddels na lange en moeilijke onderhandelingen een vrijstellingsregeling getroffen is. Vrachtwagens met een speciaal historisch kenteken (dat is in Duitsland een kenteken dat eindigt met een letter H) of met een rood zogenoemd 07-kenteken kunnen zonder heffing gebruik maken van de Autobahnen. Er wordt nog gewerkt aan een oplossing voor buitenlandse historische vrachtwagens. Hoe die eruit komt te zien is nog onduidelijk maar dát er een oplossing komt staat wel vast. Wellicht moeten de ritten van de buitenlandse historische vrachtwagens eerst via zo'n registratiepaal geregistreerd worden, zodat de gegevens vergeleken kunnen worden met de foto's van controlecamera's langs snelwegen.

MANIFESTATIE ERFGOED IN BEWEGING

Rond de Wereldhavendagen op 6 en 7 september a.s. in Rotterdam vindt de

manifestatie 'Erfgoed in Beweging' plaats. Op initiatief van de Mobiele Collectie Nederland wordt rond het Scheepvaartmuseum en de Erasmusbrug een collectie van historische transportmiddelen in vier sectoren gepresenteerd: weg, rail, water en lucht. De presentatie van de sector historisch wegvervoer wordt verzorgd door de FEHAC.

De stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) is in 1999 opgericht om in een brede samenwerking gezamenlijk bij de overheid aandacht te vragen voor het behoud, beheer, documentatie en presentatie van historisch mobiel erfgoed. Met de manifestatie 'Erfgoed in Beweging' wil MCN zich presenteren aan het publiek, de overheid en de pers en een bijdrage leveren aan de herkenning, erkenning en waardering van het historisch mobiele erfgoed. Naast veel historische voertuigen is er ook een informatiepaviljoen en wordt de notitie gepresenteerd met daarin de doelstellingen van de sector weg voor de Cultuurnota 2005-2008 van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

De FEHAC zal er aanwezig zijn met een deel van de voertuigen die meedoen aan het pilootproject voor het Nationaal Register Rijdende Monumenten van MCN. Naast het tonen van historisch Nederlands mobiel erfgoed wil MCN ook het verhaal daarachter presenteren: waarom het behoud van het mobiel erfgoed van belang is als monument voor de technische, economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling.

voorlichting gegeven over wat er allemaal bij komt kijken om dit erfgoed te verwerven, te restaureren en operationeel te houden.

Samen met de erfgoedopstellingen uit de drie andere sectoren rond de historische haven biedt dit weekend een overzicht van de historische en moderne ontwikkelingen rond 'mobiel Nederland'. Programma: zie www.mobiel-erfgoed.nl, informatie: tvvet@hetnet.nl, tel 035-6931154.

MCN presenteert zich vaker

Ook in mei jl. presenteerde MCN zich al samen met de FEHAC op de restauratiebeurs in de Brabanthallen te 's-Hertogenbosch. Op een stand presenteerden de koepels water en rail zich met de registers van varende en railmonumenten. Al die monumenten zijn inmiddels digitaal vastgelegd in via de computer te raad plegen registers. Via de FEHAC zijn de eerste voertuigen aangemeld voor opname in het Nationaal Register Rijdende Monumenten.

KORT NIEUWS

Keuren aanhangwagen niet voor 1 september
Zoals bekend mag worden verondersteld, krijgen ook historische aanhangwagens en caravans boven de 750 kg een apart kenteken. Op historische aanhangers mag een blauwe kentekenplaat gebruikt worden. Tot 1 september 2003 kan dat aparte kentekenbewijs eenvoudig verkregen worden door tegen betaling het bestaande registratiebewijs op het postkantoor om te wisselen voor een kentekenbewijs. Ontbreekt

een registratiebewijs dan krijgt u pas een kenteken na een keuring bij de RDW. Het heeft echter geen zin te laten keuren vóór 1 september: die keuring moet plaatsvinden tussen 1 september 2003 en 1 september 2004 waarbij het de voorkeur verdient om te laten keuren vóór 31 december 2003. De FEHAC heeft een vereenvoudigde keurings-procedure via de clubs in voorbereiding en bovendien heeft het de voorkeur om voor het eind van dit jaar te keuren omdat daarna de keuringskosten mogelijk verhoogd zullen worden.

