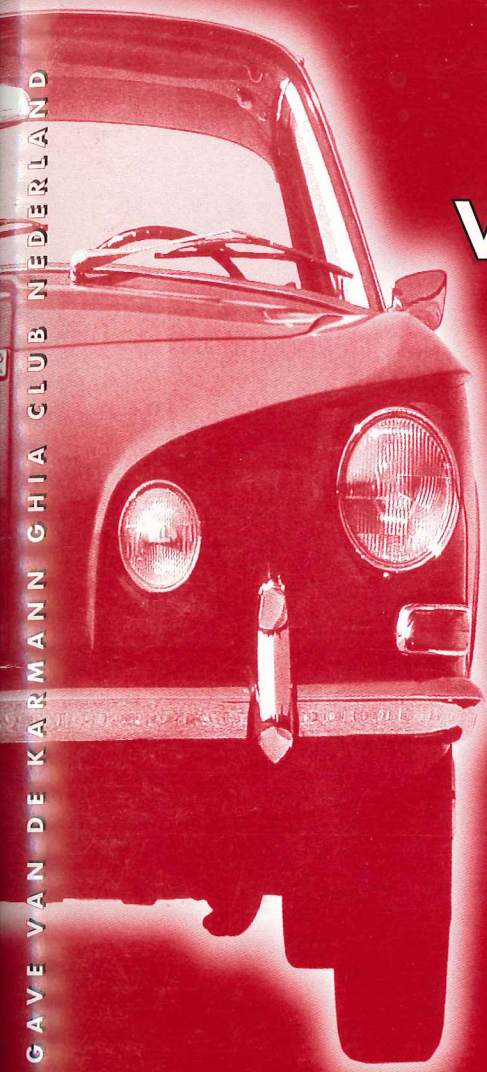


UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND



Ghia V A R I A



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

Het oog wil ook wat.



VW CLASSICS,
GEWOON NIET
TE EVENAREN



VW Classics
LUCHTGEKOELDE
VOLKSWAGENS

WWW.VWCLASSICS.NL

BOERENKAMPLAAN 58, 5712 AG SOMEREN,
TELEFOON 0493-470060. E-MAIL: INFO@VWCLASSICS.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.

KAR MANN
Ghia
CLUB
N E D E R L A N D

Inhoud

Colofon	2
Penningpraat	3
Ledenmutaties	4
Herken het modeljaar	5
Onderhoud van onze Karmann Ghia (1)	14
Najaarsmeeting	21
2 ^{de} Kever Zomer- festijn te Rosmalen	25
Verslag Technische Dag Deventer	29
Nu nog een Karmann Ghia	35
Te koop	36
Retourtje Tsjechië	39
Hoe kom ik aan een KG type 34	46
Sluitingsdatum	52
Evenementen- kalender	52

12^e Jaargang no. 58
december 2005

Beste Karmann vrienden en vriendinnen.

Als ik dit zit te schrijven is het 31 oktober 2005 zonnig en onwaarschijnlijk mooi weer: 22 graden, ja inderdaad Celsius. En zo zijn eigenlijk al onze meetings van dit jaar verlopen. We hebben het geweldig getroffen, maar aan alles komt een eind en ach, we zijn gauw tevreden als het weer volgende jaar net zo mooi wordt als dit jaar op onze meetings. Want dan kunnen we net als dit jaar zeggen, het waren weer geweldig geslaagde en gezellige dagen waar we met onze Karmann Ghia met volle teugen van hebben kunnen genieten op al die mooie plekjes die Nederland ons biedt. Met dank aan de werkers die dit mogelijk hebben gemaakt: klasse!!!! In juni 1994 schreef ik in ons aller eerste clubblad in deze zelfde colofon de eerste regel, 'Bij het openslaan van dit blad is een historisch moment aangebroken'. Dat had toen betrekking op de oprichting van onze club, nu is deze regel van toepassing voor mij zelf om aan te geven dat na heel, heel veel jaren de tijd gekomen is om op de algemene ledenvergadering begin volgend jaar afscheid te nemen van een in die jaren uitgegroeide gezonde grote club van bijna 500 leden. Ik ben er van overtuigd dat de nieuwe voorzitter zeker net zo veel vertrouwen zal krijgen als ik.

Op dit moment is het best goed gesteld met de publiciteit van de Karmann Ghia. Terwijl er al regelmatig verschillende reclamespots op de TV te zien zijn komen er weer twee reclame acties bij: VVS verzekeringen (een onderdeel van Pon) met de cabrio van Carolien en Lizeth en TPG zakelijk met de coupé van Herman Rottiné.

Het is daarom fijn als wij een overzicht van auto's hebben die beschikbaar zijn voor dit soort activiteiten en wij vragen u dan ook om zich hiervoor te willen aanmelden.

Natuurlijk zullen wij ook weer present zijn op het Keve winterfestijn 7 en 8 januari 2006 in Rosmalen waar ieder jaar weer een gezellige start wordt gemaakt met het nieuwe jaar.

Het bestuur, maar dit jaar in het bijzonder ikzelf, wenst een ieder veel gezondheid en vreugde voor het komende jaar en hopen dat het jaar 2006 een ieder veel geluk mag brengen.

Dick Snel,
Voorzitter

Karmann Ghia Club Nederland

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

VOORZITTER

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

Arnoud Mestrum, Sloterweg 69, 1171 CG Badhoevendorp, telefoon (020) 44 92 990
E-mail: secretaris@karmannghiaclub.nl

REDACTIE

Haye Osinga, Noordendijk 105, 3311 RN 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

ALGEMENE BESTUURSLEDEN

Wiliam Arpink, Burg. Tenkinkstraat 11, 7001 ET Doetinchem, telefoon (0314) 34 57 07
Martin van Schaik, Langstraat 7, 5481 VN Schijndel, telefoon (073) 54 70 945

CLUBSHOP

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

TECHNISCH ADVISEUR

Dick Loenen, telefoon: (035) 62 45 223 (voor informatie bellen van ma t/m vrij van 19.00-21.00 uur).
Kees Schultz, telefoon: 06-260 42 266 (vragen via email: schultz48@zonnet.nl)

WEBMAIL BEHEERDER

Marty van de Korput

ERLEIDEN

B.J. van Bolhuis en D. Snel

KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIJ)

Haye Osinga, Noordendijk 1005, 3311 RN Dordrecht
(opgaven graag schriftelijk naar bovenstaand adres)

RECLAME-ADVERTENTIES

inlichtingen bij Arnoud Mestrum telefoon (020) 44 92 990

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 2006

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

Bijgesloten met dit clubblad vindt u de acceptgiro voor de contributie 2006. Uitgezonderd zijn die een machtiging hiervoor hebben gegeven welke één maal per jaar automatisch wordt afgeschreven.

Gaarne verzoek ik de contributie, die dit jaar ondanks stijgende kosten niet verhoogd is, te voldoen vóór 28 januari 2006.

Natuurlijk stellen wij het op prijs als u ons een machtiging geeft om de contributie automatisch af te schrijven hetgeen dan gebeurt op 25 februari 2006. Dat scheelt ons veel werk.

Hiervoor hebben wij een machtigingsformulier en een gefrankeerde envelop bijgesloten waarin u de acceptgirokaart en machtigingsformulier kunt terugsturen. Ik dank u voor uw medewerking.

Indien u met de acceptgiro betaalt, wilt u dan a.u.b. alleen **deze** acceptgiro gebruiken. Hier staan nummers op waaronder u bent geregistreerd en andere betaalmogelijkheden geven met de verwerking veel problemen, zoals het betalen onder een andere naam.

Wanneer de contributie (via de acceptgiro) niet vóór 28 januari op onze rekening is bijgeschreven ontvangt u nog één maal een herinnering verhoogd met de kosten van € 5,- welke dan voor 25 februari 2006 dient te zijn bijgeschreven op onze rekening. Anders ontvangt u na deze datum geen clubblad en ledenkaart meer.

Wilt u het lidmaatschap opzeggen wees dan zo vriendelijk om de acceptgiro retour te zenden naar:

KGCN, Mr J.H. Geysstraat 2,
4151 CG Acquoy.
Tel./Fax 0345-683793,
onder vermelding van: opzegging.

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

Mathilde
Penningmeester/ledenadministratie



Nieuwe leden:

B. Aarzen
Zoekende 14 Coupé

P. van Amelsvoort
14 Coupé, Modeljaar
1969, NL

T. van Amsterdam
Zoekende

K. Boot
Zoekende 14 Coupé

T. van Dijk
14 Cabrio, Modeljaar
1963, USA
was een Coupé is omge-
bouwd

P. Grootscholten
Zoekende

W. Hoffman
34 Coupé, Modeljaar
1968, D
nog 2 x 34 Coupé voor
rest.

J.J.K. Korteweg
14 Coupé, Modeljaar
1958, USA

T. Kouters
14 Coupé, Modeljaar
1967, D

R. Olsthoorn
Zoekende

J.H. Rutgers
14 Coupé, Modeljaar
1972, CH

G.J. Schouten-Buijs
14 Coupé, Modeljaar
1971, USA

H. Soer
14 Cabrio, Modeljaar
1970, D

Aanvulling:

T. Vertelman
K.G., Modeljaar 1965

H. de Vries
14 Cabrio, Modeljaar
1968, USA

Verhuisd:

B.G.C. Haak
in Halsteren

M. van de Korput
in Ossendrecht

D.L.A. Maas
in Sittard

F. ten Oever
van Venhuizen naar
Wijdenes

H. de Wijs
van Amsterdam naar
Bloemendaal

Opgezegd:

T. van Amsterdam
Putte

G.M.A.M. Becht
Uitgeest

D. van Ballegooy
Haften

P.C. Klomp
Den Haag

Herken het modeljaar

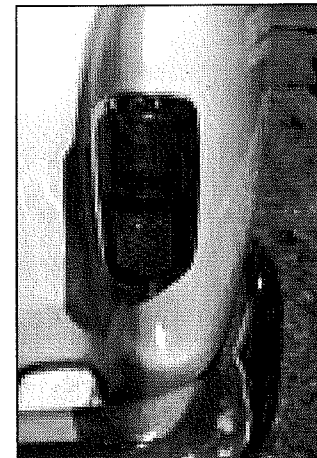
In de 19 jaar dat de Karmann Ghia is gemaakt heeft het model de nodige technische en optische wijzigingen ondergaan. Met dit overzicht hoop ik u een handvat te geven hoe u snel kan zien van welk modeljaar de auto is. De modeljaren begonnen bij VW in augustus, ofwel een auto uit december 1963 is van modeljaar 1964.

Stap 1: De voor en achterlichten.

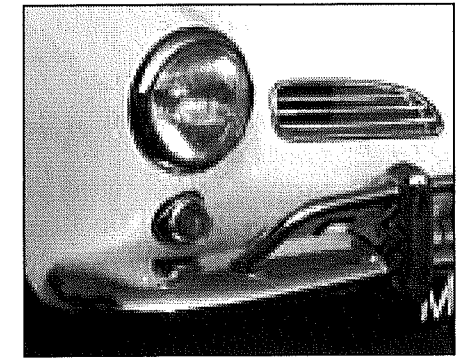
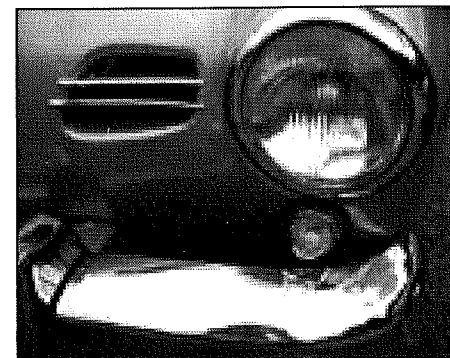
Met een kijk op de achterlichten kan de Karmann Ghia direct in vier jaarperiodes worden ingedeeld. Ook vanaf de voorkant kan in een oogopslag gezien worden in

welke periode de auto grofweg valt. De modeljaren vanaf 1972 zijn aan de voorkant te herkennen aan de grotere bumpers.

1956-1959



1960-1969



Wijzigingen in uw autobestand of gaat u verhuizen?

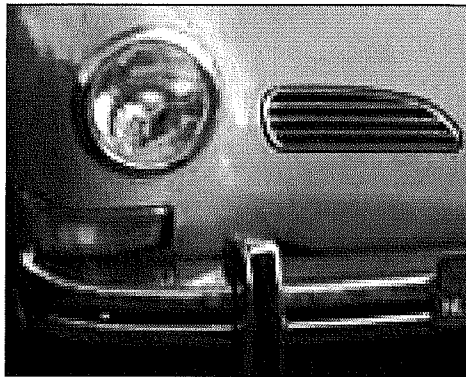
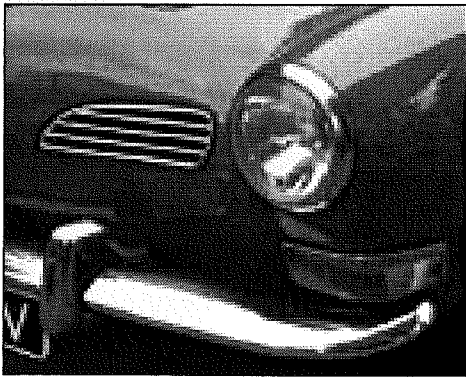
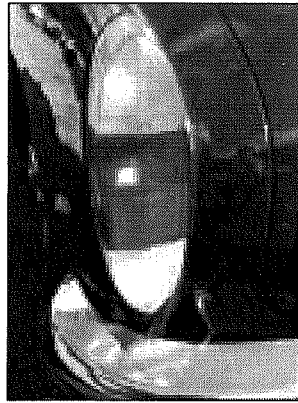
Meld dit dan a.u.b. telefonisch of schriftelijk aan de Karmann Ghia ledenadministratie:

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

1970-1971



1972-1974

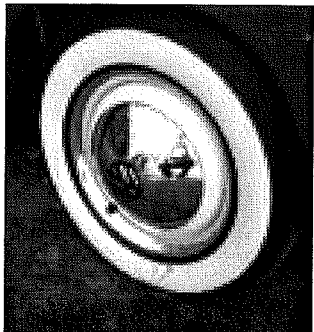


Stap 2: Wioldoppen en interieur

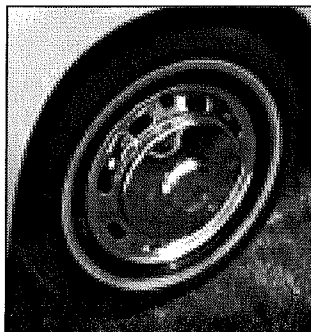
De jaren '60 kunnen vervolgens gesplitst worden aan de hand van de wioldoppen en het interieur. Het scheidingsjaar is hierbij 1966. Voor 1966 werden 5-gaats kevervelgen gebruikt met bolle wiel

doppen. Na 1966 werden 4-gaats velgen gebruikt met platte wioldoppen. In 1966 werd een uniek soort 5-gaats velgen met ventilatiegaten gebruikt waar een speciaal soort wioldop en sierring voor was.

