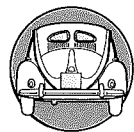


Zie je jezelf al toeren?



VW CLASSICS, GEWOON NIET TE EVENAREN



VW Classics
LUCHTGEKOELDE
VOLKSWAGENS

WWW.VWCLASSICS.NL

BOERENKAMPLAAN 58, 5712 AG SOMEREN, TELEFOON 0493-470060. 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.

KARMAANN
Ghia
CLUB
NEDERLAND

Inhoud

Colofon	2
Penningpraat 2005	3
Ledenmutaties	4
Hoe de (voor)liefde begon...	5
Ingezonden brief	7
Zomer 2004 Frankrijk here we come!	9
Friesland meeting	13
Bouw je eigen koplamphuis	14
Clubshop K.G.C.N.	19
De lucht van braaksel tot ... kerstboom	21
Te koop aangeboden	26
50 Jaar Karmann Ghia	29
Restauratieverslag deel 3 Hays Osinga	26
Aankoopadvies	33
Met de Karmann naar ITALIA	40
Evenementenkalender	44

11^e Jaargang no. 53
dec 2004

Beste Karmann vrienden en vriendinnen,

Het kan u niet zijn ontgaan dat in de laatste twee nummers van ons blad met heel veel nadruk werd gevraagd om aanvulling van het bestuur. Het al oude spreekwoord 'de beste stuurlied staan aan wal' bleek niet te werken, maar gelukkig zijn er toch nog enkele enthousiaste mensen binnen onze club die het lef hebben om de handschoenen op te nemen en het stokje willen overnemen. Wij zullen je later hierover informeren.

Dat wil niet zeggen dat we er al zijn, onze wens is dat we voor de algemene ledenvergadering nog invulling kunnen geven aan enkele functies. En we hopen, nu er één schaap over de dam is er meerdere zullen volgen, je kan altijd contact opnemen met Dick voor de vacante bestuursfuncties.

Inmiddels is Willem Boutkan, na zijn aankondiging in maart, vertrokken (zie zijn ingezonden afscheidsbrief) en heb ik als a.i. vice-voorzitter zijn taken overgenomen. Natuurlijk bedanken we Willem voor zijn inzet als secretaris (later als voorzitter) van onze club. We zullen nog officieel afscheid van hem nemen.

Dit jaar nadert nu snel zijn einde en mag best wel een roerig jaar worden genoemd, niet alléén omdat we misschien iets meer van onze zomer hadden verwacht maar dat heeft de activiteiten van het 10-jarig bestaan niet belaagd. De geplande dagen zijn goed voorzien geweest van bezoekers en we hebben veel tevreden gezichten gezien met als hoogtepunt 2 mei 2004 met een opkomst van ruim 80 auto's met 168 mensen. Het was werkelijk in alle opzichten een TOP-dag.

Een 10-jarig jubileumjaar van de club waarop we met plezier nog eens aan terug kunnen en zullen denken.

Het bestuur wenst alle Karman Ghia liefhebbers zeer prettige feestdagen en een voorspoedig 2005 toe en spreekt daarbij de hoop uit dat we in 2005 weer een gezellig verenigingsjaar zullen beleven.

Dick Snel

Voorzitter ad interim

Karmann Ghia Club Nederland

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

VOORZITTER

ad interim D. Snel, Mr. J.H. Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy
E-mail: voorzitter@karmannghiaclub.nl

PENNINGMEESTER

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

SECRETARIS/PUBLIC RELATIONS

Andre van Houten, 2e Haagstraat 63, 5707 VJ Helmond. telefoon (0492) 55 21 33
E-mail: secretaris@karmannghiaclub.nl

REDACTIE

Haye Osinga, Slikveld 50, 3311 VT Dordrecht
E-mail: redactie@karmannghiaclub.nl

LEDENADMINISTRATIE K.G.C.N.

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

CLUBSHOP

Dick Snel, Mr. Geysstraat 2, 4151 CG Acquoy. telefoon (0345) 68 37 93
E-mail: clubshop@karmannghiaclub.nl

TECHNISCH ADVISEUR

Dick Loenen, telefoon: (030) 62 45 223
(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)

ERELEDEN

B.J. van Bolhuis en D. Snel

KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIJ)

Haye Osinga, Slikveld 50, 3311 VT Dordrecht
(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!

PENNINGPRAAT voor 2005

Als het einde van het jaar nadert heeft de penningmeester weer de 'eervolle' taak te zorgen voor het huishoudboekje van de club.

Zoals gebruikelijk is bij dit clubblad de acceptgiro bijgesloten voor de contributie 2005 (niet voor de machtiginghouders) met het verzoek de contributie te betalen **voor 31 januari 2005**.

Wilt U a.u.b. **alleen** deze acceptgiro gebruiken daar andere betaalmogelijkheden voor verwerking veel problemen kunnen geven. De automatische contributie zal worden afgeschreven op 25 februari 2005.

Ondanks de al maar stijgende kosten, ook voor onze club, is de contributie van dit jaar **niet** verhoogd en blijft € 27,-.

Wanneer er niet voor 31 januari 2005 is betaald zal er nog één herinnering worden gestuurd met een verhoging van € 5,- kosten welke voor 25 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 Acquoy
Tel./Fax (0345) 683 793

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

Mathilde
Penningmeester/ledenadministratie.



Nieuwe leden:

J.A.E. Hofman
14 Coupé, modeljaar
1971, NL

T. Vesters
Zoekende

T. de Wachter
14 Coupé, modeljaar
1970, D

Verhuisd:

A.J. van Es
van Ridderkerk naar
Rotterdam

H.E.M. Geelen
in Cadier en Keer

J.W. Mulder
in Uden

F. van Rooij
in Best

J. Rosier
in Bergen

G.J.B. van der Stap
van Boskoop naar
Alphen a/d Rijn

Opgezegd:

S. van den Bergh

R. des Bouvrie

F. van Cauteren

W. Dirks

R. ter Horst

I. Langedijk

M. Nankman

D. Odemaere

A. Wartenbergh

Hoe de (voor)liefde begon...

In 1987 ging ik eindelijk naar een echte leuke school: HTS-autotechniek in Apeldoorn. Daar zitten vrijwel alleen maar 'autogekken' en ik voelde me dus al snel helemaal thuis.

Halverwege het 1^e jaar heb ik besloten om de theorie van school praktisch toe te passen. Ik kwam in gesprek met een medestudent uit Middelburg die mij wat zaken over kevers uitlegde (bijvoorbeeld dat een 1303S een 1600 cc motor heeft!). Een week later stond er een 1303S, kleur brons, te koop voor fl. 950,-. Er waren wat gaten zichtbaar maar verder was het liefde op het eerste gezicht! Na een jaar stond er weer een glimmende kever in de tuin! Dat vond mijn broer ook wel wat en dus hebben we samen nog een 1303LS opgeknapt.

Er volgde een periode waarin vele kevers in diverse kleuren in de tuin verschenen en er weer uit verdwenen als kever of als delen daarvan.

In 1989 ontstond de behoefte aan iets exotischer zonder de voordelen van de eenvoudige en betrouwbare techniek te verliezen. Dat ik inmiddels een voorraad technische onderdelen had, speelde natuurlijk ook een rol. Degene die mij de eerste 1303S verkocht had 2 Karmann-Ghia's staan uit Amerika. Met een hiervan kon direct gereden worden (RDW gekeurd) dus die zou de volgende week door hem gebracht worden. Na een korte stop op het politiebureau (een gele Karmann Ghia cabrio die open reed in de winter met een kenteken uit Washington USA konden ze niet zomaar voorbij laten gaan) begon de rit naar huis en het opknapproces. Bij bijna alle auto's die je volledig uit elkaar haalt, valt de staat tegen maar

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:
ledenadministratie@karmannghiaclub.nl



bij deze veegde ik het vuil van de rem-trommels en draagarmen en daar zat de originele zwarte verf op nog zonder een begin van roest. De restauratie kostte gedurende negen maanden elke seconde vrije tijd die naast het stage lopen voor school overbleef. Dit heb ik samen met een vriend gedaan die een paar jaar later de K-G gebruikte als trouwauto. Ook mijn familie werd ingezet: vader kreeg regelmatig diverse boodschappenlijstjes mee en moeder repareerde het interieur e.d.

De Karmann Ghia werd in originele staat gebracht met wat praktische aanpassingen. De stereo/audio moest ten slotte wel sterk genoeg zijn om boven het windgeruis uit te komen! Zagen in het dashboard om een moderne radio in te bouwen kan echt niet vind ik en dus zit deze nu in een los middenconsole.

Inmiddels hebben we er 60.000 plezierige open kilometers opzitten en zullen er hopelijk nog vele volgen!

Oh ja, en de jongen waarmee het eigenlijk allemaal begonnen is, is nu onze redacteur: Hays Osinga.

Walter Clausing

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 bedank voor uw medewerking!

Het Bestuur



Ingezonden brief

Beste Karmann vrienden en vriendinnen.

Met deze aanvangszin begon mijn voorwoord de afgelopen 9 afleveringen van de Ghia Varia. Een zin waarmee de ex en thans ad interim voorzitter Dick Snel ook menig Ghia Varia mee was begonnen. Er was voor mij dan ook geen enkele reden om dit te wijzigen en op deze manier was het toch iets vertrouwdst. Toen ik het stokje van voorzitterschap overnam na vier jaar secretaris te zijn geweest, kon ik niet vermoeden dat ik nu op deze manier afscheid van u neem.

In 1999 ben ik lid geworden van de Karmann Ghia Club Nederland, en de eerste kennismaking met de club was een thuiswedstrijd, namelijk een technische dag bij de Volkswagendealer Jedi te Almere. Vrijwel direct erna, (ik denk tijdens het 1^e jubileum van de club) werd ik door het bestuur van de club gepolst voor de functie van secretaris. Ik heb hier toen ja tegen gezegd omdat ik toen en nog steeds van mening ben, dat een vereniging niet kan draaien zonder een bestuur. Uiteraard moeten daarin dan mensen zitten, die behalve hart voor de zaak hebben, een Karmann Ghia bezitten of ermee bezig zijn en niet in de laatste plaats, er ook tijd in willen investeren. Dan moet er ook een brede basis zijn van het aantal bestuursleden en vervolgens komt er dan een bepaalde chemie tot stand binnen het bestuur.

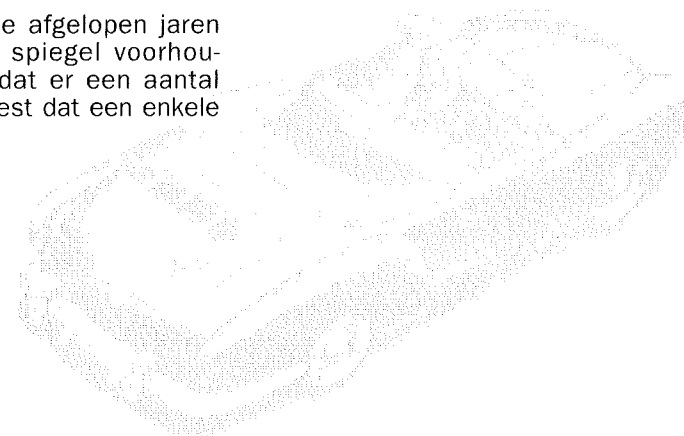
Terugkijkend naar de afgelopen jaren moet ik (mijzelf de spiegel voorhoudend) concluderen dat er een aantal momenten zijn geweest dat een enkele

maar soms ook meerdere van bovenstaande zaken ontbraken. Ik ben niet iemand die de 'zwarte piet' bij iemand anders neerlegt en ik hou er al helemaal niet van om bij een afscheid nog eens 'flink uit te halen'. De afgelopen vijf jaren ben ik met plezier lid ben geweest van de KGCN. Dit was mede aan u te danken als lid van deze club, de door vele vrijwilligers goed verzorgde clubmeetings en een toch weer elke keer goed gevulde Ghia Varia.

Ik wens dan ook u en de uwen en de KGCN in de toekomst het allerbeste toe

Met vriendelijke groet,

Willem Boutkan



Van vader
op zoon,
op kleinzoon,
op...

Volkswagen. Wie anders?



Zomer 2004 Frankrijk here we come!

Aangezien we weinig zeggenschap hebben in de keuze van onze vakantieperiode, gingen we dit jaar in de eerste week van de schoolvakantie (eerste week van juli) vol goede moed aan onze reis door Frankrijk beginnen. Visioenen van Nederlanders voor, achter en naast ons. Auto's volgeladen met kinderen op de achterbank en de caravan trouw meesleurend.