Productie VW Kever stopt nu echt in Mexico

In juli 2003 is in Puebla, Mexico de allerlaatste Volkswagen Kever geproduceerd. De definitieve productievorsie was al in 1938 klaar en de Kever werd tot 1978 in Duitsland geproduceerd. Nu valt na 65 jaar eindelijk het doek voor de meest geproduceerde auto ter wereld. Maar liefst 21,5 miljoen exemplaren rolden van de band en het allerlaatste exemplaar van de 'ultima edicion' zal een plaatsje krijgen in het Volkswagenmuseum in Wolfsburg. In Nederland zijn bijna 500.000 Kevers verkocht en zijn nu liefhebberauto's verenigd in o.a. de Kever Club Nederland en de Luchtgekoelde VW Club Nederland.

Concours d'Elegance Paleis Het Loo 30-31 augustus 2003

Na een jaar afwezigheid zal in het weekend van 30 en 31 augustus weer een Concours d'Elegance bij paleis Het Loo in Apeldoorn gehouden

worden. In het park voor het paleis zullen weer de mooiste automobielen te zien zijn en de allermooiste en beste daarvan worden op zaterdag op het Nationale Concours gepresenteerd door Autovisie. Omdat het echt om zeer kostbare topautomobielen gaat trekt dit ook altijd een bepaald publiek waarvoor activiteiten worden georganiseerd als champagneproeven, het aanmeten van een Italiaans maatpak en een Gala Diner Show. Op zondag is er een automobielveiling door Christie's waar een Talbot uit 1934 met een startbedrag van € 100.000 geveild zal worden.

Groene kaart aanhanger

Aanhangers boven de 750 kg krijgen allemaal een apart kenteken. Maar er is nu nog geen aparte verzekeringsplicht voor die aanhangers. In de praktijk moet echter wel voor een aanhanger met een apart kenteken een Groene Kaart worden afgegeven als u er in het buitenland mee wilt rijden. De internationale Groene Kaart-overeenkomst staat nl. niet toe dat er twee verschillende kentekens op één Groene Kaart staan. Tegen een gering bedrag geven verzekeraars op aanvraag een aparte Groene Kaart voor een aanhanger af.

Extra Ledenvergadering 11 september a.s.

Op donderdagavond 11 september 2003 zal de FEHAC een extra ledenvergadering houden. Het bestuur wil de leden op hoogte brengen van zijn activiteiten na de laatste ALV van maart 2003 en het voorstel tot wijziging van het stemrecht met de leden bespreken. Een uitnodiging voor die vergadering hebben de leden inmiddels ontvangen.



KERSTDINER

Eend met whisky

Benodigdheden:

- Een eend van 2 kg
- 2 grote flessen Schotse whisky
- 500 gram spekreepjes
- 1 fles olijfolie

Bereiding:

- De eend larden en de binnenkant inwrijven met peper en zout.
- De oven 10 minuten voorverwarmen op 180 graden (stand 6-7).
- Een longdrinkglas voor de helft vullen met whisky, de whisky opdrinken tijdens het voorverwarmen van de oven.
- De eend op een vuurvaste schotel leggen en een tweede glas whisky inschenken, het tweede glas whisky opdrinken en de eend in de oven zetten.
- Na 20 minuten de oven op 200 graden zetten en 2 glaven vubben met whisky. Beide glaven opdlinken en de scherven van het eerste glas oplaape.
- Nog een halff glaz insjenke en opdlinke. Na een half uuj de hoven opendoen om deend te sjekken.
- Blantwondensalf in de batkamer gaan haale en op de bovekant van de linkehand doenn.
- Den Hoven een Sgop geeve.
- Twee glave wizzki insjenken, en 't middeleste glav leegdwinke.
- De nove opedoen naadatte eerste glazz leeg gis en de sjotel vastpakke.
- Blantwondesalf op de binnekant van de regtehand doenn en deend oprape.
- Deend nogis oprape en met nun hantdoek de bwantwondesalf van deend feege.
- Ze hande ontfette met wizzkey en de tupe salff weer oprapuh.

- Tkapotte glazzopvege en deent trug in de hove duwen.
- Deent uitsgelde en harder duuwe.
- Denhovendeur eers opedoen en deent drinduwen.

- De twweede flez wizzkie, 'opedoenn en weer ofereindsette.
- Opstaan fan de floer en de zpekreepjus ondr de kas feege.
- Nogis opsstaan fan ze floer en tog-maa bleife sitte.
- Uit de blez dlinke wandtduh glazze sijn op; of kabot.
- Denneove uitsette duh ooge sluite en ommfalle.