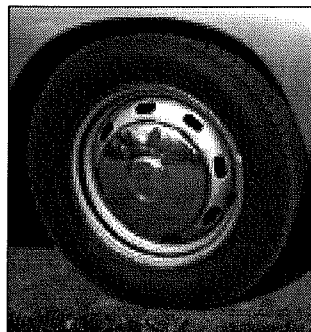
voor 1966



1966



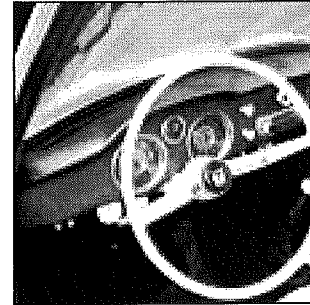
na 1966



Ook aan het interieur kan in een oogopslag de jaren '60 gesplitst worden tussen voor en na 1966. In de eerste helft van de 60-er jaren was het dashboard in de kleur van de auto meegespoten.

Na 1966 was het dashboard belegd met houtfineer. In 1966 werd een opvallende aluminium dashboardstrip gebruikt.

voor 1966



1966



na 1966



Voor 1966 na 1966

Met behulp van deze twee stappen kan snel ingeschat worden in welke periode de auto is gemaakt. De eerste twee kenmerken zijn vaak ook vanaf foto's te herkennen.

Voor de verdere analyse van het bouwjaar moet je toch echt de auto zelf zien en hopen dat alle originele kenmerken nog aanwezig en correct zijn.

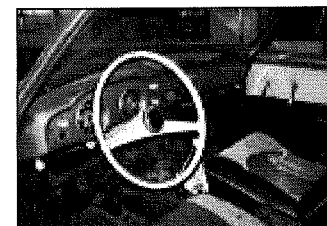
Het jaar 1966 is al vrij snel herkend. Voor de overige bouwjaar blijven nu nog 5 groepjes waarvan ik de kenmerken verder zal beschrijven. De groepen zijn:

- De vijftiger jaren (1956 t/m 1959)
- Begin jaren '60 (1960 t/m 1965)
- Eind jaren '60 (1967-1968-1969)
- 1970-1971
- 1972-1973-1974

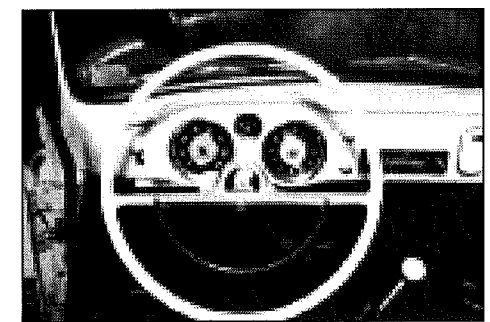
Herkenning tussen de jaren '50:

Voor het onderscheid tussen de vijftiger jaren dient men de binnenkant te bekijken en dan specifiek het dashboard. Voor de jaren 1956 en 1957 werden twee grote klokken gebruikt, een voor de snelheidsmeter en een voor de klok. Vanaf 1958 kwam een benzinemeter tussen de snelheidsmeter en de klok in. Ook het stuur is verschillend. Voor 1956 en 1957 werd gebruik gemaakt van een keverstuur. Voor 1958 en 1959 is een stuur specifiek voor de Karmann-Ghia ontworpen.

1956-1957



1958-1959



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

Volkswagen. Wie anders?



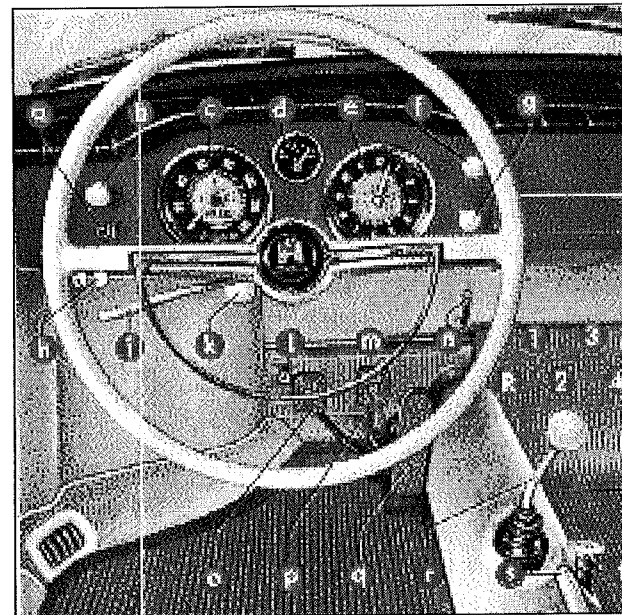
Het verschil tussen 1956 en 1957 is te herkennen door de frisse-luchttoevoer knoppen. Bij de '56-er zijn het twee ronde draaiknoppen die uiterst links en uiterst recht onderaan het dashboard zijn gemonteerd. Vanaf 1957 zijn de draaiknoppen vervangen door twee hendels die beide linksonder bij het dashboard zitten. Tevens heeft een vroeg '56-model nog een aantal unieke kenmerken zoals de bumpers uit 1 stuk met daarop solide rozetten. Dit zijn echter kenmerken die uiterst zeldzaam zijn en men alleen bij de top originele wagens tegenkomt.

Het verschil tussen 1958 en 1959 is een stuk lastiger, aangezien de wijzigingen niet direct vanaf augustus werden doorgevoerd en vaak in de details zitten. Een aanpassing is het voetje van het knipperlicht aan de voorkant wat

vanaf oktober 1958 niet vastgelast maar vastgeschroefd diende te worden. Ander feit is dat vanaf januari 1959 het dashboard aan de bovenkant bekleed hoort te zijn met skai tegen de verblinding van de zon op het metalen dashboard. Echter deze dashbordbekleding wordt bij restauraties vaak niet gebruikt.

Begin jaren '60 (1960-1965)

Het modeljaar 1960 is in veel details uniek, echter je moet wel even weten waar je moet zoeken. Het meest opvallende is dat het 1960-model voorzien is van een chokeknop op het dashboard. Deze chokeknop bevindt zich links naast de snelheidsmeter boven het contact. (op bijgaande afbeelding is de choke aangegeven met 'b')



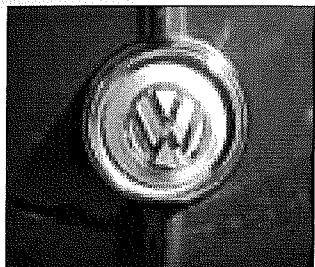
Vanaf 1961 zal de automatische choke deze hendel vervangen. Andere unieke kenmerken voor het 1960-model zijn alleen bij een zeer nauwkeurige inspectie te vinden. Zo dient de luchtrooster alleen in 1960 met drie schroefjes bevestigd te worden. In 1961 en de

latere modellen is de bevestiging zo aangepast dat deze alleen nog met 1 schroef vastgezet hoeft te worden. Een ander detail is dat de elektriciteitsbedrading naar de achterlichten, maar ook naar andere elektrische componenten. Op het 1960 model dient het nog

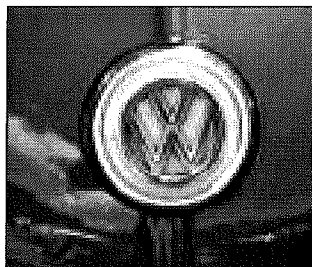
met schroefcontacten vastgezet te worden. Vanaf 1961 gebeurt dit met schuifcontacten. Hiermee zijn de achterlichtunits dus uniek voor 1960. Tevens is 1960 het enige jaar dat gebruikt is gemaakt van een zekeringkast met 4 zekeringen die bevestigd was naast de benzinetank tegen de zijkant. Ook de ruitenspoeierknop met

balgje achter het dashboard is door lekkage het jaar erop meteen weer vervangen. En als je dan toch in de kofferruimte kijkt is het verschil tussen 1960 en 1961 ook te herkennen, aangezien 1960 het laatste jaar was van de bolgevormde benzinetank en het kleine metalen remoliereservoir.

t/m 1961



1962-1974



De jaren 1961 en 1962 zijn te herkennen aan de gebruikte emblemen. Uiteraard moeten dan dat wel juist zijn toegepast. Vanaf modeljaar 1962 is het VW neusembleem tweedelig, waarbij het voorheen nog uit 1 deel bestond. In combinatie met de unieke kenmerken van het 1960-model is hiermee ook model 1961 geïdentificeerd. Hierop vertrouwen blijft echter wel gevaarlijk aangezien vooral een emaille exemplaar door veel mensen als mooi beschouwd wordt en daarmee ook op latere jaren wordt gezet.

Om vervolgens 1962 te herkennen dient naar de grootte van het Karmann Ghia-embleem op de achterklep gekeken te worden.

Dit embleem bestaat in twee formaten. Het grote teken is 30 cm breed en de kleine 4 cm. Het grote teken is gebruikt voor de jaren 1956 t/m 1962. Het kleine teken is voor de jaren 1963 t/m 1974. Tevens is men pas in 1963 begonnen met de plaatsing van het Volkswagen teken linksonder op de motorklep. Ofwel een Karmann met een groot Karmann Ghia-embleem, geen Volkswagen teken en een neusembleem uit een geheel is van modeljaar 1962.

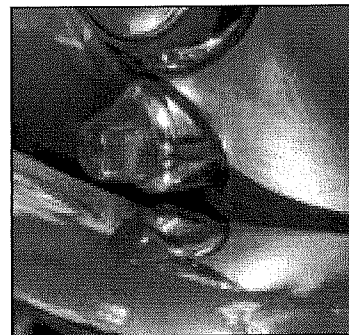


Verschil tussen 1963, 1964 en 1965

Met behulp van de knipperlichten aan de voorkant kan er verder onderscheid worden gemaakt tussen 1963 en 1964/1965. De knipperlichten t/m 1963 zijn namelijk bol en de schroefjes zitten door het chroom heen. Van 1964 t/m 1969 zijn de knipperlichten meer

puntvormig en zitten de schroeven door het glas. Een andere mogelijkheid van herkenning is de dashboardbekleding. Zo had deze voor 1963 nog een los afdekkapje voor de speaker. Vanaf 1964 is deze geïntegreerd.

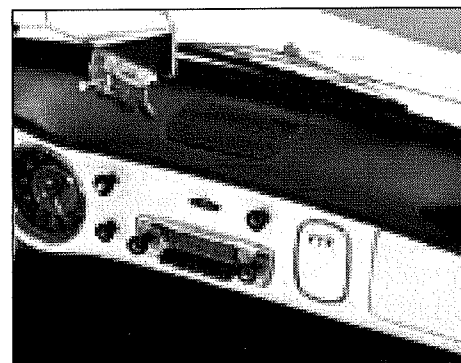
t/m 1963



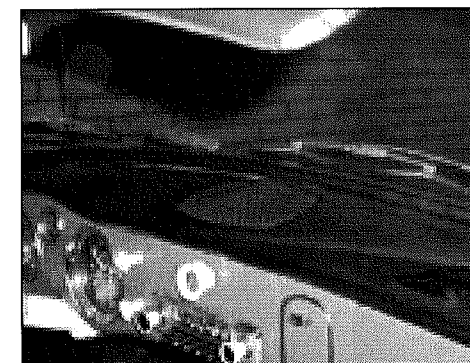
vanaf 1964



t/m 1963



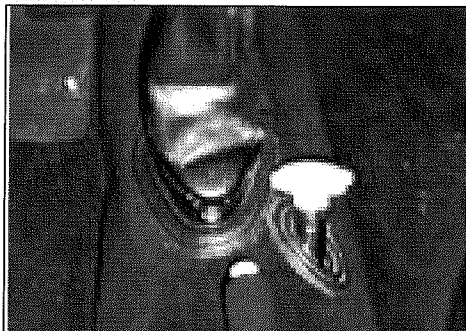
vanaf 1964



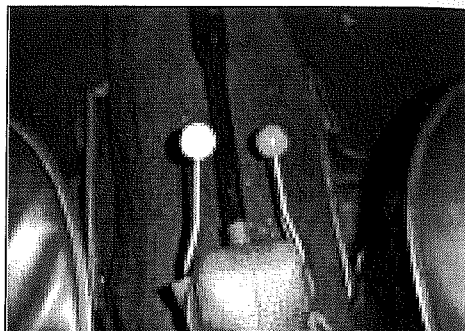
Het onderscheid tussen 1964 en 1965 kan alleen worden herkend door even naar binnen te gluren. 1964 heeft voor de bediening van de verwarming nog

een draaiknop naast de versnellingspook, vanaf 1965 wordt de verwarming bedient door twee hendeltjes die bij de handrem zitten.

t/m 1964



vanaf 1965

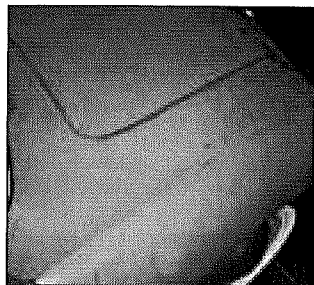


Vershil tussen 1967, 1968 en 1969

Met behulp van het tankklepje kan men het makkelijk onderscheid maken tussen de jaren 1967, 1968 en 1969. Het tankklepje aan de buitenkant van de auto is vanaf modeljaar 1968 geïntroduceerd. Echter in 1968 diende het klepje nog vanaf de buitenkant open

gemaakt te worden en heeft daarvoor een speciale opening in de carrosserie. Vanaf 1969 werd het klepje vanuit de binnenkant van de auto bediend en was de inham om je vinger in te steken weer verdwenen.