U begrijpt... het Frankrijkvirus zat niet in het bloed maar omdat wij van zoveel mensen om ons heen de prachtigste verhalen hoorden over en plaatjes zagen van Frankrijk moesten we er maar een keer aan. Voor het eerst zo goed als de hele vakantie naar Frankrijk, geen vaste bestemming maar we hadden wel als doel naar het zuiden af te reizen naar de Côte d'Azur om dan via Monaco nog even de sfeer van Italië op te snuiven. We hebben bewust voor de oostkant van Frankrijk gekozen vanwege de bergen en omdat we die kant nog nooit echt 'binnendoor' bekeken hadden. We hebben in de loop der jaren wat gereisd door Frankrijk maar dat was voorname-

lijk het midden en westen van Frankrijk en echt laaiend enthousiast zijn we daar nooit over geweest. Afijn, de Karmann werd weer ingeladen met ons campinggerei en met de picknickmand achterop en hopende op prachtig weer zijn we op maandag 5 juli gaan rijden... in de regen en de ruitwissertjes op topsnelheid... We zijn via Luxemburg Frankrijk ingereden en vlakbij Metz begon de lucht op te klaren en zijn we gelijk secundair gaan rijden. Kap open, jas aan en gaan! Sindsdien hebben we geen snelweg meer van dichtbij gezien en zijn de weegoden ons vrij gunstig gestemd geweest. We wilden zo dicht mogelijk langs de grens-





gebieden blijven en dankzij een gedetailleerde kaart hebben we de prachtigste routes gereden in alle rust, we zijn maar weinig mensen tegengekomen en dat in het hoogseizoen!

De Elzas, Vogezes, Alpen, Provence tot aan de Côte d'Azur, het was in één woord prachtig! We hebben genoten van de fantastische natuur die we al rijdend om ons heen zagen en zeg nou zelf, vanuit een Karmann Ghia cabriolet ziet de wereld er toch al anders uit. De mensen reageerden ook heel leuk op de vaak toch onbekende auto of juist een met herkenning en enthousiasme dat ze weer eens een Karmann tegenkwamen. We hebben veelal kleine rustige campings en plaatsjes aangedaan met weinig tot geen toeristen en af en toe hebben we juist de drukke plaatsen opgezocht voor de afwisseling. Voor een paar dagen is dat leuk en daarna is het weer heerlijk om naar de rust van de natuur terug te keren. In de drukke plaatsen is het heel leuk om met de Karmann rond te rijden. Het blijft toch wel bijzonder zo'n oude auto met een opvallende kleur. In Saint Tropez hebben we ook wel gelachen. Niet alleen wij vonden het leuk om naar 'het geld' te kijken, ook de mensen daar vonden het leuk om een Karmann rond te zien

rijden. Een heerlijke en eerlijke auto zonder toeters en bellen kan ook de aandacht trekken hoor!

Via de kust zijn we via Cannes en Nice (wat een prachtige stad!) naar Monaco gegaan waar we een hele leuke dag hebben gehad. We hebben de Karmann in een parkeergarage gezet en zijn lekker gaan rondkijken. Lopen we ergens achteraf in een straatje komt er een (Duits kenteken) Karmann Ghia langs ons heen zoeven!!

We wilden nog kijken of ze ergens stoppen maar het was vrij rustig en ze reden in vrolijke vaart door, best wel jammer, had even leuk geweest om ze te vragen hoe en wat.

s'Avonds zijn we doorgereden naar Italië en dan kom je ook gelijk in een hele andere wereld met heerlijk eten en heerlijke mensen. Wat dat betreft kan Frankrijk daar nog een voorbeeld aan nemen (onze mening). We hebben 's avonds en 's morgens heerlijk aan de boulevard gezeten en gegeten en vooral de vrouwelijke bediening was erg gecharmeerd van de Karmann, dan zie je ook maar weer dat het heel handig kan zijn om een camera in je telefoon te hebben, er werden volop foto's gemaakt.

Na een kortstondig maar prettig bezoek aan Italië moesten we toch wel weer

verder omdat drie weken best wel aardig zijn maar je moet er wel rekening mee houden dat je nog helemaal terug moet en je dat wel op een relaxte wilt doen.

Via de Alpen gingen we naar het noorden en wat wil nou het toeval met Gerben als groot wielrenliefhebber... er zou een tijdrif plaatsvinden op de Alp d'Huez... heel toevallig dat we daar net in de buurt kwamen... ja, ja.

Om een kort verhaal lang te maken, voordat we daarheen gingen hebben we werkelijk schitterende tochten gemaakt over allerlei passen, de één nog mooier dan de ander, bijvoorbeeld 'de la Bonette', de hoogste begaanbare weg van Europa.

We kwamen daar een groep van Porsche-liefhebbers tegen en die reden daar met acht man sterk in een soort rally. We hebben tijdens een stop de Karmann achteraan hun rij gezet, leuk om te zien.

Eenmaal in Alp d'Huez aangekomen, na uitzichten op de prachtige gletsjers en ander natuurgeweld, heeft de Karmann daar een paar dagen rust gehad. Bijna

gedwongen, er kon niemand meer in en uit het dorpje en het was letterlijk 'opgestaan, plaatsje vergaan'. We hebben met ons tentje en de Karmann op een parkeerplaats van een zwembad gestaan en hebben een hele leuke, niet voor te stellen tijd gehad!

Na de tour hadden we nog twee dagen om thuis te komen maar als we eenmaal de stal weer ruiken dan gaat het toch wel weer kriebelen... we gaan direct door naar huis!!!... Het weer was die dag werkelijk schitterend, zo mooi zelfs dat we 's avonds om een uur of elf in Nederland aangekomen de kap pas dichtgedaan hebben.

We kunnen terugkijken op een leuke kampeervakantie met vele prachtige kilometers en kunnen zeggen dat het oosten van Frankrijk, van noord naar zuid, veel indruk op ons heeft gemaakt, behalve het eten... moeten we toch nog maar eens naar Italië!

Gerben en Inge





zomermeeting



Lustrum meeting

Oproep!

Een leuke ervaring met de Karmann?

Een mooie foto van uw oldtimer?

Een restauratie-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
Haye Osinga**

Friesland meeting

Helaas kon ik er zelf niet bij zijn, maar ik heb vernomen dat dit najaarsevenement zeer geslaagd was. Het was een weekend met prachtig mooi weer en met een zeer goed georganiseerde rit. Dit dankzij de enthousiaste inzet van onze leden te Friesland. Bij deze wil ik hen, namens het bestuur, in het bijzonder bedanken voor de organisatie van dit evenement. Zonder deze hulp was dit evenement namelijk niet mogelijk geweest.

Om dergelijke evenementen te kunnen blijven organiseren hebben wij in het bestuur meer leden nodig die mee willen helpen met dit soort organisaties. Dus wilt u uw mouwen uit de handen steken voor dit soort evenementen, laat het bestuur dit weten.

Vriendelijke groet,

*Namens het bestuur
Haye Osinga*

Bouw je eigen koplamphuis

Beste Karmann Ghia vrienden,

Hierbij geef ik een voorbeeld hoe je zelf een lampot kunt maken. Ik gebruik hier voor zelf anderhalve millimeter plaat, omdat dit makkelijker te lassen is en kwalitatief beter. We maken 4 afzonderlijk delen, die we vervolgens zullen samenstellen tot de uiteindelijke koplampot. (Let op: de tekeningen zijn niet op schaal) Ik heb zowel de maten voor Type 14 als ook die voor Type 34 gegeven.

Deel 1:

Dit deel is in 12 gelijke segmenten opgedeeld, zie tekening 1. De segmenten kun je met een plaatschaar knippen of uitzagen met een decoupeerzaag. Vervolgens moet je deze delen buigen zodat ze de maatvoering krijgen vorm krijgen zoals in tekening 4 is aangegeven. Tip: zaag uit een houten plaat deze doorsnede zodat je dat als pasmal kunt gebruiken.

Deel 2:

Het ronde plaatje van 80 mm doorsnee kun je met een decoupeerzaag uitzagen en vervolgens in een pijp rondslaan, met een hamer met bolle kop. Zie tekening 2.

Deel 3:

Dit deel is de opstaande rand aan de voorzijde waar de rubber afdichtingring tussen huis en koplamp overheen wordt gezet. Eerst maken we een zogenaamd u-profiel. Dit kun je maken tussen 2 strippen en met de hand omslaan of door middel van een zetbankje zetten. Vervolgens buig je dit profiel om een pijp van ca. 200 mm doorsnede. Buig deze mooi rond want dit zal mooi moeten aansluiten met de koplamp. Wanneer dit mooi rond is kun je dit door midden slijpen of zagen. Zie tekening 3.

Deel 4:

Dit is een aparte strip tussen de voorkant en de bolle achterkant. Dit is een eenvoudige strip van 25 mm breed, 660 mm lang welke op dezelfde manier rond wordt gebogen om een pijp van ca. 200 mm doorsnee (tekening 4).

De samenstelling:

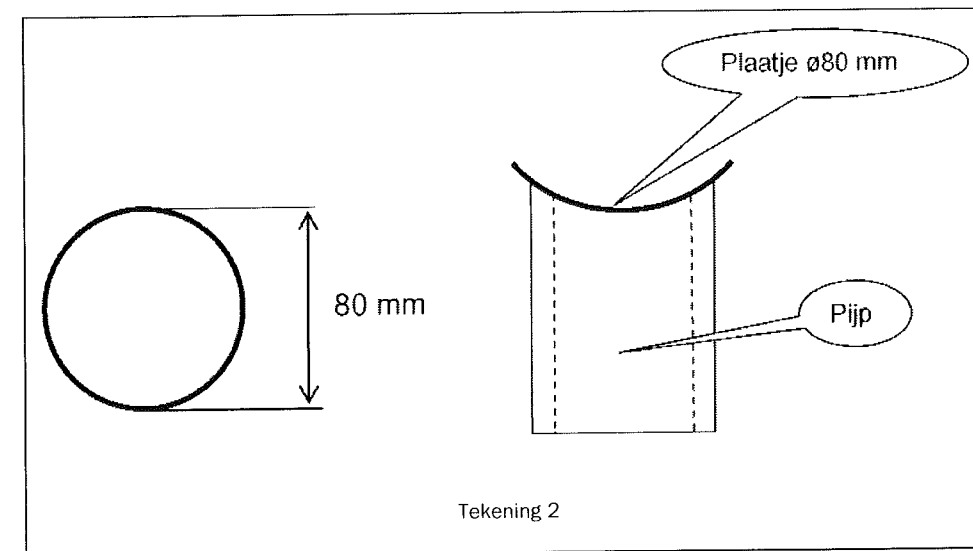
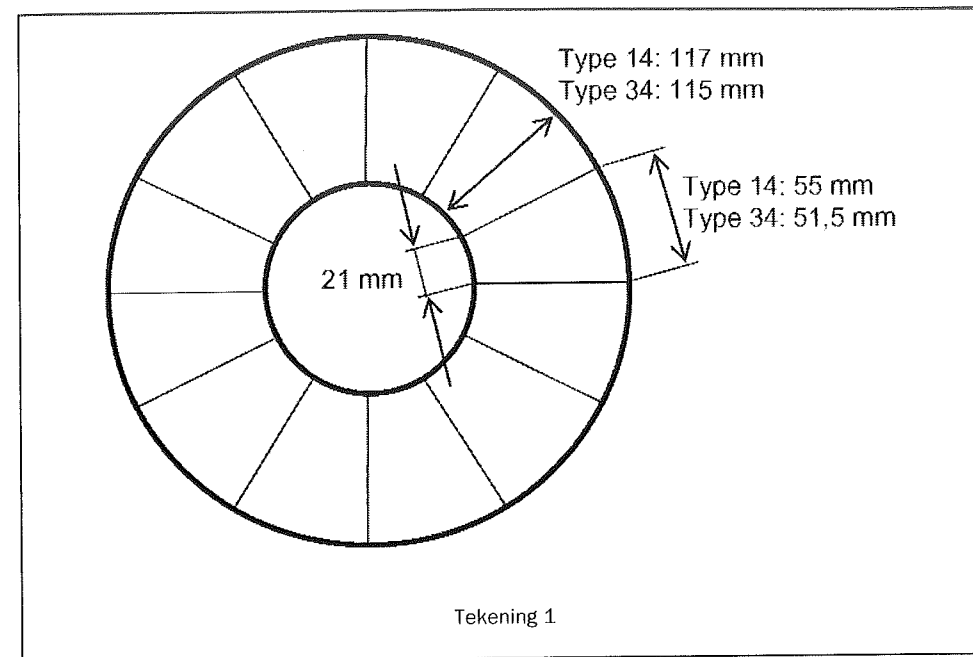
Als alle delen gevormd zijn kunnen deze uiteindelijk worden gelast volgens tekening 5.