En verder:

De volgende laat in de voormiddag de eend aansnijden met het zilveren feestbestek. De rest van de middag en vroege avond de rotzooi in de keuken opruimen. Muren en plafond schoonmaken. Lege flessen en glasscherven naar de glasbak brengen.

GELUKKIG KERSTFEEST

(recept uit "Klup Actief", het lijfblad van postactieven van de Koninklijke Luchtmacht)

Met de beste wensen voor het nieuwe Ghia-jaar en alvast een smakelijke kerst 2004!

Piet en Mia Schlösser

Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia verschijnt ongeveer 10 maart 2004.

De deadline voor kopij is: **1 februari 2004**.

Indien mogelijk de kopij graag in Word op floppy aanleveren.

Anders lever je het gewoon getypt, geschreven of per e-mail (foto als bijlage) aan.

*Bij voorbaat dank,
de redactie*

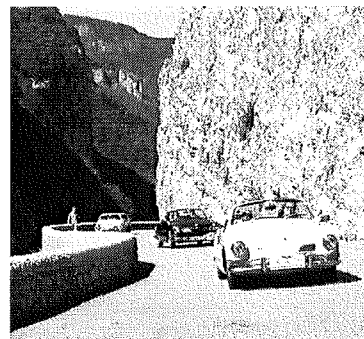
Evenementenkalender 2003/2004

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):**

2 mei 2004 Lustrumdag KGCN

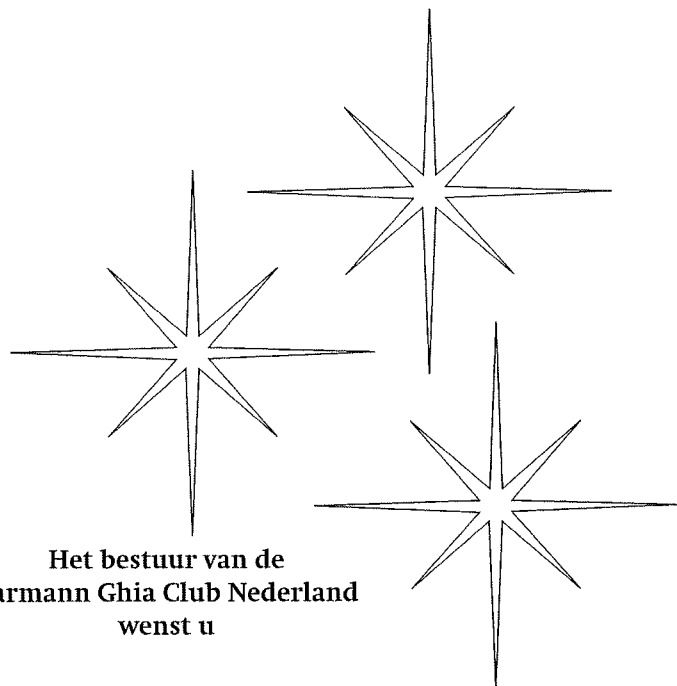
Oproepje



Een leuke ervaring met de Karmann? Een mooie foto van uw oldtimer? Een restaurant-verslag of een leuk (vakantie) verhaal? Belt u gerust op of stuurt u het mij snel toe, alles is welkom.

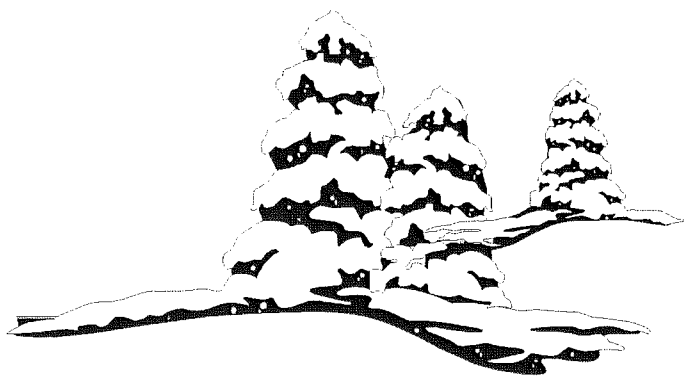
*Alvast bedankt, ik ben nieuwsgierig naar **alle** reacties!*

De redactie, Inge Toet



Het bestuur van de
Karmann Ghia Club Nederland
wenst u

Prettige Feestdagen
en een
gezond en gelukkig 2004



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!

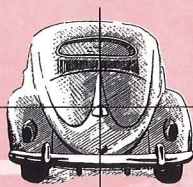
Uw dierbare Karmann Ghia of Porsche is bij ons in vertrouwde handen!



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>