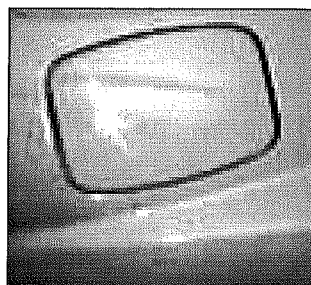
1956-1967



1968



1969-1974



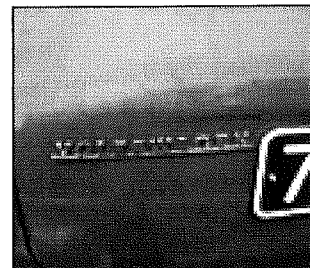
Vershil tussen 1970-1971

Het verschil tussen 1970 en 1971 is voornamelijk motorisch en dat staat linksonder bij de achterklep aangegeven. In totaal zijn er 6 verschillende mogelijkheden. Zoals al eerder vermeld is van 1959 t/m 1962 geen volkwagentecken gebruikt en alleen het 'grote' Karmann Ghia teken. Van 1963 t/m 1965 is er een volkwagentecken gebruikt in een dun lettertype. In 1966 krijg de Karmann een motor van

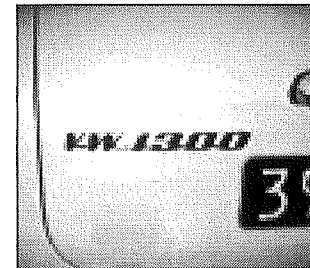
1300cc met een bijbehorend teken. Dit was echter maar 1 jaar en vanaf 1967 volgde de 1500cc motor. In 1971 werd deze opgevolgd door de 1600cc motor en kwam er in plaats van de motorinhoud weer een volledig volkwagentecken, dit keer met vettere letters dan in de eerste jaren.

Tot slot hebben de halfautomaten een eigen teken, waarbij het automatic stickshift alleen voor de VS is gebruikt.

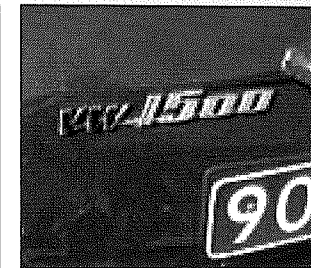
1963-1965



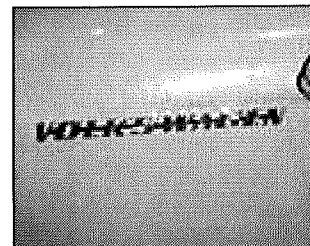
1966



1967-1970



1971-1974



Halfautomaten



Alleen USA



Vershil tussen 1972 en 1973/1974

In de laatste jaren van de levenscyclus zijn er amper wijzigingen gemaakt. De laatste 18 maanden zelfs helemaal geen. 1972 is nog wel te onderscheiden doordat vanaf 1973 de achterbank is verdwenen. Dit had een puur praktische reden, omdat de veiligheidsvoorschriften voorschreven dat er gordels bevestigd moesten worden en daar had VW niet zo'n zin in. Tevens horen vanaf

1973 de ruitenwissers in het zwart uitgevoerd te zijn. Tja, 19 jaar Karmann-Ghia en 17 jaar daarvan kunnen met behulp van bovenstaande voorbeelden herkend worden. Net 1973 en 1974 niet. Daarvoor dien je helaas toch echt even het chassisnummer op te zoeken.

Patrick Baptist



Onderhoud van onze Karmann Ghia (deel 1)

Naar aanleiding van onze najaarsmeeting te Schijndel kregen we wat vragen omtrent het onderhoud van de Karmann Ghia.

Grofweg kun je de KG-liefhebbers indelen in de volgende categorieën:

1. zij de auto alleen berijden en deze geheel laten onderhouden;
2. zij die de auto berijden en deze voor de nodige beurten naar een specialist gaan maar kleine klusjes liefst zelf uitvoeren;
3. zij die de auto berijden en volledig in eigen beheer onderhouden;
4. en dan een categorie die geen auto rijdt omdat die in 10.000-tal onderdelen uit elkaar ligt (zoals ikzelf).

Die 4^{de} categorie laten we maar even buiten beschouwing, waar het nu om gaat is eigenlijk de 2^{de} categorie mensen. Zij willen graag meer weten over hoe ze hun auto zo goed mogelijk moeten verzorgen om zo zorgeloos mogelijk met de Karmann te kunnen rijden. Ook willen ze graag meer inzicht in wat de beurten inhouden en wat deze specialisten dus zoal voor werkzaamheden uitvoeren.

Ik heb nog geen idee hoeveel rubrieken ik aan dit onderwerp ga besteden, maar ik ga ervan uit dat als we dit eenmaal gepubliceerd hebben dat er vanzelf wel vragen uit de club komen om dit of dat eens nader toe te lichten. Aangezien we weer voor de winterstop staan zal ik hiervoor een eerste aftrap geven.

Ik ben voor dit doel maar eens even in mijn eigen bibliotheek gedoken en kom allerlei leuke uitspraken tegen van pakweg 40 jaar geleden die aangeven dat er toch wel het een en het ander verandert is in levensstijl en omgang: 'Met een verwaarloosde, onverzorgde en vuile auto stijgt men niet in de achting van zijn medemensen, evenmin als een

vette kraag van een jas en het ontbreken van een vouw in de pantalon de drager ervan aantrekkelijk maken.'

Echter het vervolg is zeker niet minder waar: 'Naast de trots in een schone en verzorgde wagen te zitten, is er ook een financiële reden voor het schoonhouden van een wagen. Een verzorgde wagen is bij verkoop meer waard.'

Een eerste stap van onderhoud is dus het wassen van de wagen. Nu denkt u vast wat is daar nou moeilijk aan? Wel, het is geen moeilijke klus, maar wel een secuur klusje dat het beste resultaat geeft als u de juiste stappen maar volgt. De eerste stap is de auto geheel met lauw water in te weken. Gebruik hiervoor een zachte straal. Een harde straal zal het vuil een schurende werking op de lak geven en dat moet worden voorkomen. Dit vuil dient met veel water afgespoeld worden om schuren van vuil te voorkomen. Als veelvuldig te weinig water wordt gebruikt zal de glans van de lak verdwijnen.

De 2^{de} stap is het wassen van de wagen, hetgeen het beste met een borstel aan de slang kan gebeuren: het losgewreven vuil wordt direct weggespoeld.

Nb: dit kan ook met een spons maar hiervoor moet je continue de spons uitwringen en voorzien van vers water.

Als al het vuil weg is gespoeld kom de 3^e fase en dat is het zemen. Het beste hiervoor is een geiten- of hertenzeem. Indien u niet zeemt ontstaat er een grauwe laag of vlekken op de lak als gevolg van de aanwezige kalk in het leidingwater. Trek de zeem in een zo groot mogelijk spoor over de wagen en wring

deze zo nu en dan uit. De zeem niet gebruiken voor het drogen van de bumpers, velgen of vette delen. Gebruik hiervoor een oude zeem of lap.

Het drogen van de ramen kan het beste niet met dezelfde zeem worden gedaan omdat deze restanten van reinigingsmiddelen heeft opgenomen van de lak en deze strepen op de ramen kan veroorzaken. Nog een aantal tips in een notendop:

- Was en droog de wagen niet in de zon, dit geeft onherroepelijk vlekken
- Het reinigen van de voorruit met alleen water is op den duur niet voldoende: er hechten zich vetresten en soms siliconen op de ruit tgv. Uitlaatgassen en lakverzorgingsproducten
- Doe uw horologe, ringen en metalen gesp van de broeksriem af om te voorkomen dat u zelf de lak bekrast!
- Vaak wordt tijdens het poetsen de spiegel verdraaid, controleer dit alvorens weg te rijden
- Omdat er door het wassen water in de remtrommels gelopen kan zijn moet u eerst een kleine remproef uitvoeren om zeker te zijn dat alle remmen gelijkmatig werken. Zo niet, rij even een stukje met de rem iets ingedrukt zodat de remvoeringen drogen. (Verbrand daarbij de voeringen niet!)
- Als de wagen niet start, droog de verdeler en bougiekabels even af
- Indien u de wagen stalt in een garage: zet de portieren open zodat deze goed kunnen drogen
- Vergeet niet bij het afdrogen de deuren te open en de volledige spinnings af te nemen, inclusief de onderkant van de portieren. Gebruik hiervoor een oude zeem.

Misschien vraagt u zich af waarom ik nog niet gerept heb over het gebruik van autoshampoo. In feite is autoshampoo alleen nodig daar waar hardnekkig vuil aanwezig is. Toch is het altijd beter geen wasmiddelen te gebruiken omdat

dit de lak verschaalt. Gebruik in geen geval huishoudschoonmaakmiddelen omdat deze veel te agressief zijn. Autoshampoo is alkalivrij en heeft een milde werking. De shampoo heeft ten doel zich in de poriën van de lak te dringen om de daar aanwezige vuildeeltjes op te lossen. Zo worden de fijne poriën met vuilbeschermende delen gevuld. Alvorens de shampoo aan te brengen moet het ergste vuil met veel water en slangborstel zijn verwijderd.

Alhoewel de meeste fabrikanten aangeven de shampoo in een emmer met water op te lossen is het effectiever om de shampoo direct op een spons met kleine poriën aan te brengen en die plaatsen waar het vuil zich bevindt. Het afwassen van de shampoo moet weer met veel water gebeuren. Gebruik autoshampoo niet meer dan eens per 2 maanden.

Wanneer moet ik mijn auto in de was zetten?

Op het moment dat het water niet meer netjes als een druppel van de auto afstroomt maar blijft liggen is dit een indicatie dat een extra beschermende laag nodig is. Ook is de glans een stuk minder en kan de lak na de wasbeurt wat ruw aanvoelen. Extra bescherming is dan noodzakelijk door het aanbrennen van was. Vroeger was dit een zwaar karwei omdat dit vaak een harde substantie is die zachter wordt bij het aanbrennen door de wrijvingswarmte. De was moet goed in de poriën van de lak en vervolgens goed worden uitgewreven. Tegenwoordig zijn er veel alternatieve producten die veelal vloeibaar zijn en daarom al een stuk makkelijker aan te brengen zijn. Ook het gebruik van eenvoudige poetsmachines maakt dit werk een stuk aangenamer. Het handmatig inwrijven en vervolgens met een poetsmachine uitpoetsen geeft het beste resultaat met de minste inspanning. Nb: gebruik geen schuurmachines of boormachines met schapenvacht

omdat deze de lak kunnen verbranden en het gewicht van de machine kan deuken veroorzaken als deze niet goed wordt ondersteund. De huidige wasprodukten hebben een werking van ca. 3 tot 6 maanden afhankelijk van het gebruik van de auto natuurlijk. Gezien het matige gebruik van de Karmann voldoet 1 keer per jaar.

Ook onze Karmann Ghia is voorzien van de nodige afwateringsgaten die moeten zorgen dat water niet blijft liggen zodat de betreffende (holle) ruimtes ook drogen en roest dus geen kans krijgt. Helaas zijn deze afwateringsgaten van huis uit al slecht ontworpen (het lijkt erop dat deze pas na de ontwerpfase zijn toegevoegd...) en vaak zijn ze ook nog eens verstopt! Om roestvorming tegen te gaan is het belangrijk deze gaten zeker eens per jaar te ontdoen van vuil en zonnig ontroesten, gronden en lakken.

Waar bevinden zich deze afwateringsgaten?

We lopen de Karmann van voor naar achter door:

- Onder het kofferkleprubber, in de linker en rechter hoek aan de voorzijde. Deze zijn over het algemeen weinig problematisch. (foto 1)
- Onderin Bandenbak van het reserve wiel.

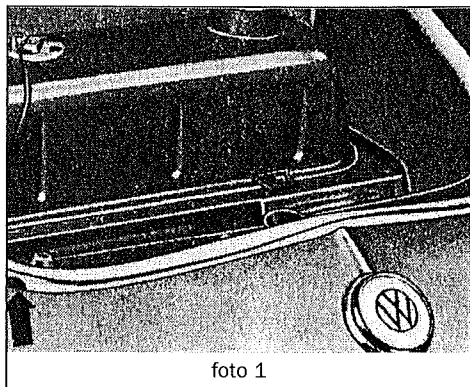


foto 1

- Onderzijde koplamphuis.
- Aansluiting van de neus met de luchtinlaten links & rechts: verwijder hiervoor de aluminium roosters en de vliegenzeven door deze los te schroeven. Reinig meteen het vliegen gaas (deze zijn vaak verroest). Zowel in de ovale uitsparing zit een waterafvoersleuf als ook in de vierkante koker die hierop aansluit. (foto 2 en 3)
- Dan de aansluiting van het voorspatbord met de voorportieren aan de zgn. A-stijl: hier behoren 3 afwateringsgaten aan de onderzijde te zitten. Vaak is hier een kluit modder ontstaan omdat het afschermende plaatdeel dat met 3 boutjes kan worden verwijderd slecht of niet gemonteerd is.
- Dan komen we bij de voorportieren: deze hebben aan de onderzijde 3 sleuven voor afwatering.
- Inmiddels zitten we ter hoogte van de langskokers tpv. de kriksteun. Aan de onderzijde van de koker zitten 3 ventilatiegaten voor de koker.
- Dan aan het eind van de koker, dus voor het achterwiel zit ook een gat van 23 mm afgestopt door een kunststof plug. Vaak is dit gat tijdens een restauratie al komen te vervallen.
- Dan komen we achter het achterwiel, daar waar de bumper tegen de carrosserie aansluit. Dit 'bakje' is een

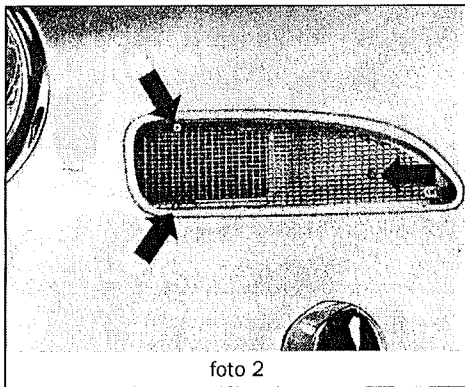


foto 2

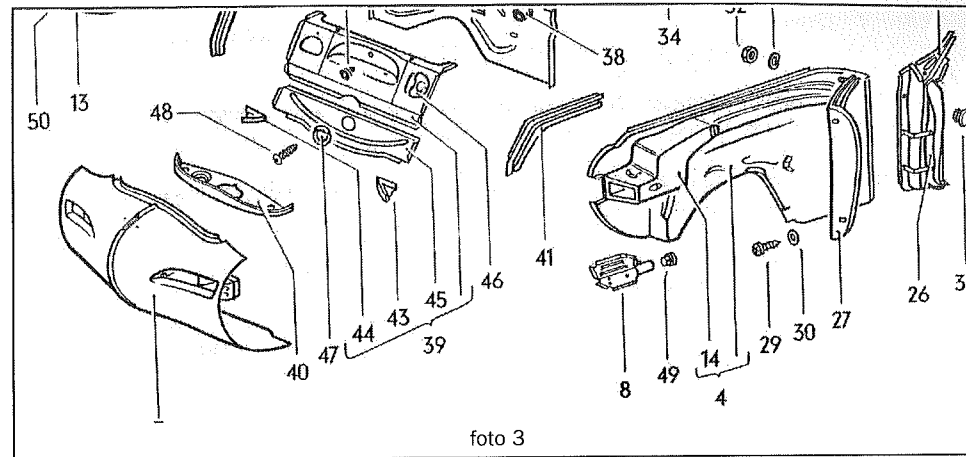


foto 3

bron van roest indien dit niet goed schoon wordt gehouden. (foto 5 en 6 op de volgende pagina)

- Bij cabrio's loopt hier een kunststofafwateringsslang door.
- Dan komen we bij de achterklep, ook een favoriet voor roestvorming: aan de onderzijde zitten 2 ontwateringssleuven.