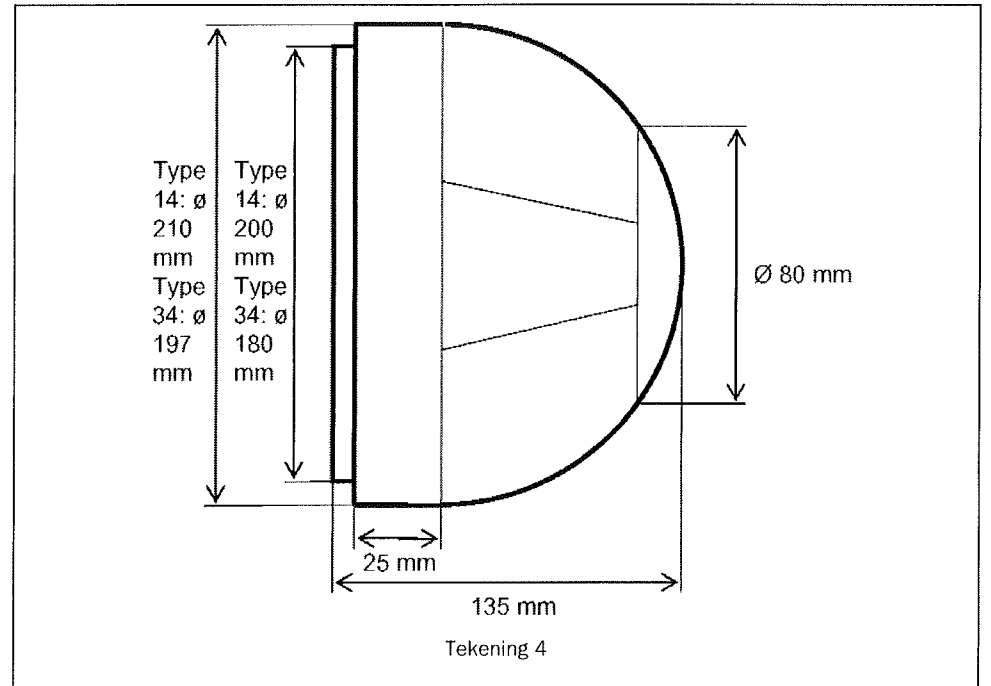
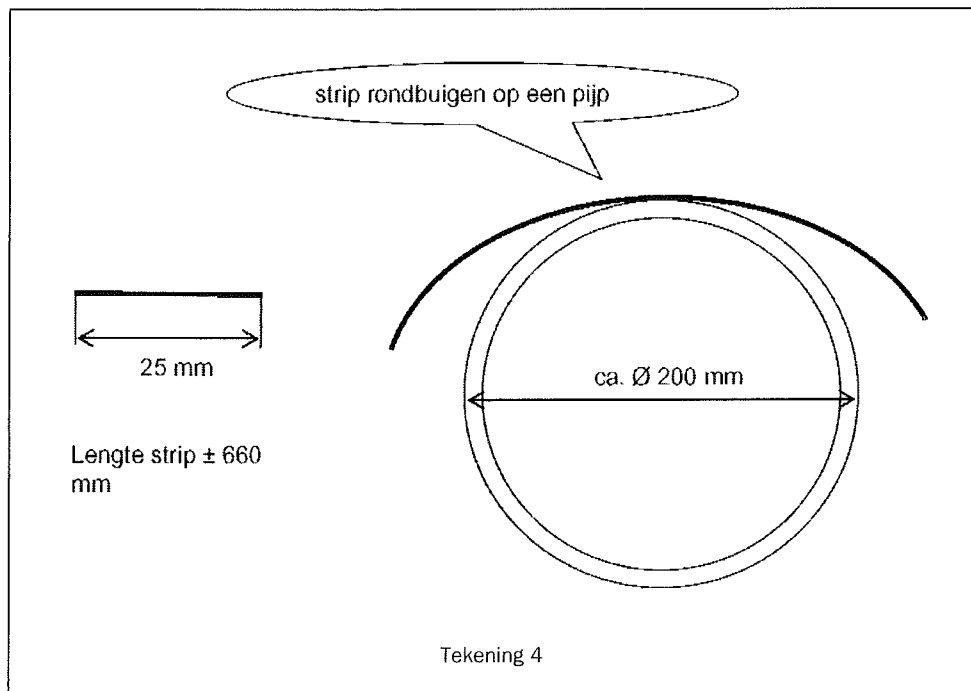
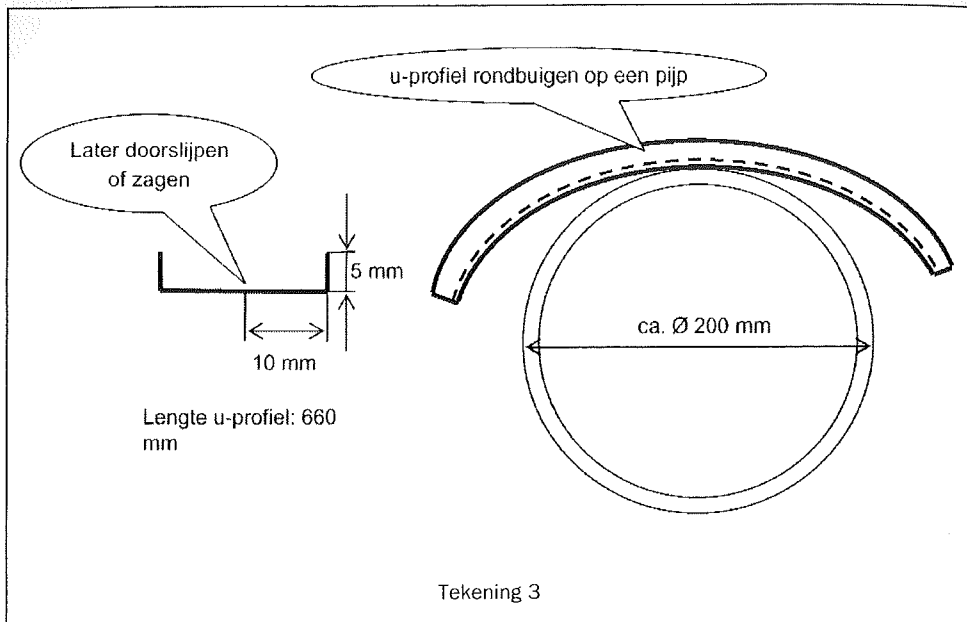
Daarbij zul je delen goed pas moeten maken. Gebruik hierbij de koplamp om zeker te zijn dat het koplamphuis goed aansluit. Indien mogelijk, pas het huis ook op het voorscherm. Las eerst de delen met wat kleine hechtlasjes aan elkaar. Pas als alles goed past, las dan het geheel af.

Voor mensen die nog niet zoveel ervaring hebben met laswerk is dit een leuke oefening en het levert nog iets op, namelijk een koplampot.

Met vriendelijke groet,

Jan van der Steen





12^e KEVER

winterfestijn



NEERLANDS GROOTSTE
LUCHTGEKOELDE
INDOOREVENEMENT

ZATERDAG 8 EN ZONDAG
9 JANUARI 2005



AUTOTRON ROSMALEN
WWW.KEVERWINTERFESTIJN.NL

Clubshop K.G.C.N. ook op locatie

Wij staan met de clubshop op het 12^e Kever winterfestijn in Rosmalen en zullen daar op bijna alle clubshop-artikelen 25% korting geven (op vertoon van de lidmaatschapskaart van de KGCN natuurlijk). Het is maar dat u het weet: *alleen in Rosmalen*

Het is iedereen wel bekend dat we een clubshop hebben, doch niet altijd wat er aangeboden wordt in de shop.

Er is een groot assortiment technische boeken maar ook sieraden zoals b.v. originele karmann speldjes. Even via de telefoon je vraag stellen is een goede oplossing. Of... kom even langs in Rosmalen.

Jubileum polo shirt

De clubshop heeft een mooie polo shirt met ons 10 jarig logo erop.

In de kleuren: zwart – rood – wit – midden blauw en donker blauw.
De prijs: € 15,- excl. de verzendkosten € 6,50 zolang de voorraad strekt.

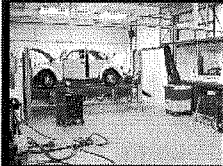
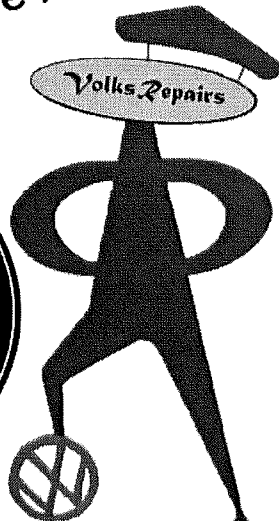
In de maten: Small, Medium, Large en Extra Large

Te bestellen door overmaking van de kosten (aantal) en de portokosten met duidelijke vermelding van kleur, maat en afzender op rek. 145 66 96 45 t.g.v. club shop K.G.C.N te Acquoy.

Dick Snel

FOCWA

AUTORESTAURATIEBEDRIJF

Volks Repairs**AIRCOOLED PROFESSIONALS****SCHADEHERSTEL****VW SHOP****OCCASIONS****ONDERHOUD/APK****VolksRepairs heeft ook voor u hét
cadeau voor onder de kerstboom****EINDEJAARS
AKTIE**Van 27 december tot en
met 31 december:
10% KORTING
Op het gehele assortiment
nieuwe onderdelen

Industrieweg 36-38

2651 BD Berkel en Rodenrijs

Te: 010-5223577 - Fax: 010-5226809

Website: www.volksrepairs.nlE-mail: info@volksrepairs.nl**Openingstijden:**

Maandag t/m Vrijdag: 8.30 uur tot 18.00 uur

Woensdagavond koopavond: 19.00 uur tot 21.00 uur

Zaterdag: 9.00 uur tot 16.00 uur

Wij zijn lunchen en gesloten:

Van 12.30 uur tot 13.00 uur

Van de lucht van braaksel tot ... kerstboom

Mijn opa had een Karmann type 14 coupé, mijn moeder ook en mijn vader liet het leven in een VW Hatchback maar om nu te zeggen dat wij volkswagen freaks zijn, nee.

Mij spreekt vooral de gestroomlijnde vorm van het type 14 aan en zeker niet, in mijn herinnering, het immer naar braaksel stinkende interieur van mijn moeders auto destijds. Na wat omzwervingen over de wereld woon ik inmiddels al weer zo'n 14 jaar in Altea, een plaatsje net boven Benidorm, op de oostkust van Spanje. (ja, ik ben het enige spaanse lid van de club).

Nu had ik altijd al de wens om ooit zelf een Karmann te bezitten maar hier in de buurt zie je er zelden of nooit een. Via internet vond ik uiteindelijk een type 14 coupé uit 1971 in Barcelona. Omdat deze plaats zo'n 470 km ten noorden van ons ligt vloog ik er heen nadat ik eerst met de verkoper afgesproken had hem bij aankomst op het vliegveld te treffen.

Ik kocht voor mijn vertrek op het vliegveld van Alicante een krant die, zoals later zou blijken, mij nog goed van pas zou komen. Het was 22 januari en een stralende dag. In Barcelona hadden wij elkaar, dankzij de mobiele telefoon, snel gevonden. De Karmann blonk in de zon en was, zo bleek later, net opnieuw in origineel zwart gespoten, had nieuwe bekleding en interieur. De verkoper had hem het jaar daarvoor uit België geïmporteerd en op de motor na opgeknapt. Na enig onderhandelen en veel uitleg kon ik dan eindelijk de terugreis aanvangen. Het was inmiddels zo'n twee uur 's middags. De zon scheen nog steeds maar er stond daar in het noorden inmiddels een fris windje.

Ik was goed en wel 20 minuten op weg toen ik wel erg koude voeten kreeg. Op een opgang naar de tolweg stopte ik even om te kijken hoe dat kwam. Omdat

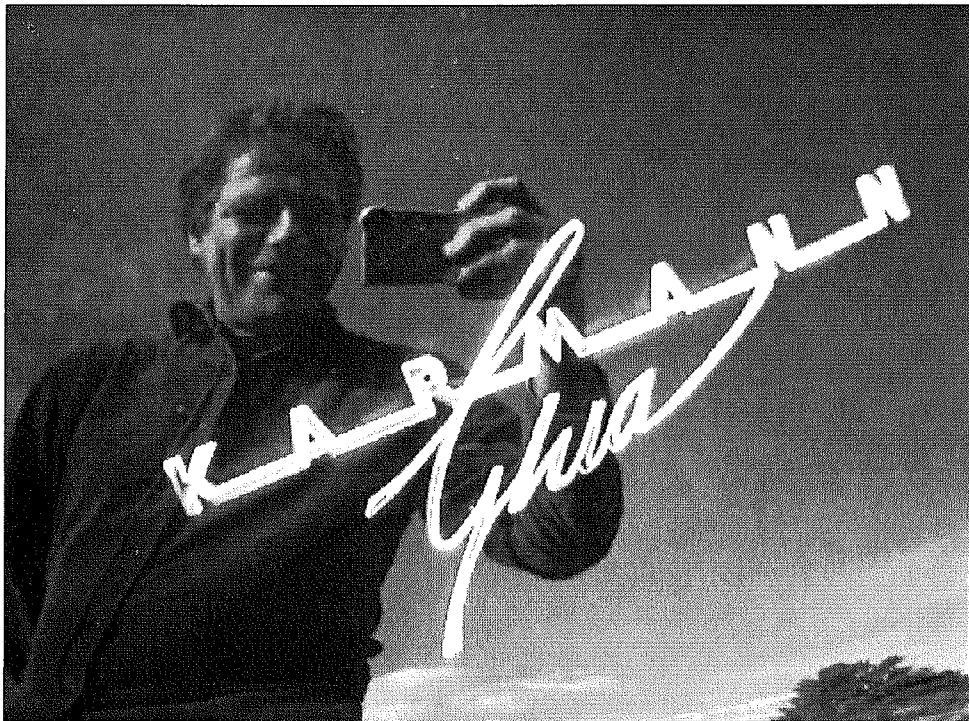
ik niet echt iets kon vinden belde ik de verkoper Xavier genaamd met de vraag hoe de verwarming aan te krijgen want de handels tussen de stoelen leken niets te doen. Het was pas toen dat hij mij vertelde dat hij, als een echte liefhebber, de verwarming ontkoppeld had om condensvorming, en dus roest, in de balken van de bodemplaat te voorkomen. Mooie boel, ik wilde de auto dagelijks gaan gebruiken en nu kan het in Spanje in tegenstelling tot wat men wel eens denkt óók soms zeer koud worden en dus nam ik mij voor om als eerste werk bij thuiskomst de verwarming weer in ere te herstellen.

Mijn weg weer snel vervolgd in de hoop voor het donker thuis te zijn. Tien minuten rijden nadat ik de tolpoortjes gepasseerd was stopte de motor ermee, en voegde ik snel uit op de vluchtstrook.

Weer proberen te starten en ja hij sloeg even aan om er meteen weer mee op te houden. Alle lampjes op het dashboard deden het welliswaar en zelfs de benzinemeter gaf driekwart aan. Xavier maar weer eens gebeld, hij zat nog op de bus te wachten op het vliegveld die hem terug naar huis moest brengen. Na e.e.a. doorgenomen te hebben was hij ervan overtuigd dat het toch de benzine moest zijn. De meters van het dashboard waren allemaal gereviseerd maar de vlotter in de tank kon wel eens stuk zijn. Toeval? Nee, ik herinnerde mij dat hij gezegd had dat ik wel snel even moest tanken, maar ik was nog geen tankstation tegengekomen en de meter gaf toch zo'n $\frac{3}{4}$ aan. Xavier beloofde met een tankje benzine te komen al zou dat wel nog een dik uur duren.

Ondertussen ging ik op zoek naar de gevarendriehoeken die er niet bleken te zijn en ontdekte ik dat er ook geen krik aanwezig was. Omdat ik verder tóch niets uit kon richten ging ik maar tegen de dijk langs de snelweg zitten kijken naar de prachtige vorm van de Karmann. Wat stond hij daar mooi te glimmen in de zon en wat was ik trots, dit gevoel werd vervolgens ruw verstoord door een enorme 'BENG' waarbij het leek alsof de auto ontplofte. Flink geschrokken en niet wetende wat er gebeurde naderde ik de auto voorzichtig om er even later achter te komen dat de binnenband van het reservewiel zich door een scheurtje in de buitenband geperst had om vervolgens tegen de binnenkant van de, door de zon inmiddels flink heet geworden, binnenkant van de moterkap te zijn gekomen waardoor hij geklapt was. Inmiddels was er een politieauto gestopt die mij vroeg waarom ik de verplichte

gevarendriehoeken niet had geplaatst. Na wat uitleg regelden ze een spaanse wegwacht die een hele batterij van die oranje, veel te grote, 'pionnen' om mijn auto kwam zetten. (Loodhoudende benzine had hij niet bij zich.) Uiteindelijk kwam de schuldbevuste Xavier met een paar flessen benzine, hij beloofde mij een nieuwe vlotter te vergoeden, wat hij twee maanden later ook deed, en ik vervolgde mijn weg. Na nog even geïnformeerd te hebben wat de tank inhoud was en het geschatte verbruik per km vervolgde ik opgelucht mijn weg. Het werd steeds frisser en voor het donker thuis zijn kon ik met mijn slakken-gangetje van max. 115 km per uur wel vergeten. Bij de eerste beste gelegenheid volgetankt en toen ik in het bijbehorende restaurant even snel een hapje wilde eten bleek de deur aan de passagierszijde niet op slot te kunnen. Ach als het daar dan maar bij zou blijven...



20 Minuten later was ik weer 'en route' en werd ik na de eerste bocht naar rechts bijna misselijk van een doordringende benzinelucht die zich door de cabine verspreidde. Dat had weer wat onderzoek nodig maar ik kon niet direct iets vinden. Een week later zou blijken dat de ogenschijnlijk nieuwe slang tussen de vuldop aan de buitenkant en de tank aan de binnenkant poreus was waardoor bij elke bocht naar rechts de benzine even terug in de slang spoelde en wat benzine door de poreuze slang filterde. Maar veel erger was, dat er ook meteen een flinke straal benzine via de overloopslang op het wegdek terecht kwam. De slang bleek fout gemonteerd te zijn en ik mag van geluk spreken dat niemand toevallig een brandende sigaret achter mijn auto neergegoot heeft in die tijd.

Inmiddels was de zon verdwenen en begon het te schemeren. Tegelijkertijd kwam de verwachte koude. Ik had alleen een heel dun jasje bij mij wat ik over mij benen legde omdat er door de voorkant aan alle kanten koude wind de auto ingeblazen werd. En hier kon de krant zijn nut gaan bewijzen, ik propte alle gaten die ik kon vinden zó goed dicht dat de ramen begonnen te beslaan. Lastig want ik zag niets meer en moest dus noodgedwongen de kranen weer uit de luchtroosters bij de voorruit halen. Gelukkig was de koude windstroom van onder de stuurkolom nu wel iets minder.

Inmiddels was het donker en zat ik tóch al bij Valencia, zo'n 1,5 uur rijden ten noorden van mijn woonplaats dus het viel nog niet tegen maar... toen werd ik op mijn mobiel gebeld. Het was mijn zwager die van de trip afwist en vroeg hoe het ging, ik vertelde hem van de gebeurtenissen tot dusver en na zo'n 20 minuten beëindigden wij het gesprek. Nu is het op de rondweg van Valencia altijd al druk en helemaal op dat moment, spitsuur. Na 35 minuten kwam ik er dan ook achter dat ik per ongeluk tijdens het telefoongesprek

een afslag genomen had die mij richting Madrid bracht terwijl ik de kust naar het zuiden richting Alicante diende te volgen. Ik stopte bij het eerste beste tankstation om voor de zekerheid maar weer te tanken en te vragen hoe ik weer terug op de juiste weg kon komen. Dat zou niet makkelijk worden. Het betekkende, of 35 minuten terug, of juist doorrijden en 35 minuten ten zuiden van mijn woonplaats uit te komen om vervolgens weer langs de kust naar boven te moeten. Geen van beiden trok mij echt. Ik dacht erover om een kaart te kopen en binnendoor te rijden maar ik had in de auto geen cabinelampje gezien dus dat zou weinig zin hebben. (Later in de week zou blijken dat dit prachtige lampje onderdeel uitmaakt van de houder van de binnenspiegel.) Ik besloot mijn vrouw Marleen te bellen die mij dan maar per mobiele telefoon door het binnenland tussen de twee grote snelwegen moest loodsen. Na getankt te hebben stapte ik in mijn auto en weer startte hij niet maar wat erger was, nu brandde er helemaal geen lichtjes meer.

Ik had het nu wel zo'n beetje gehad met die liefde voor oude auto's van mij. Ik besloot meteen Xavier te bellen want het werd maar later. Gelukkig beantwoorde hij zijn mobiele telefoon en vertelde hij mij dat het hoogstwaarschijnlijk de accuklemmen waren, hij maakte ze normaal gesproken los omdat hij er maar zelden mee reed en ze zouden nog steeds wel eens los kunnen zitten. Het klopte. Het zilverpapier van een reep chocolade deed wonderen. Nu begon de rit wel een beetje op een heuse rally te lijken, ik zat inmiddels op een smalle weg die mij, op aanwijzen van Marleen, door allerlei kleine dorpen voerde. Pas toen realiseerde ik mij wat wij vandaag de dag toch verwend zijn met stuurbevoegdiging. Ook bemerkte ik dat de voorruit waarschijnlijk origineel en dus 33 jaar oud moest zijn want als er een tegenligger aan kwam dan leek het net alsof ik door een, met

duizenden lampjes verlichte kerstboom heen keek. Door de vele aangelichte minuscule krasjes in de voorruit viel eigenlijk nagenoeg niets te zien en ik was dan ook telkens weer blij als de tegenligger voorbij was.

Inmiddels was er mist op komen zetten en dacht ik even de ruitenwissers te gebruiken. Nu denkt u, die zullen het dan ook wel niet gedaan hebben maar zowaar, je moet ze uiteraard wel op het juiste moment uit zetten als je niet wil dat ze midden op je voorruit blijven staan, maar ze deden het. Alleen, en de Karmann kenner weet het al, het sproeiwater tankje had geen druk meer omdat de reserveband geklapt was. Wat kon mij nog meer gebeuren?

Het antwoord op die vraag liet niet lang op zich wachten, ik passeerde namelijk allemaal dorpen waarvan Marleen mij de namen niet genoemd had, bij navraag bleek ik al 25 minuten een belangrijke afslag voorbij te zijn. Wilde ik die bij

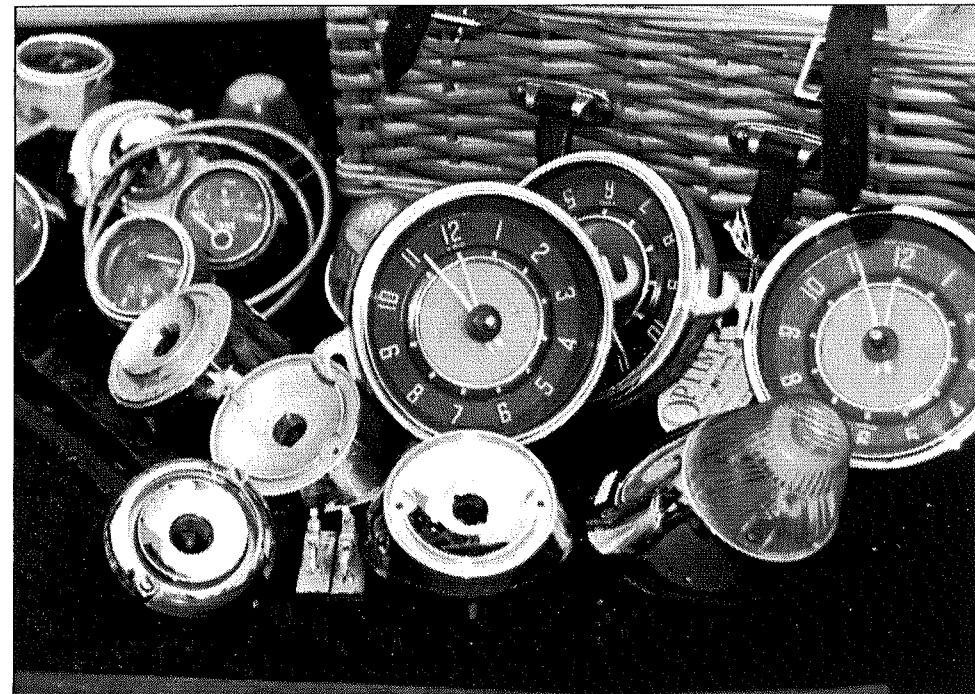
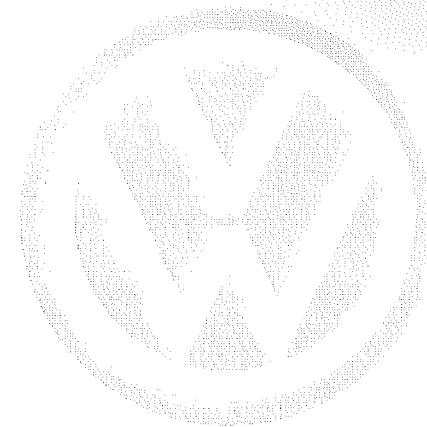
Valencia liever niet nemen, deze was cruciaal. Het rally gevoel werd wederom stevig vertrekt. 25 Minuten later ontdekte ik waarom ik de afslag gemist had, de weg was opgebroken en ze hadden voor het gemak de borden maar even in de berm gelegd. Waarschijnlijk wist iedere 'local' wel dat hij daar af moest maar ik natuurlijk niet.

Tijdens de hele reis viel het mij op wat voor bezienswaardigheid oude auto's in Spanje eigenlijk zijn, en omdat de ramen destijds niet zoals bij de huidige auto's getint werden zit je flink in de kijker en.... de zon. Dat gecombineerd met een zwart dak baarde mij voor de aanschaf al zorgen m.b.t. dagelijks gebruik. Daar moet ik nog overigens steeds een goede oplossing voor vinden. Ook ligt de gemiddelde snelheid vandaag de dag aanzienlijk hoger dan 33 jaar geleden, ik ben nog nooit tijdens een ritje door zoveel auto's ingehaald als die dag, ook hebben nog

nooit zoveel mensen naar mij getoeterd en/of hun duim opgestoken. (Een week later stak iemand zijn middelvinger op omdat ik, nadat het geregend had, vanwege de 'authentiek slechte' wegligging bijna tegen hem aan slipte.) Het was 21:30 uur voordat ik thuis de inrit opdraaide en de Karmann aan Marleen en mijn twee dochters kon laten zien.