Wat te doen als zich hier roest heeft gevormd?

Eenvoudig gezegd, ontroesten met behulp van staalborstel en schuren, dan een hechtprimer aanbrengen en aflakken. Het mooist is natuurlijk door zowel de primer en aflak in een spuitbusje te kopen. De meeste gaten zitten niet in het zicht dus de zaak met een klein kwastje bijwerken kan ook. Zorg bij gebruik van een spuitbus dat de omgeving wel goed is afgeplakt. Voor de binnenzijde is een goede bescherming in de vorm van vloeibare was in spuitbus een prima middel. Bekende merken als Tectyl, Teroson, Valvoline hebben hier prima middelen voor. Omdat de betreffende plaatsen moeilijk bereikbaar zijn is het vaak niet mogelijk om de roest goed te verwijderen. Je kunt het roestproces in die gevallen wel vertragen door het toepassen van een primer waar fosforzuur in zit die de

roest bindt, maar een garantie voor lange tijd is dit niet. In de handel zijn ook middelen zoals RX, Fertan, Owatrol ed. voor eenzelfde effect. In ergere gevallen rest niets anders dan het plaatwerk te verwijderen en er een nieuw stuk in te lassen. Betreffende materialen zijn meestal bij de beter gesorteerde automaterialenhandel verkrijgbaar.

Aangezien dit het kerstnummer van de Ghia Varia is, nog een extra toegift voor de winterstalling:

- Zorg dat de accu in goede conditie is en haal deze er bij voorkeur uit en zet deze onder een druppellader. Hiervan zijn er inmiddels ook vele verkrijgbaar zowel via de reguliere automaterialenhandel als de klassiekerhandel. Een druppellader zorgt ervoor dat een accu niet ontlad waardoor de capaciteit behouden blijft. Nb: zorg ervoor dat de accu in een geventileerde ruimte staat en dat de doppen losgeschroefd zijn zodat eventueel gas dat kan ontstaan tijdens het laden kan ontsnappen.
- Zet de banden op extra hoge spanning: ca. 3 bar om vervorming tegen te gaan. Ook is het raadzaam iedere maand de wielen iets te verdraaien. Of, wat nog beter is, zet de wagen op bokken zodat de wielen vrij van

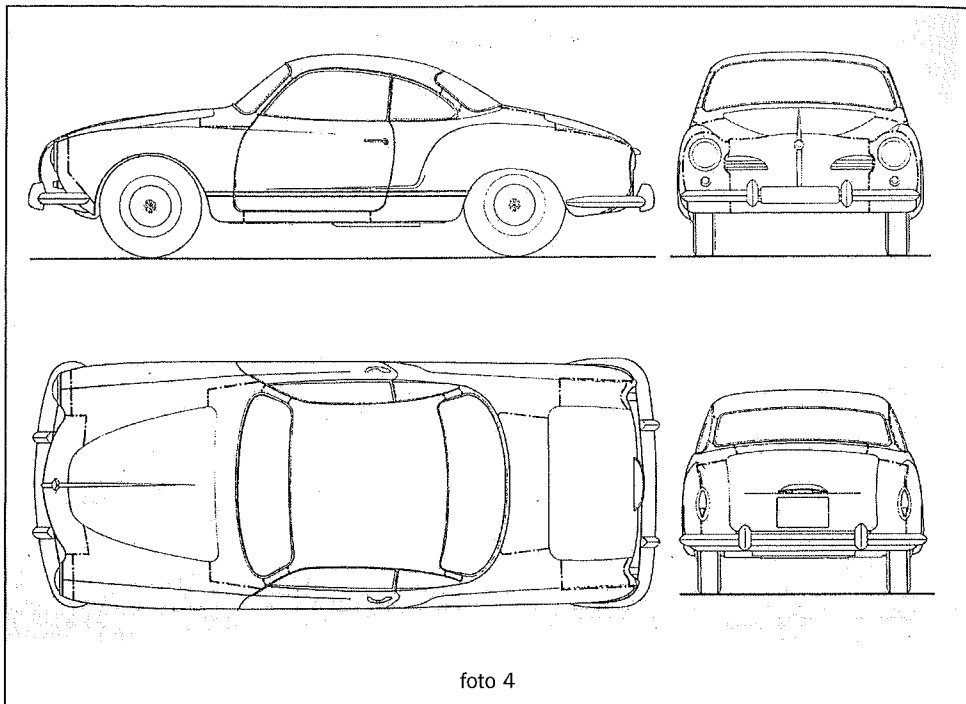


foto 4

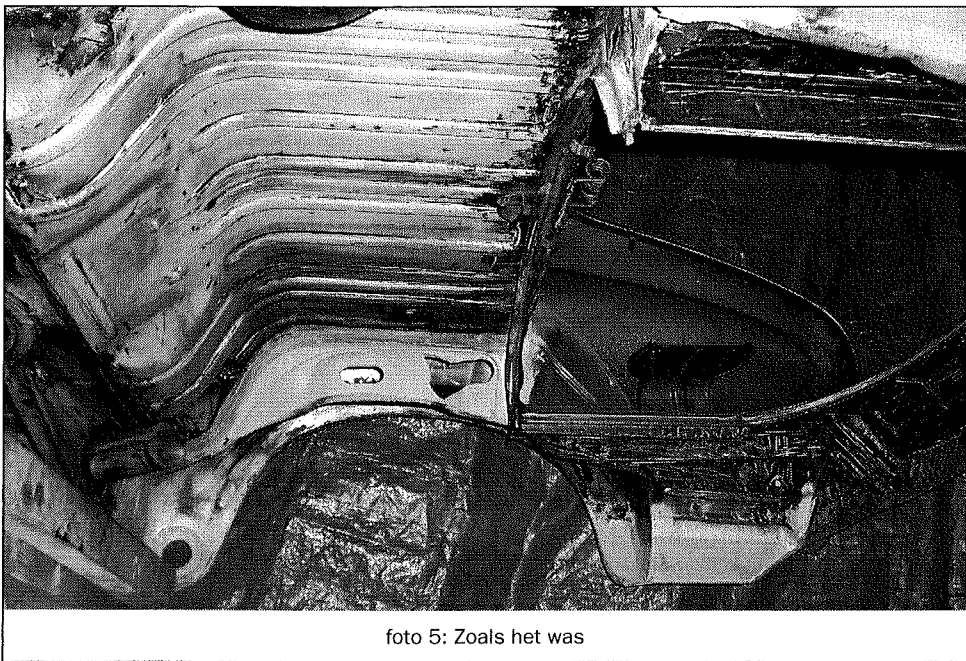


foto 5: Zoals het was

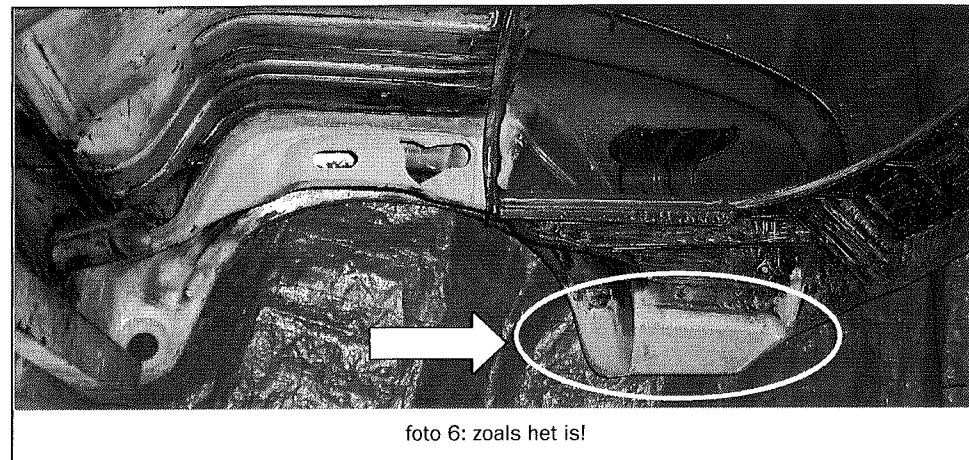


foto 6: zoals het is!

de vloer zijn en dus niet belast worden. Voor de eerste rit na stalling de banden wel weer op de juiste druk terug zetten!

- Zet de wagen schoon en droog weg, zie voorgaand was & droog artikel.
- Zet de ramen op een kier om ventilatie te bevorderen.
- Leg een lekbak onder de motor en versnellingsbak om eventueel lekkende olie op te vangen.
- Ververs de motorolie zodat er geen verbrandingsresten in de motor achterblijven die een corrosiewerking hebben op lagers. Indien dit niet mogelijk is, rij dan een goede rit (ca. 20km) zodat de motor goed op temperatuur is en alle verbrandingsgasen en condens goed uit de motor zijn verdampt.
- Zet de wagen niet op de handrem maar in de 1e versnelling om zo vastvriezen te voorkomen.
- Voor wat betreft de benzinetank laat deze zo leeg mogelijk omdat benzine aan veroudering onderhevig is. Wat wel eens een probleem wil geven is dat vuiligheid en water onderin de tank en in de vlotterkamer van de carburateur gaan zitten waardoor de motor soms nukken krijgt. Stationair draaien of acceleratie en deellast problemen kunnen daardoor de kop

opsteken. Kwestie van carburateur met perslucht schoonmaken en het aftappunt van de benzinetank goed schoonmaken, inclusief het zeefje! Dit kan een goede doorstroming van de benzine danig hinderen. Heb je een volle tank weggezet, dan moet je die 40 liter ergens laten... Indien alles OK is, dan bij de eerste rit verse benzine inslaan.

- Smeer portier en raamrubbers in met een mengsel van glycerine en talk om vastvriezen te voorkomen.
- Plaats een autohoes over de auto om stof en vogeluitwerpselen te weren. Ook hier zijn vele kwaliteiten. Zorg ervoor dat dit een goed ventilerende doek is zodat er geen condensvorming onder de hoes ontstaat bij het opwarmen en afkoelen van de stalling tgv. de wisselende buitentemperaturen.

Indien deze voorzorgsmaatregelen zijn genomen kan er weinig mis gaan. Dan is het in het voorjaar een kwestie van accu monteren, banden op de juiste spanning zetten dan wel auto van de bokken zetten. Starten en rijden!

Veel succes met deze tips.

Haye Osinga

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.

Het bestuur

Oproep penningmeester

Bij deze doen we een beroep op onze leden.

Het bestuur zoekt een nieuwe penningmeester. Mathilde Snel heeft deze taak al jaren op zich genomen en door omstandigheden zijn we dringend op zoek naar een nieuwe penningmeester.

De persoon die we zoeken moet ervaring hebben met boekhouden, beroepsmatig zou ideaal zijn, maar niet noodzakelijk.

Reacties kunnen telefonisch of schriftelijk gestuurd worden naar onze voorzitter, Dick Snel.

Het bestuur

Najaarsmeeting van 4 september 2005: Concours d'élégance

Tijdens de najaarsmeeting van 4 september was er tevens een concours d'élégance. Er waren dit keer 3 categorieën: cabrio, coupe en een aanmoedigingsprijs.

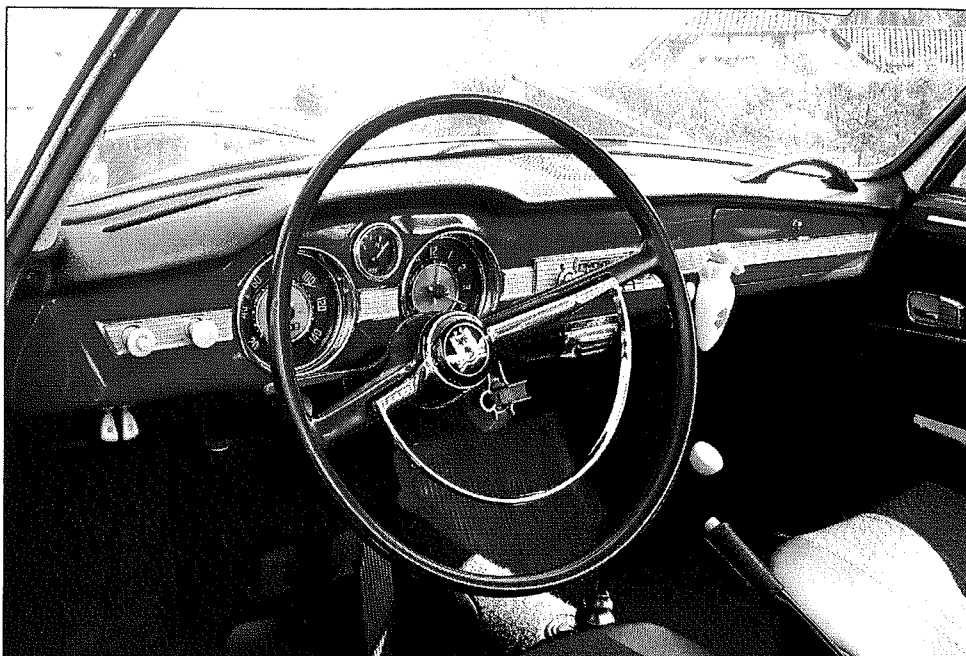
Helaas was er geen type 34 aanwezig, wel een aantal 34-bezitters die een kijkje kwamen nemen. Zie ook verderop in deze Ghia Varia een verhaaltje van Groningse type 34 liefhebbers.

Er waren vele leuke Karmanns en de keuze werd er daardoor niet makkelijker om. Ook lijkt het erop dat de technische staat van de KG's op een steeds hoger peil komt. Ook grappig was dat ik nu zeker 3 halfautomaten heb 'gespot', wat toch wel opmerkelijk genoemd mag worden. Duidelijk was wel dat er aan (bijna) iedere Karmann behoorlijk wat werk verricht was, of nog steeds, om de auto in huidige staat te krijgen.