Toen ik klaagde dat ik helemaal bevroren was, het was 6° die nacht, en gehoopt had al veel eerder thuis te zijn zei mijn vrouw lachend, 'ja, ja, geef nu maar gewoon toe dat je lekker een stukje extra wilde toeren met je nieuwe auto'. Leuk, maar ik wist wel beter.

Rutger Berntsen



Te koop aangeboden

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de redactie t.a.v. Haye Osinga, Slikveld 30, 3311 VT Dordrecht. 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 14.56.17.890. 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 1972 kleur grijs met. Volledig body-off gerestaureerd. In perfecte staat. Enkele kleine werkzaamheden nog te verrichten. ± € 4000,- aan nieuwe onderdelen.o.a. gereviseerde Moter, rubbers, interieur, banden en nog veel meer. (zie foto hiernaast)
Vraagprijs: n.o.t.k.



Inl: Iwan de Koning
Tel: (0164) 674544
Gsm: 0032-473-929781
Email: wwendy@tref.nl

Karmann Ghia type 14 coupé

Bouwjaar 1970 kleur wit met zwart dak.
Zwart interieur
Vraagprijs: € 2300,-

Inl: H. Rottiné, Bolsward
Tel: (0515) 572721

Karmann Ghia type 14 coupé

Bouwjaar 1970 kleur geel. Mijn gele oogappel (2^{de} eigenaar sinds 1992). Zeer fraaie auto. Zie ook Ghia Varia September 2004. Vraagprijs: T.e.a.b.

Inl: Philip Weijerman, Arnhem
Tel: (026) 4433536 ('s avonds)/
06-12207161

Te koop gevraagd

Karmann Ghia type 14 cabriolet

Na het jaren verzamelen van modellen en foto's van Karmann's is de familie du Crocq op zoek naar de echte! Bouwjaar t/m 1968, moet in goede staat verkeren. Prijs n.o.t.k.

Inl: Fam. F.C. du Crocq, Lelystad
Tel: (0320) 240107
Email: f.d.c.@raketnet.nl

Advertenties op het internet

Het bestuur heeft na beraad besloten om advertenties van leden alleen nog maar te plaatsen in het clubblad en niet meer via onze website.

Op de website worden alleen de clubshop artikelen aangeboden. De reden hiervoor is om ieder clublid de kans te geven om op de advertenties te kunnen reageren, ook de leden die dus niet in het bezit zijn van internetverbinding en dus teleurstellingen te voorkomen.

Het bestuur

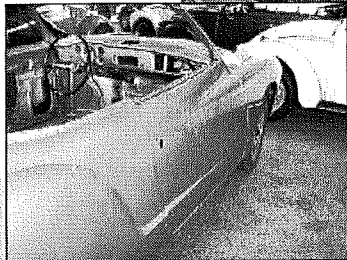
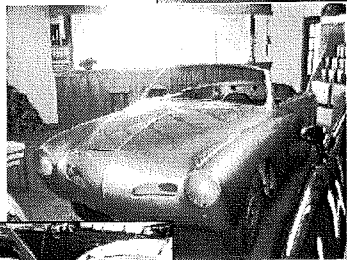
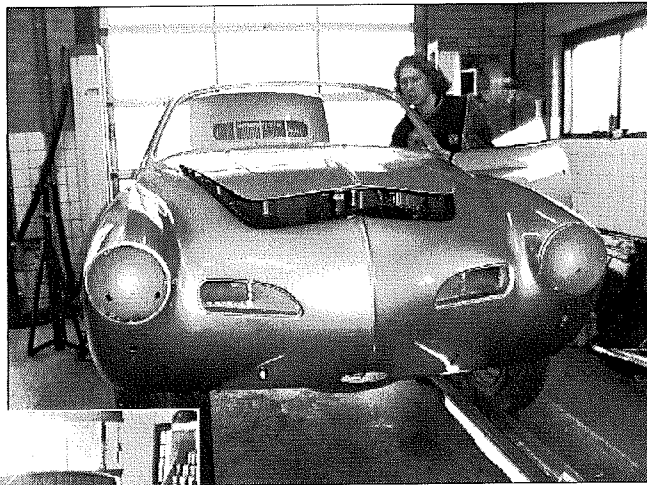
Uw club op internet

www.karmannghiaclub.nl

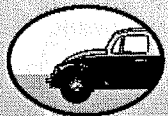
Surf er eens langs!



Kaag Kevers, ook voor úw Karmann Ghia



- Alle onderdelen uit voorraad
- APK-keuring
- In- en verkoop van Kevers
- Motor-Tuning
- Onderhoud
- Online shop
- Remmen testbank
- Revisie Restauratie
- Schadeherstel
- Uitlijnen



AUTOBEDRIJF
Kaag Kevers

Marconistraat 28 • 2181 AK Hillegom • Tel. (0252) 54 43 43

Fax (0252) 54 42 83 • www.kaagkevers.nl

Kijk ook eens op: www.kevermakelaar.nl



50 jaar Karmann Ghia

Zoals de meesten onder ons misschien al wel weten is het volgend jaar 50 jaar geleden dat de Karmann Ghia werd voorgesteld aan de pers. Dit gebeurde op 14 juli 1955.

Om dit heugelijke feit te vieren organiseren diverse Duitse Karmann Ghia-clubs samen een groots treffen, op de plek waar dit in 1955 gebeurde, namelijk in Georgsmarienhütte in Duitsland. Zie ook internetsite:
<http://www.50-jahre-karmann-ghia.de/>

Noteer alvast de volgende data in uw agenda: **14 t/m 17 juli 2005**

Het belooft alvast een zeer groots evenement te worden, waar wij als een van de grootste Karmann Ghia-clubs niet mogen ontbreken. Er zijn al aanmeldingen uit Amerika en Japan, die hun Karmann speciaal voor dit evenement naar Europa laten verschepen. Georgsmarienhütte klinkt verder weg dan het daadwerkelijk is. Het is vanaf Utrecht gezien zo'n 225 km rijden. Voor diegene die echt ver moeten rijden (uit Zeeland, Noord Holland etc. zal er, in overleg, een mogelijkheid zijn om vlak bij de Duitse grens (in Haaksbergen en nog zo'n 100 km van de eindbestemming) een tussenstop met overnachting te maken. Uw Karmann kan dan overdekt gestald worden. Om een beetje een idee te krijgen hoeveel animo er bestaat binnen onze club stel ik een (vrijblijvende) vooraanmelding op prijs, zodat ik de Duitse organisatie tijdig kan informeren. Nadere info over het programma en de kosten en

eventuele overnachtingsmogelijkheden volgen nog, echter als regelmatige bezoeker van Duitse 'treffens' weet ik dat dit wel weer zeer goed geregeld zal zijn. Een definitieve aanmelding zal dan in de loop van 2005 moeten plaats vinden. Gaarne de vooraanmelding voor **15 januari** opgeven.

**Voorlopige aanmelding 50 jaar
Karmann Ghia treffen in
Georgsmarienhütte
14/17 juli 2005**

Naam:

verwacht met voertuig(en)

en personen het treffen in

Duitsland te bezoeken.

S.v.p. opsturen, of mailen naar:

Herman Bossink
Anemoon 42
7483 AA HAAKSBERGEN
h-bossink@home.nl

Ik hoop dat we toch met zo'n 40 Karmann Ghia's uit Nederland richting Duitsland kunnen rijden. (ik heb zo al zeker 10 mensen die mee gaan)

luchtgekoelde groeten,

Herman Bossink

(Red.: Dit is georganiseerd op eigen initiatief dus **geen clubactiviteit**)

Restauratie Karmann Ghia deel 3

De schokbrekerplaat

Na het voorscherm aangepakt te hebben kwam meer en meer het idee om toch maar door te gaan en van de opknapbeurt een restauratie te maken. Mijn ervaringen met kevers kwam mij hierbij goed van pas: Ik had bij een restauratie de carrosserie van het chassis gehaald en toen deze plaatsen gerepareerd. Maar omdat deze punten de hoofdbevestigingspunten zijn van de gehele achterkant bij zowel de Karmann als de kever, bleek dat ik na montage van de carrosserie op het chassis enige zaken weer pas moest maken. Om dat dus te voorkomen had ik nu besloten om de body op het chassis te laten zodat ik het nieuw op te bouwen bevestigingspunt direct pas kon maken aan het chassis.

Zo gezegd zo gedaan. Allereerst maar eens de binnenbekleding van de 'kattenbak' weggehaald: daar kwam een smeersel van polyesterplamuur en kit tevoorschijn. Op de foto is dit nog te zien aan de witte substantie. (foto 1)

Deze plaatsen veroorzaken vaak waterlekkages die eerst de kattenbakbekleding nat maken en vervolgens de bodemplaat onder de achterbak.

Nu kwam ook meteen het verschil met de kever om de hoek kijken want bij de

Karmann kun je het achterscherm er niet even afschroeven en dat zou wel makkelijk zijn. Een ander punt is dat bij de Karmann net onder de achterbank een dwarsversterking loopt die natuurlijk lekker in de weg zat. Dus eerst dat maar eens weggezaagd. (op foto 1 zie je dat gedeelte linksonder op de foto liggen)

Vervolgens deze hele plaat eruit gezaagd, zodat je mooi van binnen naar buiten op het binnendeel van de wielkast kijkt en visa versa. (foto 2 & 3)

Vervolgens heb ik een standaard reparatiedeel voor de kever genomen en deze erin gepast. Ook in de diverse catalogi van Karmann Ghia leveranciers wordt verwezen naar het kever reparatiedeel maar passen, ho maar! (foto 4)

Dit had dus enige creativiteit nodig. Nu zijn die reparatiedelen kwalitatief toch al niet zo best (slechte en weinig puntlassen) dus enige aanpassingen waren in ieder geval nodig (ik vraag me eigenlijk af welke 'erkende restaurateur' dat ook doet...). Ik heb dus het volgende gedaan: zo'n deel is een samenstelling van 3 losse delen die ik dus elk weer losgemaakt heb door de puntlassen uit te boren. Het eerste deel heb ik zelfs

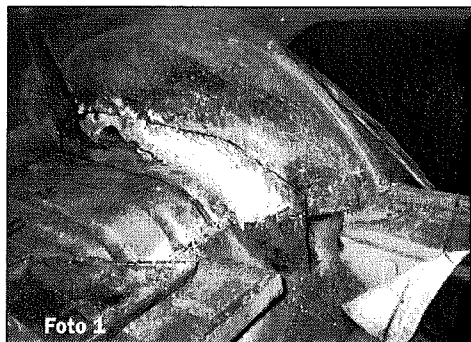


Foto 1

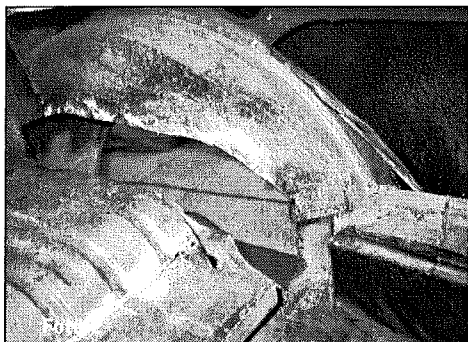


Foto 2

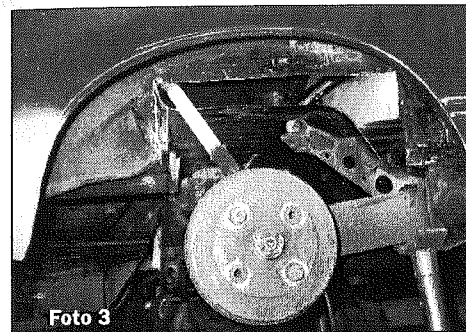


Foto 3

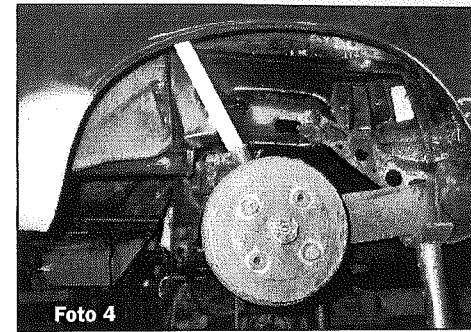


Foto 4

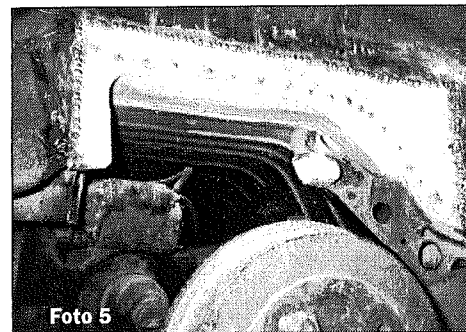


Foto 5

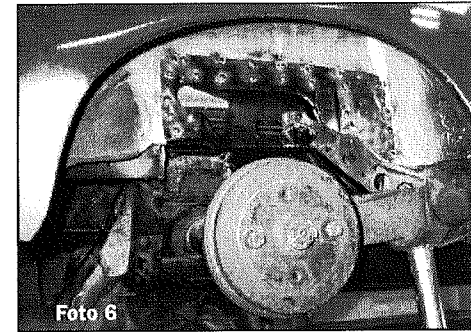


Foto 6

weggegooid, want omdat hier een omzetrand ontbrak, was dit ontzettend slap. Kortom dit deel dus zelf maar gemaakt, daarbij dit natuurlijk netjes pas gemaakt in het binnenscherm ingelast. Hierbij heb ik dus ook het rotte deel van de kattenbak weggezaagd en ook daar zelf en een nieuw deel aangelast. (foto 5)

Vervolgens het versterkingsdeel opgelast. Let wel, ook dit heb ik enigszins aangepast want de tapeinden voor de stabilisatorstang waren wederom zo bedroevend slecht van kwaliteit dat ik ook die zelf opnieuw heb gemaakt. Dan uiteindelijk de bevestigingssteun dan tegen deze plaat aangelast, en dan ook goed gelast! Hierbij heb ik alvorens deze vast te lassen een nieuwe afstandsring tussen chassis en steun en tussen steun en bout gemonteerd zodat deze exact op de juiste plaats kwam. (foto 6)

Hoewel de foto's van beide kanten genomen zijn, heb ik kant voor kant afgewerkt om te voorkomen dat de achterkant van de body zou gaan hangen.

Als laatste het eindresultaat maar dan van de binnenzijde bekeken. Nadien reste nog het netjes afwerken van de lassen en het in de primer zetten van de lassen. (foto 7)

Voor degene die zelf een dergelijke reparatie in het verschiet heeft: deze relatief eenvoudige reparaties kosten ongeveer een anderhalve dag werk per kant.

Volgende keer verslag van het herstel de beide A-stijlen, daar waar de portieren aan vastgeschroefd zijn.

Haye Osinga

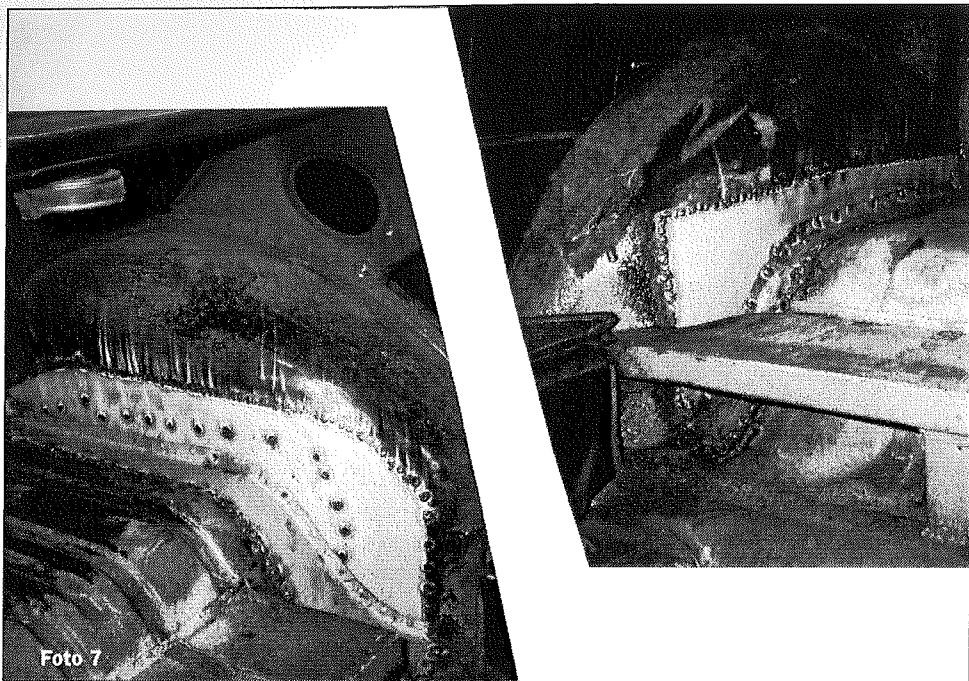


Foto 7

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 prijs!

Schooldijk 60 7833 GM Nieuw Amsterdam Tel. 0591-552292

Aankoopadvies

Zo af en toe krijgt het bestuur, en dus ik ook, vragen van (niet)leden over de aanschaf van een Karmann Ghia: waar moet je op letten zodat je geen kat in de zak koopt.

Natuurlijk een logische vraag zeker voor mensen die geen kijk hebben op de techniek van de Karmann.

Nu is het natuurlijk ook zo in wat voor staat je de auto wilt aanschaffen en wat voor budget je ervoor over hebt. Verder spelen originaliteit, zoals kleur, staat van het interieur, motortype, uitvoering van de bumpers, wielen en of de auto een import is of niet. Afijn een waslijst aan mogelijkheden dus. Persoonlijk hecht ik daar niet zo'n waarde aan als de auto maar 'hard' is, met andere woorden, is de carrosserie in goede staat. En ja, daar zit nu net de kneep: hoe beoordeel je een auto of hij hard is? Want iedereen zal het wel weten, een harde auto is een eerste vereiste om de auto probleemloos te kunnen gebruiken. Alle anderen zaken zijn te vervangen of (relatief) eenvoudig op te knappen.

Onderstaand heb ik uit het engelse tijdschrift 'Practical Classics' van 10 jaar geleden een gedeelte van een artikel gehaald wat in het engels zo mooi 'buyer's guide' wordt genoemd. Ik heb eea. vertaald en hoop dat onze leden die niet in het bezit zijn van een Karmann er hun voordeel mee kunnen doen.

Nog wat kanttekeningen bij de foto's van dit artikel: Iedereen kan zien dat dit een rotte Karmann is maar wat velen niet weten is dat dit vaak het resultaat is na het verwijderen van de eerste lak en plamuurlagen! Wat op een afstand zo'n nette auto leek is dan een troosteloze aanblik geworden. Ook de veelgehoorde opmerking 'californische import, dus hard, is zeker niet altijd waar.

Een eenvoudige manier om te weten of op de aangegeven plaatsen wel 'echt' plaatwerk zit is door dit te verifiëren met een klein magneetje. Neem daarvoor een niet te sterke magneet (Foto 1a). Op foto 1a ziet u de locaties die hieronder meer in detail worden uitgelegd.

Vertaling van onderstaand:

Een van de redenen dat de Karmann Ghia zo duur was is het feit dat deze nooit geheel ontwikkeld was voor grootschalige productie. De carrosserie werd handgemaakt door vakmensen zodat je perfecte aansluitende carrosserie delen kon verwachten. Echter er was weinig aandacht gegeven aan roestpreventie. Hoewel het chassis grotendeels hetzelfde is als dat van de kever en het op

RUSTFINDER

■ VW Karmann Ghia

One reason the Karmann Ghia was so expensive is that it was never fully productionised. The body was hand built by craftsmen so one has every right to expect excellent panel fit. However little thought was given to rustproofing. While the floorpan is basically beetle and rots in a similar way, the Karmann depends heavily on its sills. In poor cases, the weight of the engine and box can give the car a distinct upward curve. This is especially true of the convertibles and if the door gaps widen significantly from bottom to top, problems exist.

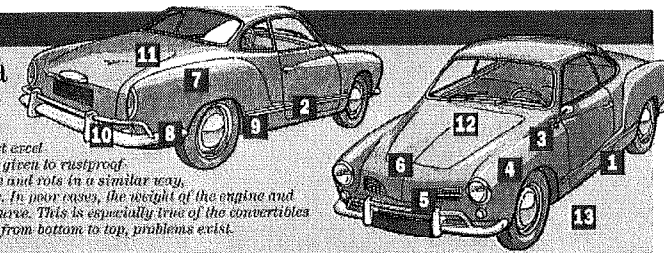
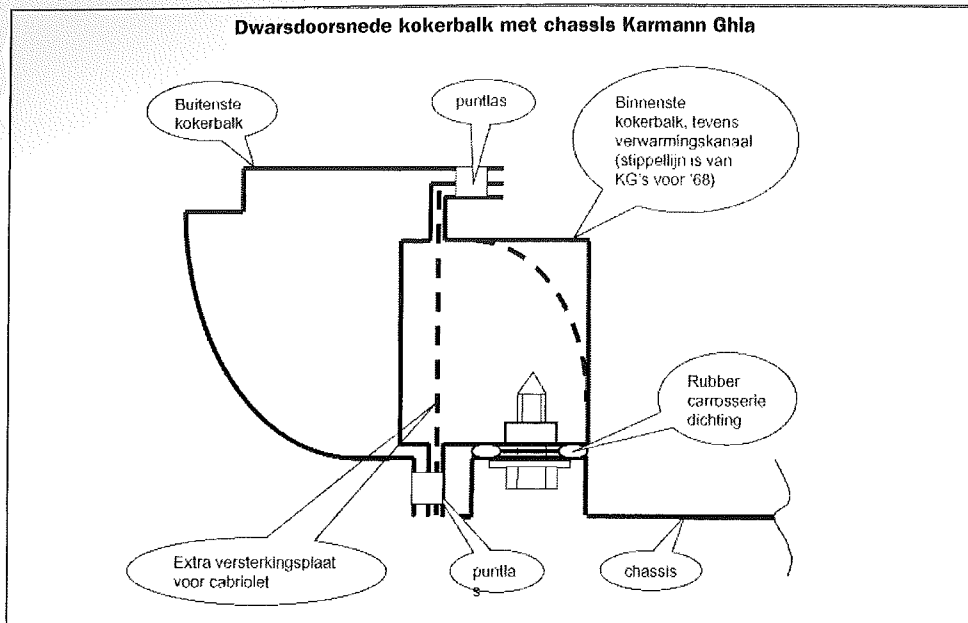


Foto 1a

Dwarsdoorsnede kokerbalk met chassis Karmann Ghia



eenzelfde manier rot, is de carrosserie van de Karmann zeer afhankelijk van de kokerbalken. In slechte gevallen, kan het gewicht van de motor en versnellingsbak de auto een zeker opgaande kromming geven. Dit is vooral het geval voor cabrio's en als de naden van de portieren opvallend vergrooten van onder tot boven, dan is er zeker een probleem.

Intermezzo:

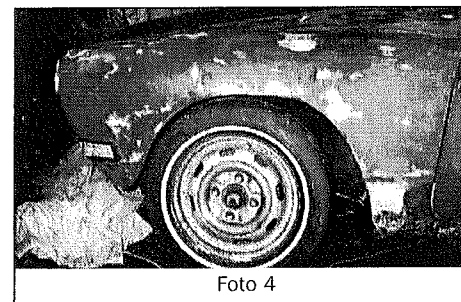
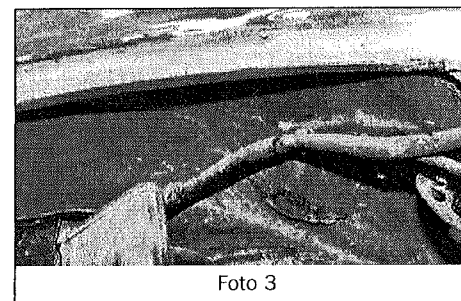
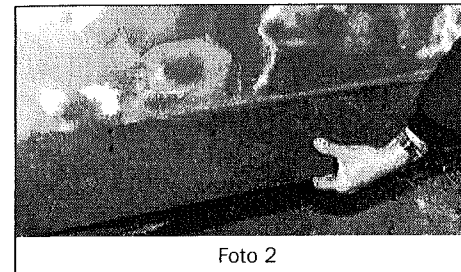
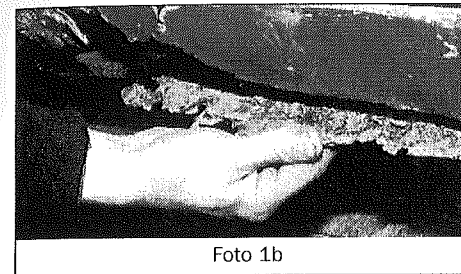
Ik heb u de vertaling voor de volledigheid weergegeven, maar inhoudelijk ben ik het er niet geheel mee eens en wel om de volgende reden: De motor en de versnellingsbak zijn opgehangen aan het chassis, er is geen enkele verbinding met de carrosserie. Het doorbuigen van de carrosserie wordt veroorzaakt door de relatief zware neus en kont van de Karmann Ghia carrosserie en de zeer kleine A en C stijlen van het dak en het ontbreken van de B-stijl. Dit

geeft de carrosserie zeer weinig buigstijfheid. Bij de cabrio is het ontbreken van het dak helemaal funest voor de buigstijfheid.

1. De Kokerbalken (Foto 1b)

De kokerbalk (inwendig & uitwendig) is zeer gecompliceerd ten gevolge van het combineerde verwarmingskanaal. Nieuwe kokerbalken zijn moeilijk te verkrijgen. In minder slechte gevallen als deze kan een lokale reparatie mogelijk zijn.