Ook drastische restauraties werden niet geschuwd: Een clubgenoot vertelde en toonde de historie van zijn auto, inclusief een 300-tal foto's. Deze was in ongeveer net zo'n slechte staat als die van mijzelf. Helaas bleek dat na het strak maken en spuiten een aantal zaken niet netjes uitgevoerd waren waardoor besloten werd om een aantal

zaken maar over te doen. Dus wederom schuren, kleine laswerkzaamheden, strak maken en spuiten. Kortom, de kosten aan zulke projecten rijzen de pan uit, zeker als je dit niet zelf kunt en dus afhankelijk bent van externe specialisten. Dit clublid was niet de enige met zo'n verhaal, dus ook de aanmoedigingsprijs was een moeilijke beslissing. Desalniettemin mijn petje af voor deze leden, want juist in die situaties heb je nu net dat steuntje nodig om je project af te maken. Als je KG dan ook af is dan heb je er extra veel plezier van en kun je met trots zeggen dat je dat toch maar even (ook al is dat bij wijze van spreken 10 jaar) gedaan hebt! Ook dat is het leuke van de meetings: je merkt dat je zeker niet de enige bent die met die problemen worstelt. De aanmoedigingsprijs is uiteindelijk naar twee broers gegaan die ook de nodige tegenslag hebben gehad met de restauratie van hun type 14 cabrio. (foto: kanshebber)





Kanshebber: Een uniek detail van modeljaar 67, deze aluminium sierlijst op het dashboard. Ook deze Karmann is tot op het allerlaatste boutje uit elkaar geweest!

Dan nu maar eens over naar de prijs-uitreiking:

Dit keer waren er niet zo heel veel cabrio's, dus kans in de prijzen te vallen was groot! Daarentegen waren er vele coupé's dus die keuze werd moeilijk. Maar keuzes moeten nu eenmaal gemaakt worden. De 1^{ste} prijs onder de coupe's is naar de familie Ruijven uit Maassluis gegaan. Deze halfautomaat bleek geheel origineel te zijn, een nederlandse auto, waar geen enkel laswerk aan verricht is geweest. Ook was deze compleet met gereedschapset en instructieboekjes en onderhoudsboekje. Deze uit de familie geadopteerde auto is het schoolvoorbeeld voor een succes story in een van die vele klassiekerbladen. De 2^{de} prijs is naar Rita & Margriet uit Hazerswoude gegaan. Een mooie rode wagen, waar alleen wat op het interieur was af te dingen. (foto: 2e prijs coupé en cabrio) De 3^{de} prijs is naar familie Bosma uit

Kollum gegaan. Een wagen waarvan de carrosserie een goede basis was voor verdere restauratie. Van deze auto was ook alles uit elkaar geweest en met veel zorg voor originaliteit en kwaliteit weer terug gebracht in originele staat.

De uiteindelijke uitslag is geworden:

Cabrio, type 14:

- 1 F. Sijm, Boxtel 27-69-EZ
- 2 Schellekens-Levels, Eindhoven AL-22-83
- 3 Toprek, Etten-Leur DH-93-42

Coupe, type 14:

- 1 Ruijven, Maassluis 09-89-JF
- 2 Bremer, Hazerswoude DH-90-84
- 3 Bosma, Kollum AH-28-53

Aanmoedigingsprijs:

Broers Bazuin, Berkel en Rodenrijs DH-45-74, type 14 cabrio.



De 2de prijswinnaars van coupe en cabrio.



De eigenaren van een originele ongerestaureerde nederlandse coupe en nu ook 1e prijswinnaars!



De cabrio van de 2de prijs.



De 'aanmoedigingsprijswinnaars'.

2de Kever Zomerfestijn te Rosmalen 16 t/m 18 september

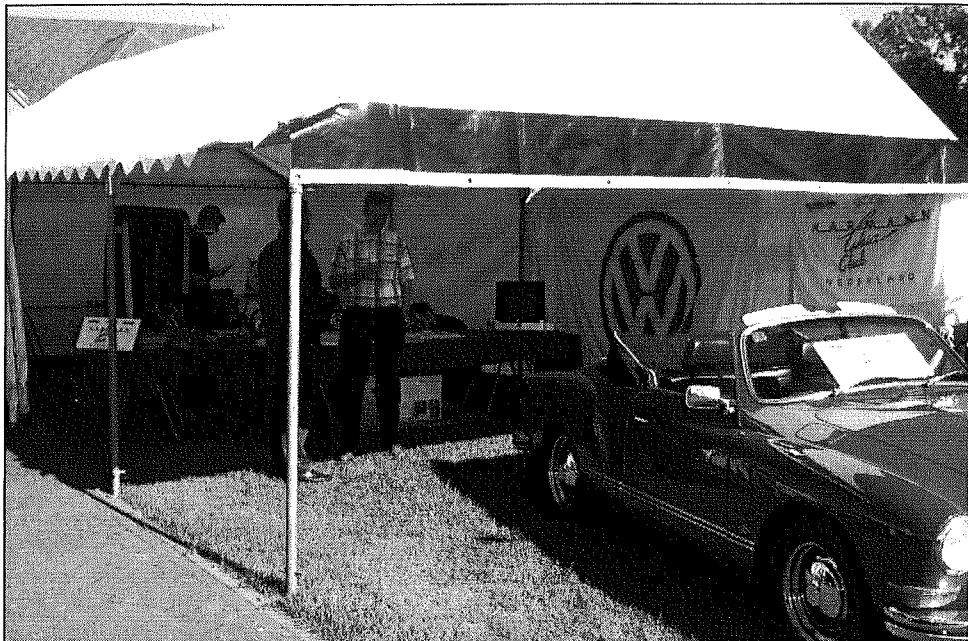
Ditmaal werd er voor de 2de maal een (kever)zomerfestijn gehouden te Rosmalen. Aangezien het VW-Euro evenement helaas van het toneel is verdwenen, hebben toch een aantal enthousiastelingen de moed verzameld om een ander evenement te organiseren.

In dit geval dus het Kever Zomerfestijn. Alhoewel de nadruk ligt op de kever waren de bekende handelaren met Karmann Ghia spul ook present. Het aantal deelnemende KG's was toch vrij beperkt. Er waren enkele Duitsers, Belgen en Nederlanders met Karmanns. Het evenement had een gezellig karakter met ruimte voor veel handel in zowel nieuw als gebruikt spul. Ondanks dat we berichten hoorden dat het her en der in het land slecht weer was hebben we het hele weekend prachtig weer gehad.

Ook hebben we dit jaar een kleine clubstand ingericht en hebben we enkele nieuwe leden mogen verwelkomen. In onze stand hebben we een complete Karmann cabrio tentoongesteld, onderhoudsboeken van de clubshop, wat eigengemaakt plaatwerk en restauratieverslagen meegenomen. Na enige 'opstartproblemen' hebben we dan toch op zondag een DVD met een sfeerimpressie van het 50-jarig jubileum te Georgsmariënburg kunnen laten zien. Eea. was regelmatig aanleiding voor een gezellig praatje.



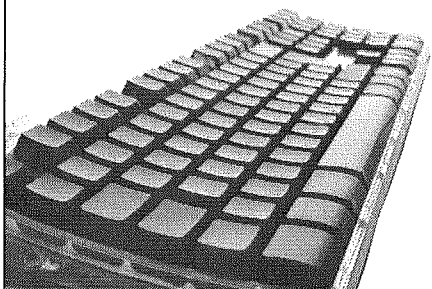
Clubstand 1 zomerfestijn.



Clubstand 2 zomerfestijn.

Uw club op internet
www.karmannghiaclub.nl

Surf er eens langs!



Oproepje

Een leuke ervaring met de Karmann?

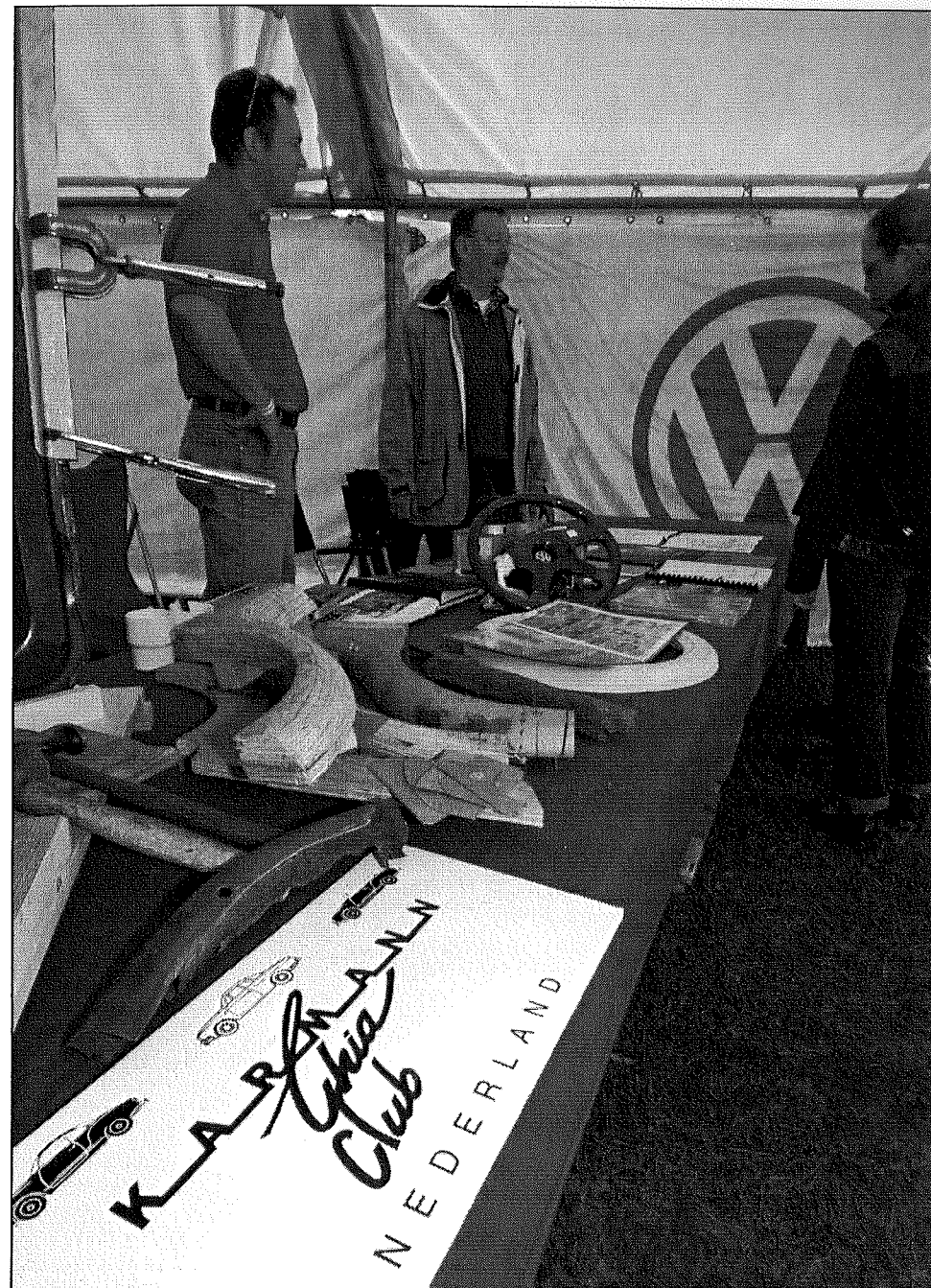
Een mooie foto van uw oldtimer?

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



Rosmalen 4.

Volks Repairs

AIRCOOLED PROFESSIONALS



Nu nog meer onderdelen

ADRES:

**INDUSTRIE-
WEG 34
TE BERKEL EN
RODENRIJS**



Nu nog meer plaatwerk



Occasions en opknappers

**ONZE NIEUWE
OPSLAG IS
WEER
GEOPEND
!!!!!!**

**IEDERE
WOENSDAG
AVOND
GEOPEND VAN
19.00 UUR TOT
21.00 UUR**

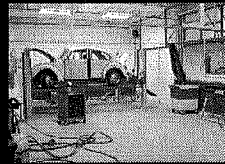
Industrieweg 36-38
2651 BD Berkel en Rodenrijs
Te: 010-5223577 - Fax: 010-5226809
Website: www.volksrepairs.nl
E-mail: info@volksrepairs.nl

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

FOCWA



AUTORESTAURATIEBEDRIJF



SCHADEHERSTEL



VW SHOP



OCCASIONS



ONDERHOUD/APK

Verslag Technische Dag

Op zaterdag 8 oktober jongstleden sloten wij het verenigingsjaar traditiegetrouw af met een technische dag c.q. taxatiedag. Dit keer waren we te gast bij Volks-wagen en Audi-dealer Pouw in Deventer.

Door ziekte thuis en het mistige weer arriveerde ik pas om 10.00 uur bij de garage. Gelukkig waren Dick en Mathilde al aanwezig en hadden zij samen met de heer Berenschot van Pouw in de werkplaats een gezellig hoekje gemaakt, waar de sleutelaars met een kop koffie konden worden verwelkomd.

Op de parkeerplaats had ik de Karmann van Hubert Tribus al zien staan. Uit ervaring weet ik dat zijn aanwezigheid betekent dat er in ieder geval gesleuteld gaat worden en het feit dat hij zijn overal aan had bevestigde dit nog eens!

Vanaf 10.30 uur druppelden de eerste KG's binnen en al snel waren 5 van de

10 voor ons gereserveerde bruggen bezet. Inmiddels was ook onze vaste taxateur gearriveerd en werd de eerste taxatie uitgevoerd.

Doordat Pouw aan de bijeenkomst enige publiciteit had gegeven werd de werkplaats ook bezocht door belangstellenden. Dit leverde veel aardige reacties en leuke gesprekken op.

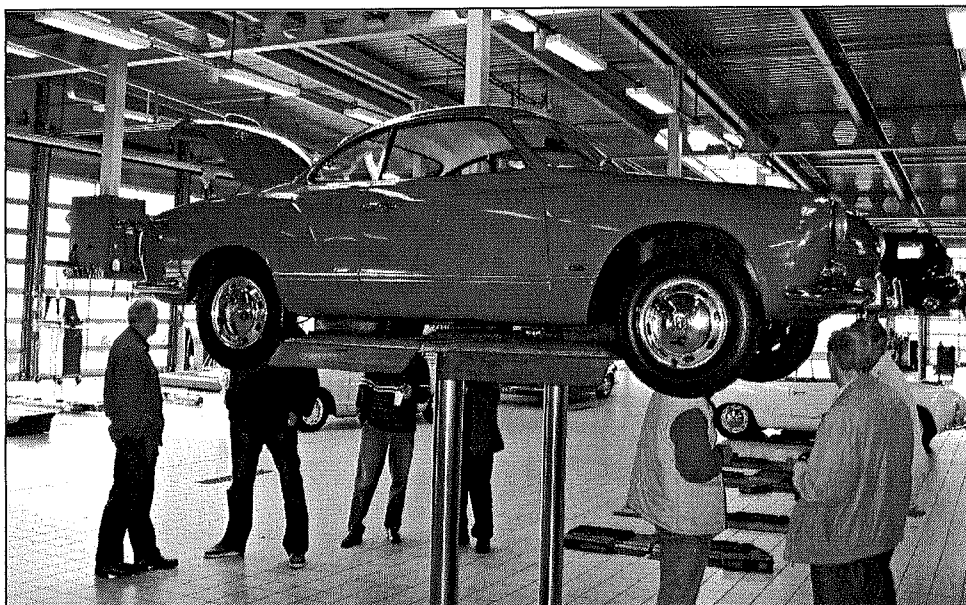
Rond 12.00 uur waren er zo'n 20 man aanwezig en werd er onder toezicht oog van een door Pouw beschikbaar gestelde ervaren (bijna 40 jaar in het vak) monteur druk gesleuteld. Na enige vertraging, de bereikbaarheid van het centrum van Deventer liet door de vele wegwerkzaamheden te wensen over,



Bodeminspectie.