Let ook op de 2 naden die onder het portier te vinden zijn: de achterste naad is van de aansluiting met het achter scherm, de voorste naad is de aansluiting met het voorscherm. In gerepareerde KG's zijn deze vaak weggeplamuurd. Onderstaand heb ik extra aanvulling gemaakt door een dwarsdoorsnede te schetsen. Het mag duidelijk zijn dat het erg moeilijk is om de conditie van de binnenkant van de kokers te beoordelen. Een mogelijkheid is om na te gaan



of de motor wel warme lucht naar de voetenruimte en de voorruit kan blazen, vooropgesteld dat de kachel vanaf de motor goed is aangesloten. Werkt dit matig of niet, dan kan dat veroorzaakt zijn door verrotte binnenkokers. De binnenkokers zijn bekleed met stof. Een goede inspectie wordt daardoor bemoeilijkt. Klop met een handvat van een grote schroevendraaier op de koker. Een solide klank moet hoorbaar zijn. Net als bij de kever is een ingedrukte kokerbalk ter plaatse van de kriksteun een duidelijk teken dat er wat loos is.

2. De deuren (Foto 2)

Uiteindelijk zullen geblokkeerde afwateringsgaten aan de onderzijde van de deuren resulteren in een totaal verrotte onderzijde van de deur. Nieuwe deuren zijn niet te verkrijgen dus let op dat ze nog te repareren zijn. Kijk uit voor afhanginge deuren bij het openen van het portier: dit is een indicatie dat de deur in slechte conditie kan zijn en dat de A-stijl, daar waar de deur aan de carrosserie is bevestigd, verrot is.

3. Voorste binnenschermen (Foto 3)

De voorste binnenschermen rotten naar buiten weg, meestal op de aansluitingen met andere plaatdelen. (met name verse lucht kanaal, zie mijn restauratieverslag deel 2 in de vorige Varia).

4. Voorste spatschermen (Foto 4)

De voorschermen lijden aan rottigheid langs de randen tengevolge van opgehoopte modder. De aansluiting van de koplamphuizen, de aansluiting met het onderste deel met de kokers en de bovenste aansluiting met de binnenschermen hebben om dezelfde reden ook veel te lijden. PS: de aansluiting met de koker is vaak niet goed te zien omdat daar een speciaal spatscherm tegenaan geschroefd is.

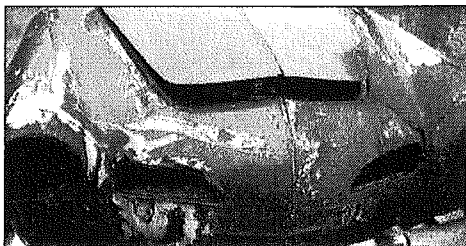


Foto 5

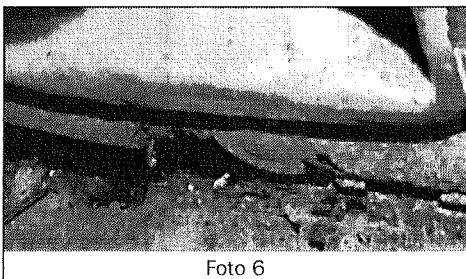


Foto 6

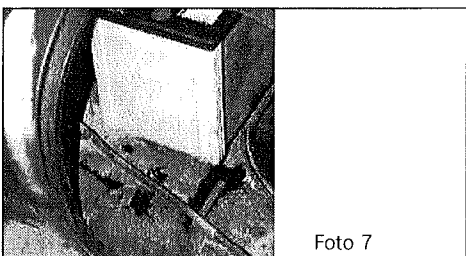


Foto 7

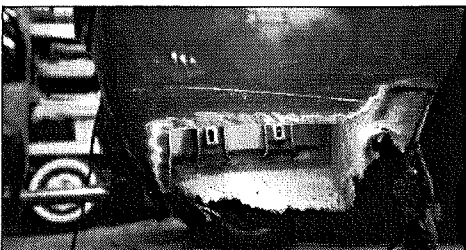
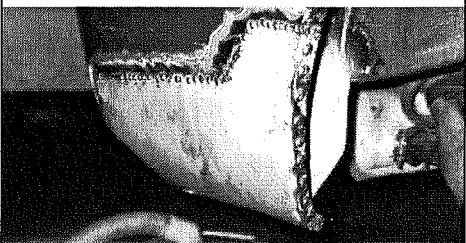


Foto 8a + 8b



5. Neuspartij (Foto 5)

Het gebied om de 'neusgaten' en het onderste gedeelte van de neus hebben erg te lijden van binnenkomend water en vuiligheid. De vertinde naden van de neus met de voorschermen hebben de nijging te gaan 'groeien' tgv. roestvorming. Neuspanelen zijn erg kostbaar.

6. Reserve wielbak (Foto 6)

Dit gebied is vaak verroest en kan soms geheel verdwenen zijn! Haal het reservewiel eruit om de conditie te verifiëren. Er zijn nieuwe reparatiedelen verkrijgbaar.

7. Achterste binnenschermen (Foto 7)

Deze en de aansluiting met de motor kunnen hevig corroderen, vooral onder de accu waarbij het rottingsproces nog eens wordt geholpen door gelekt accuzuur.

8. Achterste schermen (1) (Foto 8a+8b)

Deze hebben dezelfde kwalen als de voorschermen, roesten langs de randen en onderste gedeeltes. Voor de verandering heb ik hier de foto's van mijn eigen Karmann bijgesloten, van zowel voor als na reparatie. Zoals je ziet bevat dit deel ook de ophanging van de achterbumper...

9. Achterschermen (2) (Foto 9)

Er zou een ronde metalen afdekplaat moeten zitten net voor het achterwiel. Dit om toegang te krijgen tot de achterste torsieveren van de achterwielophanging. Wanneer auto's opgelapt zijn is deze plaat vaak weggeplammuurd.

10. Achterste onderscherm (Foto 10)

Dit paneel vangt veel modder en spatwater van de achterwielen op waardoor achterscherm en motorpaneel aangestast worden. (zie ook afbeelding 8)

11. De motorkap (Foto 11)

De motorkap heeft de neiging om zijn velsnaden te 'verliezen' tgv. Een combinatie van water, modder en zwaarte-kracht, waardoor dit goedje netjes in deze naden kruipt. Reparaties zijn lastig, ander alternatief is geïmporteerd plaatwerk.

12. Kofferdeksel (Foto 12)

Dit heeft een extra verstevigingframe dat extra roestvorming kan veroorzaken aan binnen en buitenzijde. Let hier ook op roestvorming langs de velsnaden. Reparaties zijn lastig, wederom is geïmporteerd plaatwerk een alternatief.

13. Het chassis (Foto 13)

Het chassis is erg vergelijkbaar met dat van de kever. Ook is hier sprake van dezelfde problemen. 'Krokante' voetruimtes loeren onder het tapijt, vooral het deel onder de achterbank kan wel eens 'opgelost' zijn. Het gebruik van de originele kriksteun is bij deze auto absoluut niet aan te raden. Vervangende bodemplaten zijn verkrijgbaar, maar zijn van mindere kwaliteit.

Tot besluit: Volg vooral de restauratie verslagen van mezelf en medeclubleden. Alle bovenstaande problemen zullen de revue passeren. Dan zijn er natuurlijk de clubdagen waarbij het contact met medeclubgenoten natuurlijk van levensbelang is om zoveel mogelijk kennis te vergaren voor de aanschaf van uw eigen Karmann.

En om het nog maar eens te herhalen: alle leden zijn van harte welkom, dus ook diegene ZONDER Karmann Ghia!

Haye Osinga

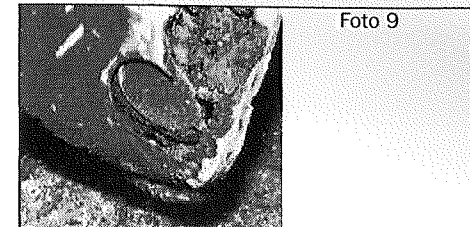


Foto 9

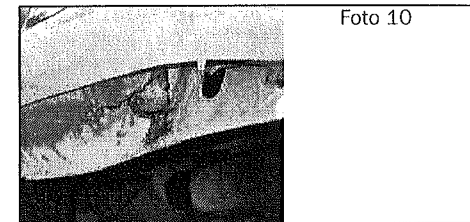


Foto 10

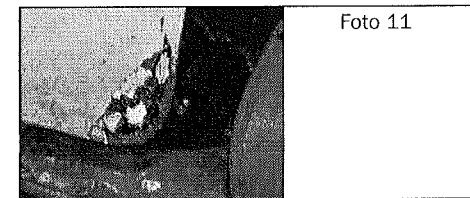


Foto 11



Foto 12

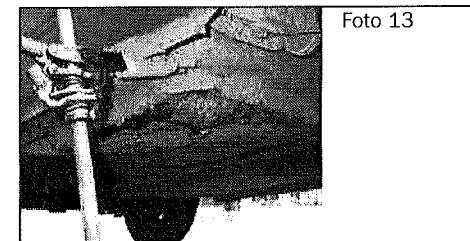


Foto 13

Met de Karmann naar ITALIA

In de laatste Ghia Varia werd er door de voorzitter in het voorwoord een oproep gedaan om meer verhalen met elkaar te delen. Vandaar dan ook dan we in de pen zijn gekropen...

Sinds enkele jaren maken we zo rond Hemelvaartsdag een vakantietrip met onze Karmann.

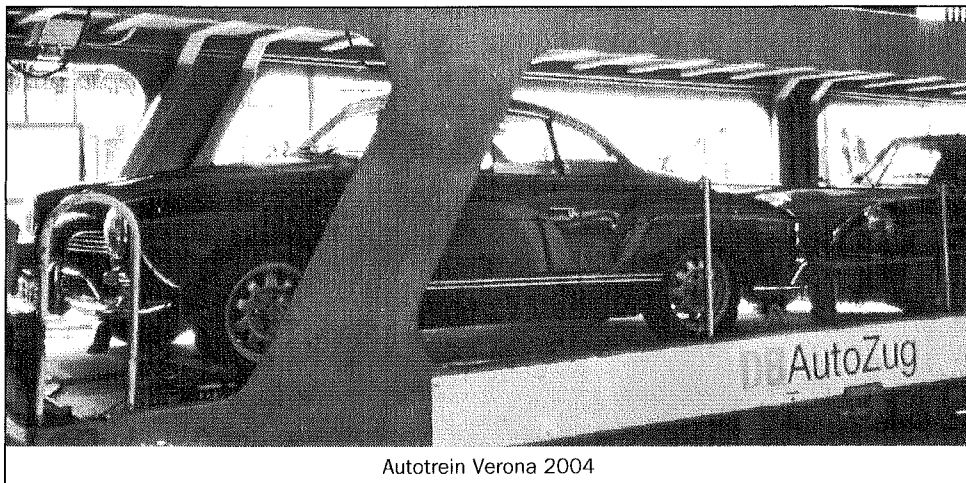
Dit doen we in onze 2^{de} Karmann aangezien de eerste in onze handen nooit meer rijdend het daglicht heeft gezien. Deze eerste Karmann kwam in ons bezit nadat we deze hadden ingeruild voor onze allereerste auto, een kever 1302 met schuifdak uit '71. De coupe uit '64 had volgens de verkoper een opknabbeurtje nodig en ik denk dat jullie wel in de gaten hebben wat ik daarna allemaal heb aangetroffen...

De Karmann die we nu nog steeds rijden (een coupe uit '67) hebben we in 2000 gekocht om als bruidsauto dienst te doen tijdens onze bruiloft. Na een volledige restauratie wordt sinds 2002 de Karmann dus jaarlijks getraceerd op een vakantie naar de bergen. Samen met onze vrienden Wilbert en Irene die in een Alfa Spider Cabrio uit '73 hun vakantie doorbrengen.

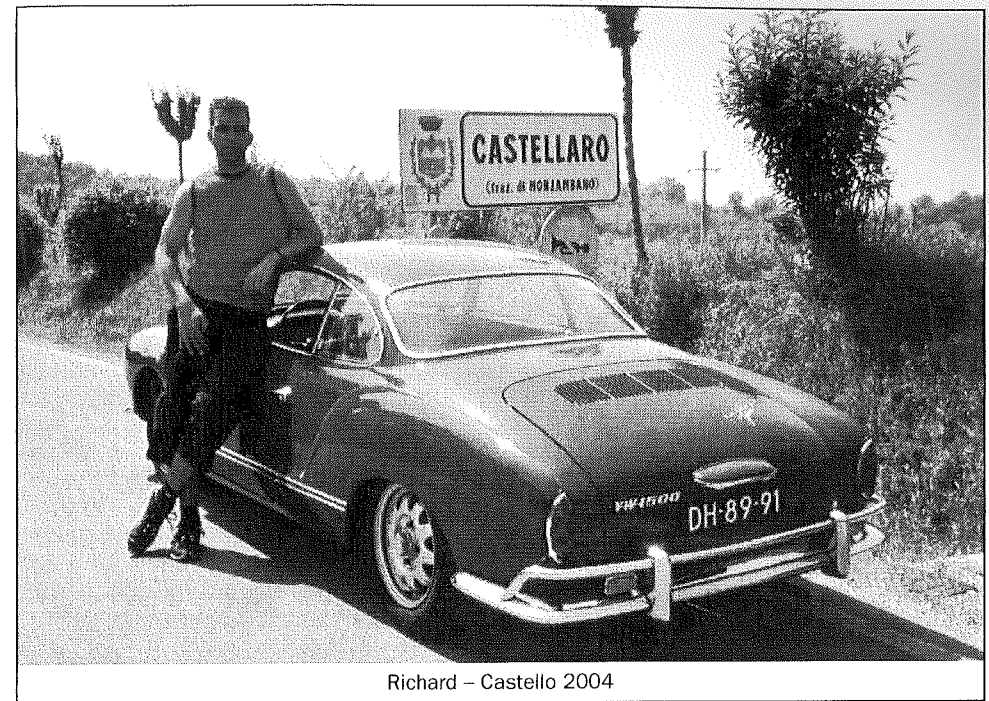
Tijdens deze vakantie gaan we met name op zoek naar de hoogste bergpassen in de Zwitserse en Oostenrijkse Alpen.