Er werd flink gesleuteld.



In originele staat!

konden we even na enen gezamenlijk de lunch gebruiken.

Om 14.30 uur waren de meesten uitgesleuteld, had de taxateur 5 auto's getaxeerd en werd het tijd de dag af te sluiten. In de vorm van het overhandigen van ons KGCN-vlaggetje voor de directie van Pouw en een cadeaubon voor de monteur spraken wij onze dank uit naar onze gastheer.

Ondanks het bewolkte weer (op de terugreis prikte de zon pas door het wolkendeek heen) mochten we in z'n totaliteit toch 11 Karmann Ghia's met hun eigenaren verwelkomen. Zeker gezien het feit dat er weer de nodige nieuwe contacten werden gelegd, kunnen we terugkijken op een geslaagde dag!

Bert-Jan van Bolhuis

*PS Hubert, nogmaals bedankt voor je hulp.
Mijn V-snaar is weer prima op spanning!*



Hubert en Vincent controleren profieldiepte.

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



40 jaar ervaring!

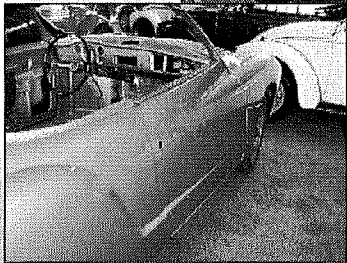
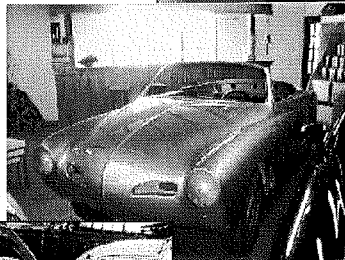
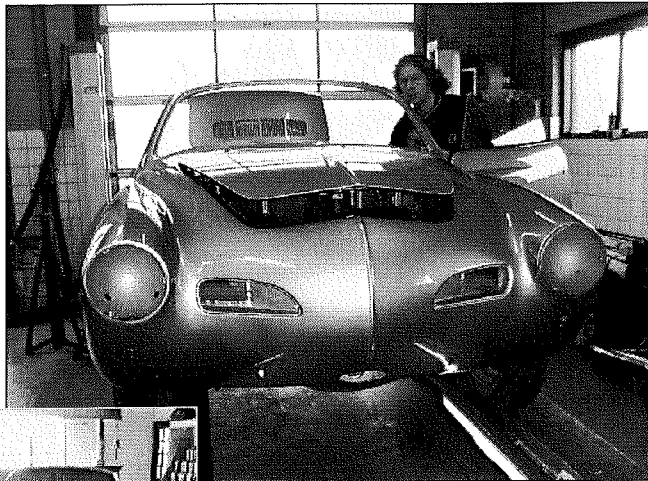


Vijf op een rij in de smetteloze werkplaats.



Van laag naar hoog.

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

FOGWA

GARANTIEBEDRIJF

FOGWA

GARANTIEBEDRIJF

Nu nog een Karmann Ghia...

De interesse voor de jaren 50 en 60 hadden we al jaren. Onze verzameling bestaat uit boeken, foto's van filmsterren, films, muziek en ook een jukebox. Een originele Wurlitzer 1900 uit 1956. Ook modelauto's ontbreken niet, variërend van Cadillac, Ford Thunderbird tot natuurlijk diverse Karmann Ghia's. De grote wens om ooit nog eens een auto uit de 60-jaren te bezitten, koesterden we al jaren. Dat het een KG moest gaan worden stond al vast.

De diverse shows en beurzen die we bezochten maakten dat besluit alleen maar standvastiger. We keken onze ogen vaak uit en kregen een warm gevoel bij het zien van de enkele KG's die ooit op zo'n beurs stond te pronken. Wat was ze mooi (we noemen haar zo, vanwege de mooie ronde vrouwelijke vormen) en wat een prachtige belijning. We raakten steeds enthousiaster en besloten ook echt op zoek te gaan naar een KG die volledig aan onze wensen voldeed. We hadden zo onze wensen: een roomwitte cabrio met een zwart dak en hopelijk een automaat, want dat rijdt zo lekker ontspannen. De spoeling was dun en bovendien wisten wij ook niet wat dan een goede auto zou zijn en op welke technische eisen wij dienden te letten.

Vorig jaar besloten wij eens een meeting bij te wonen van de KGCN, die toevallig in de buurt werd gehouden. Toen wij daar 's ochtends arriveerden, keken wij onze ogen uit. We hadden nog nooit zoveel KG's bij elkaar gezien. Al die verschillende kleuren, uitvoeringen, details

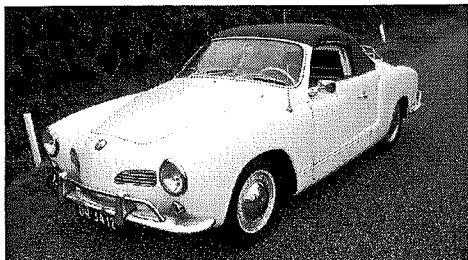
en bouwjaren. Iedere auto was in zijn uitvoering uniek. Het leek er niet makkelijker op te worden, want we vonden ze allemaal mooi. Tijdens deze meeting hadden we een fijn gesprek met Mathilde en Dick Snel. Mathilde vertelde ons van de activiteiten van de Club en we besloten direct lid te worden. Wij vertelden van onze zoektocht en Dick adviseerde ons een paar dingen: 'doe geen concessies en blij zoeken tot je de auto hebt gevonden die volledig aan jullie wensen voldoet'. Dit knoopten wij goed in onze oren en gingen aan het eind van de dag, na een geweldige rit met de voor ons rijdende leuke gekleurde KG's, met een duidelijke boodschap naar huis.

In maart van dit jaar brachten wij een bezoek aan een bedrijf, gespecialiseerd in de restauratie van VW Kevers en KG. Via dit bedrijf zijn wij uiteindelijk in contact gekomen met de vorige eigenaar van inmiddels onze KG.! Toen wij de auto voor het eerst zagen was het liefde op het eerste gezicht! Na een proefritje, de euforie ten top, wisten we het... dit wordt onze auto. Mits...de auto technisch in goede staat zou verkeren. Dit bleek uiteindelijk totaal geen probleem op te leveren en na een paar kleinigheidjes waren wij de gelukkige bezitters van een KG. Helemaal naar onze wensen, roomwit, cabrio, halfautomaat en rode bekleding die het plaatje afmaakte. En bovendien geheel in originele staat, nooit gerestaureerd. Helemaal te gek! Wat hierop volgde leek wel een virus waar we mee besmet raakten. Vanaf het moment dat de auto bij ons huis staat, gaat er geen dag voorbij of het woord Karmann Ghia valt wel. Het lijkt



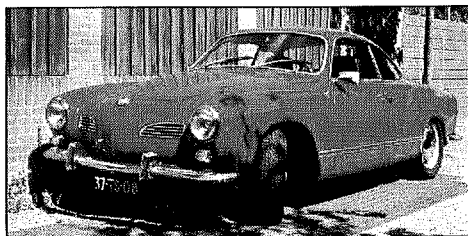
Te koop aangeboden

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de redactie t.a.v. Hays 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 gelypte 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 Cabriolet
Bouwjaar 1961, i.z.g.s., wit met zwarte nieuwe kap. Is gedeeltelijk gerestaureerd. Vraagprijs: €13.500,-

Inl: Louis Janssen, Herveld
Tel: 06-22921709
E-mail: JoseenLouis@hetnet.nl



Karmann Ghia tye 14 Coupe
zeer mooie Karmann Ghia, kleur rood, in zeer goede staat verkerende auto, goed onderhouden, vorig jaar complete remrevisie uitgevoerd. Bouwjaar 1969, Belgische auto in 1978 op Nederlands kenteken gezet. Auto is voorzien van zeer mooie kwaliteit bumpers met rozetten en ook het interieur is zeer netjes. Een harde auto voor een nu zeer schappelijke prijs in verband met motorisch

defect. Dus een buitenkansje voor de handige sleutelaar.
Vraagprijs: € 4.900,-

Inl: Jan Kiebert, Katwijk (zh)
Tel: 071-4033159
E-mail: jbkiebert@hetnet.nl



Karmann Ghia tye 14 Coupe
Kleur donkergroen, in zeer goede staat verkerende auto, motor gereviseerd, techniek in prima conditie. Bouwjaar 1969, 1600 CC. Vraagprijs: € 6.800,-

Inl: A. Everaard, Hulst
Tel: 0114/315741
E-mail: eververs@zeelandnet.nl



Vragen: Dick Snel
Tel.: 0345-683793



wel een beetje gezinsuitbreiding. Hoe je het ook noemen wilt, de auto geeft ons ontzettend veel (rij)plezier.

Toen we hoorden van de grote meeting in Duitsland in verband met het 50 jarig bestaan van de KG, moesten wij daar natuurlijk ook bij zijn. We vonden het heel bijzonder, en misschien ook niet toevallig, dat wij zo kort in het bezit waren van een KG en dat dan al zo'n groot evenement voor de deur staat. Het jubileum naderde en we stonden dan ook te trappelen om naar Duitsland te mogen. Wat we daar hebben beleefd deed onze stoutste verwachtingen overtreffen. Alleen al het zien van ruim 500 !! KG's van alle bouwjaren, kleuren, details, uitvoeringen, inclusief de types 34 en de Braziliaanse KG, was al een beleving op zich. De autootjes hadden allemaal een reis achter de rug, van Australië, Amerika en Brazilië tot Finland, Frankrijk, Portugal, Nederland, België en uiteraard Duitsland toe. Het werd een grote en succesvolle happening met alle complimenten aan de

organisatie. De omgeving waarin het een en ander plaatsvond, het Kasino-Hotel in Georgsmariënhutte, was geheel in de sfeer van toen teruggebracht. In 1955 werd in dit hotel de 1^e KG aan de pers getoond en op eenzelfde manier werd aan de vele bezoekers nu weer die presentatie gegeven. Met eenzelfde auto op hetzelfde podium met dezelfde achtergrond! Je waande je voor een moment in 1955 en wat voor een jubelstemming dat destijds heeft gegeven toen het gordijn openging en er een auto verscheen, die zeer verrassend voor de autowereld bleek te zijn, laat zich wel raden. Verder konden we genieten van de vele glazen vitrines die daar opgesteld stonden met hierin allerlei verzamelingen gepresenteerd. Het varieerde van model- en miniatuurauto's, boeken, fotokaarten, bouwpakketten, krantenknipsels, kwartetspellen tot en met een telefoon model KG!

Vele bezoekers stonden te watertanden bij het zien van deze kostbaarheden.

In deze entourage werd een aantal presentaties gegeven over de geschiedenis van de KG, gepaard gaande met mooie fotosessies. Ook hield een enthousiaste bezitter van een type 34 een presentatie van zijn vakanties en reizen die hij met zijn KG inmiddels had gemaakt.

Het hoogtepunt van deze dagen was wel de 50 kilometer lange rit die we gezamenlijk gingen maken richting de KG fabrieken. Op zaterdagmiddag vertrokken dus zo'n 500 KG's voor deze rit. Zij vormden aansluitend een lint van 10 km dat zich door de diverse dorpen, die geheel voor dit evenement waren afgezet, slingerde. Het was een prachtig gezicht en we werden door de mensen die soms rijndik langs de kant van de weg stonden met enthousiasme en gejuich ontvangen. Wij vroegen ons nog af: 'staat er misschien tussen het publiek nog een oud werknemer van Karmann, die destijds onze auto nog gemonteerd heeft'. We zullen het nooit weten, maar dat de KG een bekende en geliefde auto was in de omgeving van Osnabruck werd ons wel duidelijk. De rit voerde ons naar de Karmannfabriek in Osnabruck en daar werden alle 500 auto's opgesteld. Met een hoogwerker werden vanuit de lucht foto's gemaakt waarvan later iedere bezoeker een exemplaar mee naar huis kon nemen. Deze foto en een artikel over deze dagen is te bewonderen in Auto Motor Klassiek van september.

Op zondag vertrok iedereen weer huiswaarts, nadat er eerst nog een foto werd gemaakt van iedere bezitter met zijn KG voor het Hotel-Kasino. Het plaatje deed de sfeer van weleer oproepen.

Hierna gingen we vol verhalen naar huis. De bagage in de auto was aanmerkelijk meer geworden. We hadden toch enkele boeken, petjes, posters, een kalender, modelauto's, mokken, speldjes etc, gekocht. Om thuis nog eens na te genieten. Bovendien wordt er nog een DVD samengesteld, die we hopelijk in oktober ontvangen. Misschien is het een leuk idee om deze DVD eens voor de clubleden van KGCN te tonen, krijgen ze toch een beter beeld van deze dagen en wat ze gemist hebben!

Naast deze dagen hebben we al vele kilometers met onze KG gereden. Natuurlijk gaat ook altijd onze hond Puck, een dalmatiër, mee. Als we de kap open hebben en Puck haar eigen 'cabriobril' op heeft, dan werkt dat altijd op de lachspieren van voorbijgangers. Het is dan ook een komisch gezicht.

De auto is niet meer uit ons leven weg te denken. We zijn er zelf ook veel aan bezig. Naast poetsen proberen we ook wat aan klein onderhoud te doen. Hiervoor praten we veel met mensen die verstand hebben van klassieke auto's en dan vooral KG. Hierdoor hoeven we niet voor ieder wisselwase naar de garage, maar leren we zelf ook veel over onze KG.

Het is zoals we een Duitse man in Georgsmariënhutte hoorden zeggen: 'als ik een KG zie, dan denk ik altijd aan een mooie vrouw'.

Wij konden ons wel vinden in deze gedachte!!