In 2002 en 2003 hebben we zo steeds ruim 2000 kilometer gereden waarbij de Hoch Tannenpas en de Silvretta HochAlpenstrasse zeker de hoogt punten waren. Of de Karmann dit fijn vindt weten we eigenlijk niet maar tot nog toe is alleen een lekke band ons deel geweest. Hoe hoog de pas ook is en hoe lang hij ook duurt de boxer achterin brengt ons gewoon naar boven en weer naar huis.

Dit jaar zijn we dus voor het eerst de Alpen ook overgestoken en vanwege de beperkte tijd en het aantal kilometers hebben we er voor gekozen om op de heenweg de autotrein te gebruiken. Vanuit Dusseldorf bleek dit een zeer eenvoudige en zelfs prima optie aangezien we keurig 's-ochtends om 08.00 op het station van Verona aankwamen. We



Autotrein Verona 2004



Richard - Castello 2004

waren de avond daarvoor om 19.30 uur vanuit Dusseldorf vertrokken en na een maaltijd in de restauratiewagen en een paar uurtjes slaap word je dan 's ochtends in Italië wakker.

Het rijden met de Karmann door een stad als Verona en een provincie als Lombardije geeft aan een vakantie toch net een extra dolce vita gevoel. Na een paar dagen bij een wijnboer te hebben geslapen in Castellaro en enkele uitstapjes te hebben gemaakt richting onder andere Mantova en Venetië was het tijd om de Karmann weer wat hoogtemeters te laten opdoen.

Vanuit Verona was het doel de beroemde Stelvio pas om vandaar de Oostenrijkse grens over te steken. Via Madonna di Campiglio en de passo Tonale kwamen we rond het middaguur aan de voet van de Gavia-pas. Verder dan dat kwamen we die dag niet meer aangezien de Giro D'Italia dezelfde dag had uitgekozen om de etappe over deze bergheiling te laten lopen. Waarom de

pas zolang na het middaguur gesloten bleef was ons een volkomen raadsel.

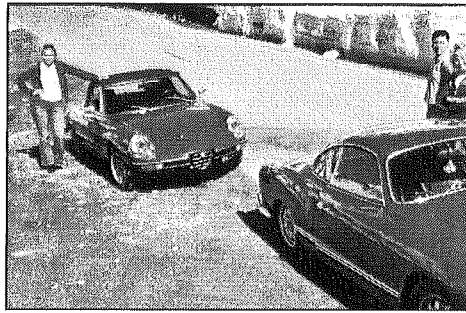
De ochtend daarna begrepen we vervolgens ontzettend goed wat de reden was. Na aanvankelijk enkele kilometers bergopwaarts te hebben gereden op een 'normale' weg bleef er plots na het nemen van een linkse haarspeldbocht maar 1,5 rijbaan over. Waarschijnlijk was ook het budget voor wegenonderhoud op want het wegdek zelf had meer weg van een achterafweggetje op de Veluwe dan van een beroemde bergpas. Ook was het opvallend om te zien dat de afrastering aan de kant van de weg soms 'vergeten' was of dat een schroefje het werk moest doen. Voor de rijder een interessante ervaring aangezien de ruimte tussen de bergwand aan de ene kant en de afgrond aan de andere kant vaak niet meer bedroeg dan 1,5 Karmann. Niettemin haalde we ook hier de top (gelukkig zonder tegenliggers) en konden we een nieuwe foto als trofee aan het arsenaal

toevoegen. Best grappig om eind mei tussen 2 meter hoge sneeuw heen te rijden naar de top op 2652 meter.

Na een net zo interessante maar beter begaanbare afdaling kwamen we beneden er achter dat het doel van de reis, de Stelvio, nog steeds gesloten was vanwege de sneeuwlaag op de top. Via een omweg was de enige optie om de Zwitserse grens over te steken het dal van Livigno. Enige manier om hier het dal uit te komen aan de Zwitserse kant is een bijna 100 jaar oude tunnelbuis van 11 km die gemiddeld 1 auto breed is. Op toerbeurt rij je dus Zwitserland in of uit.

Na de lunch op de top van de Passo del Fuorn (2149 m) oftewel de Ofenpas voor de Duitstalige Zwitsers kwamen we rond het einde van de middag voor de volgende gesloten pas (Timmelsjoch).

Oostenrijk bleek nu te ver weg en vandaar dan ook dat we de Karmann en de Spider parkeerden voor het pension



van Seppe in Salthaus. Aangezien we hier in Sud-Tirol waren, was Oostenrijk eigenlijk bereikt want van Italië valt hier niet veel meer te merken.

Na enkele dagen wandelen in de Alpen rondom Salthaus was het tijd om de oldies weer te laten rijden. Via de Foscagno pas (2291 m) en de beroemde Brenner pas (via de oude route) zijn we vervolgens uiteindelijk toch nog in Oostenrijk aangekomen.

Daarna via overnachtingen in Munchen en aan de Neckar vervolgens wederom



zonder panne naar huis gekeerd en inmiddels staat de Karmann alweer onder een paar dekens een winterslaap te houden. Niet te lang want volgend jaar staat wederom de Stelvio op het programma....eens kijken of het in 2005 gaat lukken.

Richard en Suzanne Deckers

PS: onze eerste Karmann (1964) is overigens keurig gerestaureerd door Carlo uit Weert en het schijnt dat er nu een eigenaar uit Maarheeze in rond rijdt. Ik heb nog een paar foto's van de auto zoals wij hem ooit gekocht hebben dus wellicht is de nieuwe bezitter geïnteresseerd? (richard.deckers@pfizer.com)



suzanne – Fuorno Pass 2004



GaviaPass 2004

Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia verschijnt ongeveer begin maart 2005.
De deadline voor kopij is: **30 januari 2005.**

Bijvoorkeur kopij graag in Word 6.0 aanleveren, foto's graag als bijlage, bij voorkeur per e-mail, (Haye.Osinga@tiscali.nl). Natuurlijk zijn gewoon getypte of geschreven stukjes ook van harte welkom!

Bij voorbaat dank,
de redactie

Evenementenkalender K.G.C.N. 2005

e.e.a. onder voorbehoud van data

K.G.C.N. activiteiten

Overige evenementen

8-9 januari 2005	12e Keveer winterfestijn, Autotron Rosmalen
4-6 februari 2005	Bremen, Classic moter show (zie bijlage)
10-12 juni 2005	25 jaar Karmann Club CAVNO Denemarken, inl.: 00 45 3646 5781
14-17 juli 2005	50 jaar Karmann, Georgsmarienhütte

* tarieven per 01-01-2004



Wij verzekeren u vele mooie kilometers!

Uw kostbare bezit

Als trotse eigenaar van een unieke en fraaie klassieker bent u zuinig op uw bezit. U geniet ervan, poetst hem zorgvuldig en zorgt ervoor dat hij er altijd glanzend bijstaat. Uiteraard moet uw klassieker technisch in originele staat blijven. Maar als het even kan wilt u zoveel mogelijk achter het stuur kruipen. Soms een klein blokje om, de andere keer twee weken lang op vakantie naar Zuid Frankrijk. Wij van de GIO Klassiekerverzekering snappen dat. Daarom bieden wij u ook de meest veelzijdige en betrouwbare dekking die er voor u bestaat. Helemaal afgestemd op uw individuele situatie. De GIO Klassiekerverzekering biedt u naast uitzonderlijk goede en veelzijdige garanties een zeer lage premie. Zo kunt u nog zorglozer genieten van vele mooie kilometers...

Onze gunstige voorwaarden

Naast de bijzonder lage premie kunt u bij de GIO Klassieker Verzekering ook de altijd terug garantie in binnen en buitenland bij pech of ongeval onderweg regelen. Natuurlijk biedt de GIO-klassieker verzekering nog tal van andere sterke voordelen;



- Geen eerste auto verplicht, dagelijks gebruik toegestaan
- 20.000 km per jaar met max. 75% no-dalim korting
- Uitzonderlijke voorwaarden volgens de FEHAC wensen
- Geen maximale taxatiewaarden
- Vaste/club taxatie conform art. 275 VVK
- Meerdere hobby-auto's op één polis
- Verzekeren van klassieke auto's van 10 jaar en ouder.

Bel of mail voor een snelle premievergelijking of de gratis brochure 'Autohobbyisten wijzer op weg'

036 548 7078 / klassiek@gio-adviesgroep.nl

Bouwjaar auto	WA incl. Europa dekking	All risk (WA+Kasko) €	WA+MiniKasko €
	7500 km	max. 7500 km	max. 7500 km
tot 1975	€ 47,50	€ 47,50 + 1,00%**	€ 47,50 + 0,75%**
tot 1985	€ 61,50	€ 61,50 + 1,75%**	€ 61,50 + 1,30%**
tot 1990	€ 82,50	€ 82,50 + 2,15%**	€ 82,50 + 1,50%**
tot 1994	op aanvraag	op aanvraag	op aanvraag

* 7500 KM TOT MAXIMAAL 20.000 KM PER JAAR VRAAG NAAR HET EXTRA GUNSTIGE TARIEF
• Premiewijzigingen en autoacceptatie onder voorbehoud • Premies gelden voor personenauto's inclusief Europa dekking
• Premies exclusief poliskosten en assurantiebelasting • vraag naar onze voorwaarden

** percentages van de marktstand

Kijk ook op www.klassiekerverzekering.nl

K A R M A N N

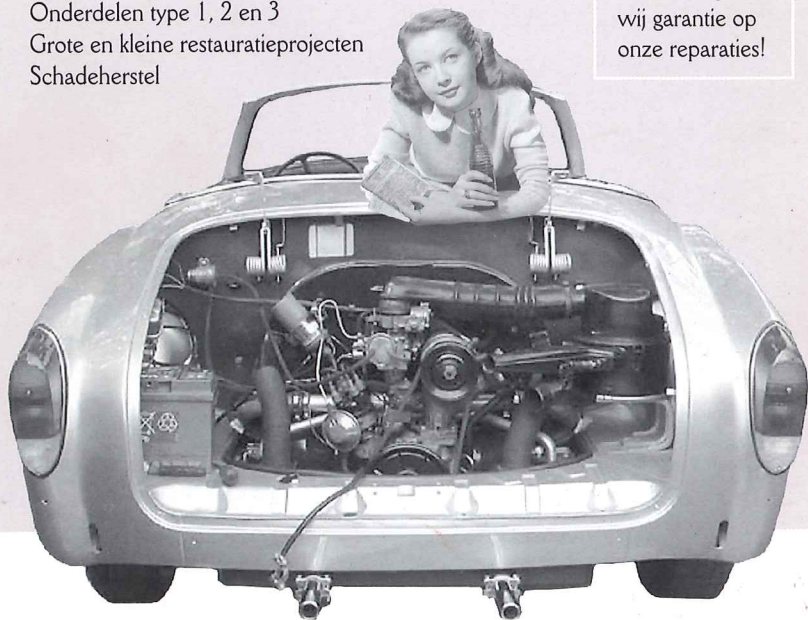
Kia

Bij ons in vakbekwame handen!

Van Kranen; al 20 jaar het vertrouwde adres voor:

- ◆ APK-keuringen
- ◆ Groot en klein onderhoud
- ◆ Levering en herstel plaatwerk type 14
- ◆ Onderdelen type 1, 2 en 3
- ◆ Grote en kleine restauratieprojecten
- ◆ Schadeherstel

Uiteraard geven
wij garantie op
onze reparaties!

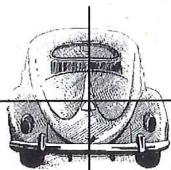


H.B. van Kranen, de oldtimer-specialist voor Volkswagen en Porsche

Autolas-Restauratiebedrijf

H.B. VAN KRANEN

luchtgekoelde volkswagens



Slikslootstraat 2

2921 LH Krimpen aan den IJssel

Tel.: 0180 55 12 11

E-mail: info@hbvankranen.nl

www.hbvankranen.nl