*Carolien en Lizeth
en de hond Puck*

'Retourtje Tsjechië eerste klas'

Al vanaf de dag dat ik mijn eerste meters in onze Karmann Ghia reed groeide de wens om een lange rit te maken. Onze auto is een genoeg om te berijden en loopt vanaf die dag als een zonnetje. Oude techniek staat nog steeds zijn mannetje of vrouwtje.

Een lange rit OK, maar waar gaat de reis dan heen en hoe gaan we dit aanpakken. Ons gezinnetje past inmiddels al lang niet meer in de auto, laat staan de gemiddelde bepakkings die wij meeslepen. Een bestemming met 2 auto's aanreizen is ook overkill en draagt niet bepaald bij aan de gezelligheid van een gemiddelde vakantie. Afgezien daarvan gaat moderne techniek (=snelheid) over het algemeen slecht samen met de rustige rijstijl die de Karmann Ghia verdient.

In het voorjaar van dit jaar kreeg ik het idee om onze zakelijke belangen te combineren met een paar dagen aangenaam sturen. Bijkomend voordeel: ik hoefde niet in een reis heen en terug te kachelen, maar kon heen rijden en terug vliegen om bij een volgende bezoek de Karmann terug te rijden. Bestemming bepaald... Tsjechië!

Besluit genomen, nu alleen nog inplannen en hopen op 'cabrio-weer'. Dat laatste bleek het grootste probleem, maar daarover later.

Wat mij nu helemaal fantastisch leek was open de hele afstand afleggen en de snelweg absoluut links te laten liggen. Ik dacht handig te wezen en was van mening dat ik meerdere routes van internet zou kunnen halen en door deze aan elkaar te plakken zou mijn persoonlijke reisroute ontstaan. Simpel toch!... helaas ik heb gezocht... en gezocht, maar wat ik ook probeerde, ik vond geen enkele route die ook maar in de verste verte geschikt was of gemaakt zou kunnen worden. Het aanbod is diep triest... gat in de markt.

Alternatief plan is natuurlijk zelf je weg uitstippelen. Maar dat is lastig! Het begint al met de kaarten. Ze zijn of te gedetailleerd of juist niet gedetailleerd





genoeg. Langzaam kwam ik tevens tot de conclusie 1180 kilometer over secundaire weg wel heel veel van mijn Karmann en mijzelf zou vragen.

Kort en goed, ik besloot om het eerste deel over de snelweg af te leggen en vanaf midden Duitsland de alternatieve route op te zoeken. Mijn startpunt om van de snelweg af te wijken werd Fulda. Op 23 augustus stond de Karmann, volgepakt met spullen voor ons bedrijf en ons huis aldaar... en oh ja, ook nog een klein reistasje voor mijzelf, klaar voor vertrek. Eerst nog even langs onze grafisch ontwerper in Enschede om nog wat spullen af te halen.

Natuurlijk veel te laat vertrokken want het was al na zessen toen de grens met Duitsland was gepasseerd. Niet getreurd, radio aan, de motor broemt erop los, dus de wijde wereld in.

Het weer was niet slecht, maar open rijden was echt te koud. Ik had mij vorgenommen om het snelweg-deel van mijn reis nog diezelfde avond achter mij te laten....Fulda was dus het doel.

Eenmaal onderweg op de Duitse snelweg besef je pas hoe hard moderne techniek rijdt. Met 110-120 kilometer per uur werd ik af en toe zo hard inge-

haald dat ik het gevoel kreeg stil te staan op de vluchtstrook. Ik weet niet hoe het u vergaat, maar als ik in Nederland op de snelweg rijd, word ik regelmatig geconfronteerd met opgestoken duimen en andere goedkeurende gebaren waarmee mensen laten blijken dat onze Karmann gewoon een hartstikke leuke auto is om te rijden. In Duitsland valt dit tegen. Geen opgestoken duim, maar bumpers van Duitse bolides tegen en soms (SUV) boven mijn bumper en een incidentele middelvinger zijn hier mijn deel. En dat terwijl ik niet echt langzaam rijd en tracht om niemand te hinderen.

Na ca. 1 uur toeren kwam de Karmann langs zijn geboortegrond; Osnabruck was bereikt en voor tien uur 's avonds was Fulda in zicht en besloot ik in de kleine dorpjes langs de snelweg op zoek te gaan naar een Hotel of Gasthof waar Karmann en berijder van een verdiende nachtrust konden gaan genieten. Het eerste dorpje dat we tegenkwamen was Speicherz en het eerste Gasthof zag er al zo uitnodigend uit dat binnen 10 minuten de Karmann op stal stond en ik achter een grote pils de route voor de volgende dag zat door te



nemen. Opnieuw werd ik aangenaam verrast door de prijzen in de Duitse gastronomie en vroeg ik mij af hoe het nou mogelijk is dat wij het in Nederland zo uit de hand hebben laten lopen.

De eigenaar, die mij de garage wees, was een kenner van ons merk en type. Dat bleek met name de volgende ochtend. Hij had mij 's avonds al gezegd dat hij de volgende dag zijn vrije dag zou hebben en dat ik hem dus ook niet meer zou zien. Maar 's ochtends staat hij samen met zijn vrouw op het balkon en wenst auto en mij goede reis en zwaait mij uitvoerig uit.

Dan begint mijn tocht pas echt. Vanaf Fulda heb ik ervoor gekozen om over de Bundesstrasse 279 over Bischofsheim, Bad Neustad naar Bamberg te rijden. Het is 's ochtends zwaar bewolkt, 18 graden, maar ik heb vurige hoop dat de zon zich nog laat zien.

De hoop daarop vervliegt al snel als ik op de radio het nieuws hoor. Zuid Duitsland en Oostenrijk zijn getroffen door zware regenval en overstromingen. Ik onthoud waar het noodweer zich bevindt en bekijk bij mijn volgende stop of ik wellicht mijn vaarbewijs nog nodig ga hebben.

Het noodweer zit echter zuidelijker en even later hoor ik dat Regensburg (toepasselijke naam) en Passau pas de volgende dag met het hoge water worden geconfronteerd. Dan ben ik hopelijk al op mijn bestemming.

Via een klein stukje snelweg vervolg ik mijn reis naar Nurnberg. De Karmann loopt echt als een zonnetje.... wat een auto.

Over de BS 505 en 470 kom ik op de BS 8 die mij naar Regensburg zal brengen. Prachtige route door dit glooiende landschap... alleen jammer dat ik niet open kan rijden. Het is droog, maar daar is dan ook alles mee gezegd.

Die Bundesstrasse 8 is echt een uitkomst. Als je alleen rijdt is het wel erg gemakkelijk dat je alleen maar op een wegnummer hoeft te letten. Via Staubing vervolg ik mijn weg naar Passau (nog steeds de BS 8) en komt de Tsjechische grens al bijna in zicht. Dat wordt overigens tijd, want inmiddels heb ik al bijna 9 uur onafgebroken gereden en ik zou toch wel voor middernacht aan willen komen.

Helaas krijg ik nu ook te maken met het noodweer dat Midden Europa in zijn greep heeft. Hoe klein kunnen ruiten-



wissers zijn! Maar toch zemen die dingen... en hoe. De grens met Tsjechië wordt bereikt en natuurlijk word ik gestopt, geen paspoort, maar wel discussie wat dit nu voor auto is. Goedkeurende blikken en verder gaat het. Vlak over de grens verandert de weg zowaar in een bergstroompje... zou ik toch nog mijn vaarbewijs nodig hebben?!?... en dan vol in de pedalen. Remmen doet hij goed en dankzij mijn nieuwe banden sta ik na enkele bange seconden stil voor een ware aardverschuiving. Het regent hier zo hard dat de bovenlaag van de berghelling aan mijn linkerzijde los is gekomen, over de weg is gespoeld om vervolgens aan mijn rechterhand alles mee te nemen wat maar op zijn weg kwam. Kennelijk was ik de eerste die dit punt passeerde, want ik zag geen wielsporen voor mij in de modder. Hoe diep zou dit zijn... toch maar proberen. Dit was het einde van mijn keurig gepoetste

Karmann. Vanaf dit moment leek het een auto die zo uit Parijs-Dakkar is weggereden. Gelukkig houdt het even op met regenen en ontmoet ik bij de benzinepomp de eerste Tsjech (er zullen er nog vele volgen) die helemaal op de hoogte blijkt van Karmann Ghia. Hij blijkt Engelse klassiekers te restaureren voor de nieuwe rijken in Praag, maar heeft een groot Volkswagen-hart. In de kleine dorpjes die ik passeer is de Karmann een echte bezienswaardigheid. Uiteindelijk bereik ik om negen uur 's avonds mijn einddoel Jindrichuv Hradec. Het is dan inmiddels weer gaan regenen en alhoewel ik altijd heb lopen opscheppen dat mijn Cabrio absoluut waterdicht is, bereikt de hoeveelheid hemelwater dat nu naar beneden komt dusdanige proporties dat met iedere bocht die ik neem het water in een keurig straaltje of op mijn broek of op de bijrijderplaats terecht komt. In het restaurant op mijn eindbestemming, waar



ik nog even een warme maaltijd tot mij neem, moeten ze wel gedacht hebben dat ik aan ernstige incontinentie lijd. Ik besloot om het er maar lekker bij te laten, want hoe leg je iemand uit dat niet ik, maar mijn Karmann Ghia na 3,5 uur gutsende regen last kreeg van linnendak-incontinentie. Als ik de volgende ochtend uit mijn slaapkamerraam kijk staat de zon al hoog aan de hemel. Mijn eerste gedachte is dan ook; 'dit weer had ik gisteren moeten hebben'. Echter niet getreurd, maar 'open dat dak' en lekker op weg naar onze fabriek. In Tsjechië zie je weinig 'open' auto's, laat staan een klassieker. Mensen vinden het fantastisch. Het hoge 'leuk-gehalte' van onze Karmann maakt dat mensen het gewoon een grappige en leuke auto vinden en mij ook dusdanig benaderen. Drie dagen lang rijd ik heerlijk open en geniet ik van alles wat Ghia ooit heeft beoogd met deze auto te bereiken.

Op donderdagavond moet ik de Gemeenteraad van een klein stadje over onze plannen informeren. Dit is het enige moment tijdens deze reis dat ik besluit de Karmann te wisselen voor de auto van onze productie leider om niet op voorhand mijn krediet te verspeelen omdat men mij wellicht een patser vindt.

Op vrijdagochtend parkeer ik mijn auto in de garage van Jan die mij zijn stalling heeft aangeboden en mij verzekert dat de Karmann hier veilig en droog de komende 3 weken een dutje kan doen. Dat heeft hij wel verdiend na al die kilometers.

Vrijdagmiddag ruil ik de Karmann stoel voor die van een Airbus en 's avonds liggen mijn benen weer in Nederland op de bank en heb ik het eerste deel van mijn reis afgesloten.

Als ik op 9 september weer in Tsjechië ben haalt Jan mij af en vertelt trots dat zijn dochter de auto heeft gewassen en



van binnen heeft schoongemaakt. De schrik slaat mij om het hart, want al die modder en dan wassen... Ik zie al een compleet bekraste Karmann voor me.

Als de deur van de garage open gaat kan ik het ook niet laten om als eerste op zoek te gaan naar krassen in de lak; ondertussen luid roepend dat hij fantastisch schoon is geworden.

Geen kras te bekennen; Schwein gehabt! zouden de Duitsers zeggen.

Dat hele weekend en een aardig deel van de maandag is het heerlijk Cabrio weer. Ik heb op zaterdag nog even tijd om de Karmann voor een typisch Zuid-Boheems meer te parkeren en wat foto's te maken.

Op maandag ga ik samen met Jan op bezoek bij een garagehouder die een Skoda 1202 uit 1966 heeft staan. Ik ben al een tijdje op zoek naar zo'n auto. Als we het terrein van de garage op komen rijden, komt de eigenaar al enthousiast op ons aflopen. 'Een Karmann Ghia' merkt hij op en schat het bouwjaar. Hij zit er maar een jaar naast. Ik vraag hem hoe het kan dat hij zoveel over deze auto's weet, waarop hij ons dol enthousiast gaat vertellen dat hij er al een aantal heeft gerestau-

reerd en hij de Kever specialist in onze omgeving is. Als snel komt het fotoboek van zijn restauraties op tafel en ik moet zeggen 'petje af'.

Na een uur over VW te hebben gekletst en twee zojuist gerestaureerde Kever Cabrio's te hebben bekeken wordt het tijd voor de Skoda. Proefrit gemaakt en afgesproken dat we er snel op terug komen (typisch Nederlandse dooddoener).

Het VW restauratie verhaal blijft wel bij mij hangen. Met Tsjechische uurlonen moet het toch wel zeer interessant zijn. Toch de volgende dag nog eens terug om van hem te horen wat dit scheelt met Nederland. Het verschil is enorm en de kwaliteit en snelheid doet naar mijn bescheiden mening niet onder. Hij laat mij zijn netwerk aan onderdelenleveranciers zien en dit moet voldoende zijn concludeer ik tot slot. Als ik hem vraag of hij wel eens voor buitenlanders een VW heeft gerestaureerd antwoordt hij dat dit tot op heden nog niet is langsgesproken, maar dat hij geen problemen ziet. Hij haalt per slot van rekening iedere week schade auto's uit België, dus een Nederlandse Karmann op z'n tijd kan er wel bii. Niet meer

dan 1 per maand, want dit werk doet hij zelf. (Wilt u overigens meer over dit restauratieadres weten, stuur dan een mailtje naar w.arpink@planet.nl).

Als ik diezelfde dag nog even ga tanken, komt er zoveel benzine uit de slang dat deze gewoon terugspat uit de vulopening. Ik droog dit af, betaal en rijd weg. Direct valt me op dat de benzine meter als een idioot van vol naar leeg en weer terug begint te springen.

Ik ben overtuigd de oorzaak te kennen. Door de enorme druk heb ik waarschijnlijk de vlotter ontzet. Ik baal hier geweldig van, want dit betekent rijden op de dagteller. Op 13 september begint de terugreis. Tot mijn stomme verbazing constateer ik dat het weer opnieuw bedroevend is. Het zal toch niet waar zijn dat we ook dit keer de hele weg dicht moeten rijden. Dit maal zijn we overigens met z'n tweeën en dat is maar goed ook want ook nu vertrekken we laat en moeten we eerst nog onze huurauto op het vliegveld afleveren. Het doel is om die avond nog Duitsland te halen, maar dat blijkt een brug te ver. We besluiten voor de Tsjechische grens een hotel te zoeken en de volgende dag het laatste stuk te rijden.

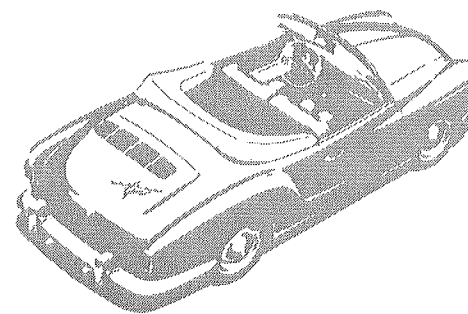
Ook de volgende dag begint bewolkt en koud. Geen nood, want het eerste stuk rijden we toch over de snelweg.

Uiteindelijk besluiten we als het weer het toelaat om met open kap dwars door het Sauerland te rijden. Dit streven gaat uiteindelijk lukken en het wordt een prachtige rit.

Ondertussen hebben we ten gevolge van de defecte benzine meter voor de 3^e keer getankt. Liever vaak tanken, dan straks leeg staan.

Dan nog een laatste stukje snelweg om 's avonds om half tien de Karmann veilig en zonder een enkel probleem weer thuis voor de deur te parkeren. Wel ben ik helemaal kapot en stokdoof van de Karmann decibels die onze auto de gehele dag hebben gevuld. Ook nu had onze auto 12 uur, met een rustpauze van hooguit een uur, onafgebroken gereden. Als ik de volgende dag de auto uitruim en in de kofferbak kijk naar de vlotter aansluitingen zie ik het direct. Bij het schoonmaken van de gemorste benzine heb ik de connector losgetrokken. Even aandrukken en klaar. Daarmee was zelfs het enige futiele probleempje van de hele rit opgelost. Na 2800 kilometer kan ik alleen maar constateren dat de Karmann Ghia een super kilometervreter is en die goeie ouwe techniek menig moderne auto in de schaduw laat staan als het om betrouwbaarheid gaat.

William Arpink



Hoe kom je aan een Karmann Ghia type 34?

Hallo K.G.-clubleden,

Na lang wikken en wegen zijn wij, Rob Nieboer en Willy Hofman, toch lid geworden van de club.

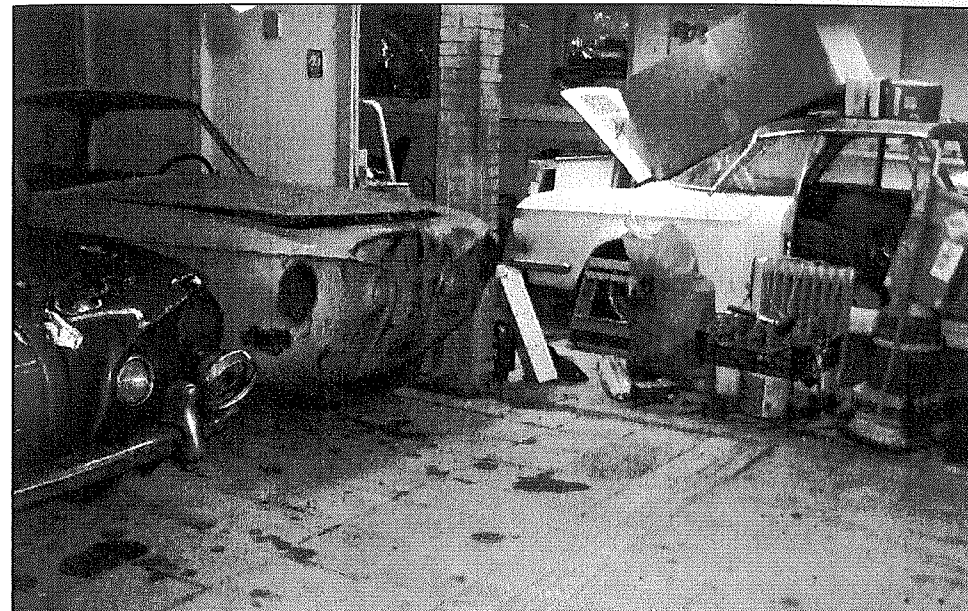
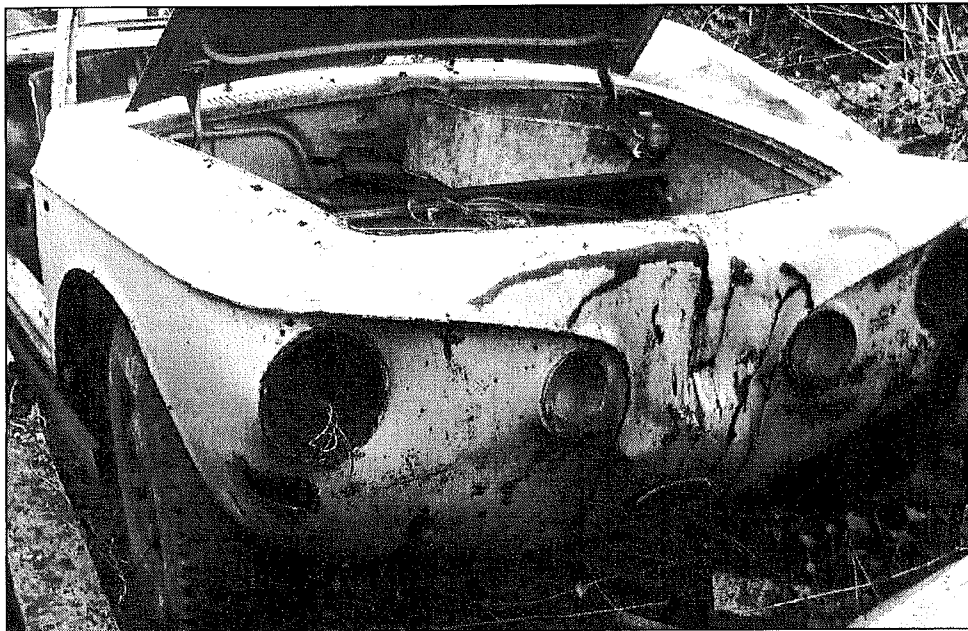
Dat we er zolang over hebben lopen denken heeft niet zozeer met de club zelf te maken maar wel met het feit dat er bijna nooit iets over de type 34 in voorkomt en daar gaan wij eigenlijk helemaal voor.

Nu hopen wij dus ook dat we langs deze weg meer in contact komen met mede/eigenaren van de 34-ers.

Wijzelf hebben op dit moment 3 van deze exemplaren in ons bezit en willen daar in elk geval 2 compleet en natuurlijk rijdende maken. Wij hadden onze zinnen al heel lang op de type 34 gezet, maar wisten toen zeker nog niet dat deze zo moeilijk te vinden waren,

totdat we er in augustus 1999 zomaar tegenaan liepen. Er stond er eentje te koop in de buurt van Emmen. Toen hebben we ons bootje er tegen ingeruild, want we moesten een keuze maken om de vrije tijd op het water te willen doorbrengen of aan de langverwachte hobby te kunnen beginnen.

Eenmaal thuisgekomen zijn we gelijk aan het strippen gegaan en toen bleek dat er heel wat (make/up?) plamuur op zat, maar dat kon de pret niet drukken. Wel het feit dat de werkomstandigheden en dus onze persoonlijke omstandigheden een grote verandering met zich meebracht. Rob was nl. touringcar-chauffeur en het bedrijf waar hij werkzaam was ging kapot. Nu was er in die branche voor iemand uit het Hoge Noorden, zoals iedereen dat noemt, niet zomaar weer werk voorhanden en



moesten we uitkijken naar iets anders. Er was dus even geen tijd meer voor de auto, maar intussen bleef ons hart kloppen voor de KG34. En wat bleek, in 'n autoblad stond een advertentie over een nog op te knappen 34.

Toen was er gauw 'n auto-ambulance gehuurd en zijn we naar Duitsland vertrokken vlakbij Würzburg, een kleine 850 kilometer rijden vanuit Groningen. Deze auto was al gestript, maar de neus was nog goed en daar was het ons in principe om te doen, want de neus van de eerste auto was, nadat het plamuur eraf gehaald was, totaal weg. Wij dus weer gelukkig en hebben de Duitse auto met de kentekenpapieren erbij gekocht. Maar.... nu was door onze vermoeidheid, want met het zoeken en rijden en het weggaan op de vrijdagavond was het na een werkdag van 8 uur het ondertussen wel al over twaalfen geworden, onze waakzaamheid er niet meer en hebben we de riemen waarmee de auto door de twee Duitse jongens vastgemaakt was niet meer gecontroleerd met als gevolg dat we een klein uurtje verder de snelweg op

wilden draaien en we in de bocht van de oprit een verschrikkelijke knal hoorden en voelden. Wat was er gebeurd??? De KG stond bovenop de achterkant van onze eigen auto!!!

Op dat moment konden we niets anders doen dan doorrijden en zo voorzichtig mogelijk snel een plaats zoeken waar we het probleem konden aanpakken. Dit werd een benzinstation waar gelukkig (het was ondertussen twee uur in de nacht) iemand die ons zag stuntelen, want probeer maar eens een auto welke over de trekstang op de auto was beland er weer overheen te krijgen, ons heeft geholpen. En ja hoor, je raadt het zeker wel? De neus was behoorlijk ingedeukt.

Maar goed, komt tijd, komt raad, gauw weer op weg naar Groningen. We hebben de auto thuis neergezet en hebben toen de schade eens goed bekeken, jammer van de neus, want de auto was verder nog goed strak en dus best te gebruiken, wat 'n pech!!!!

Na een stilteperiode wat betreft de werkzaamheden met beide auto's werd onze aandacht plotsklaps weer eens op



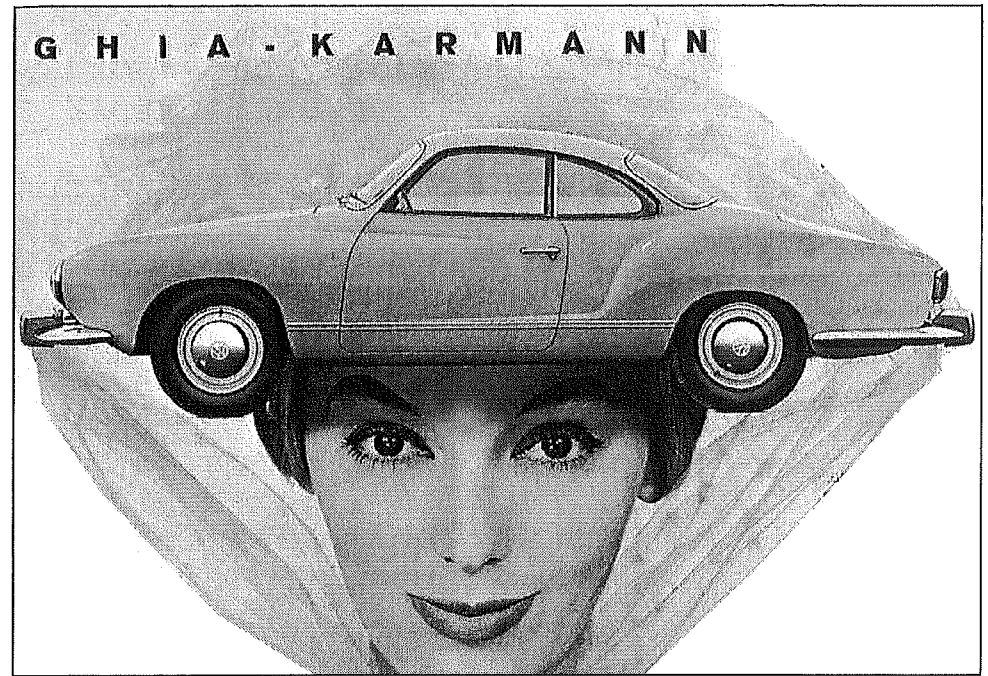
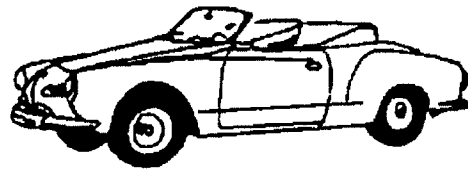
het feit geweest dat er op deze wereld wonderbaarlijke dingen bestaan, want wat gebeurt er? Nu moeten jullie weten dat wij in een heel klein dorp bovenin de provincie Groningen wonen met maar een stuk of 20 huizen en waar bijna iedereen op zichzelf is. In een van die huizen is een jongen voor een paar jaar terug komen te wonen en deze jongen bleek op een dag opruiming van zijn autowrakken te houden: daar was zomaar een type 34 bij! Dus toen hebben wij deze er ook nog maar bij gekocht en dat maakt dat wij er nu 3 in ons bezit hebben. We hebben nu zeker onderdelen over, maar ook zeker nog wel onderdelen nodig, dus zijn er nog mensen die ons kunnen helpen of die wij kunnen helpen, dan horen wij dit graag.

Ons adres is:

Eppenhuizerweg 12
9996 VD Eppenhuizen
tel. 06-48 52 70 92 /
06-22 07 19 89

Helaas hebben wij nog geen e-mail-adres.

Met vriendelijke groet,
Rob Nieboer en Willy Hofman





echt of replica??



Advertentiebon

U kunt onderstaande bon invullen en opsturen naar:
Haye Osinga, Noordendijk 105, 3311 RN Dordrecht

Leden:
 gratis (3x 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: _____

Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia verschijnt in maart 2006.

De deadline voor kopij is: **28 januari 2006.**

Bijvoorkeur kopij in Word 6.0 aanleveren. foto's graag als bijlage,
bijvoorkeur per e-mail (haye.osinga@tiscali.nl of redactie@karmannghiaclub.nl)

Natuurlijk zijn gewoon getypte of geschreven stukjes ook van harte welkom

alle post naar ons nieuwe adres:
Noordendijk 105, 3311 RN Dordrecht

Bij voorbaat dank, de redactie

Evenementenkalender 2006

K.G.C.N. activiteiten voorlopige planning:

26 februari	Algemene Leden Vergadering
8 april	1 ^e Technische dag
7 mei	Voorjaarsrit
25 juni	Zomerrit
3 september	Najaarsrit
7 oktober	2 ^e Technische dag

Overige evenementen

7-8 januari	14 ^{de} Kever Winterfestijn, Autotron Rosmalen. www.keverwinterfestijn.nl
-------------	---

Ook hier zal onze club met een stand vertegenwoordigd zijn.

LET OP: e.e.a. onder voorbehoud van data!

• 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, poest 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 zorgelozer 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-claim korting
- Uitstekende voorwaarden volgens de FEHAC wensen
- Geen maximale taxatiewaarden
- Vaste/club taxatie conform art. 275 WVK
- 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 70 78 / klassiek@gio-adviesgroep.nl

Bouwjaar auto	WA incl. Europa dekking	All risk (WA+Kasko) e	WA+MiniKasko e
	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 assurantiebepaling * vraag naar onze voorwaarden

**Percentage van de taxatiewaarde

Kijk ook op www.klassiekerverzekering.nl

KARMAN N

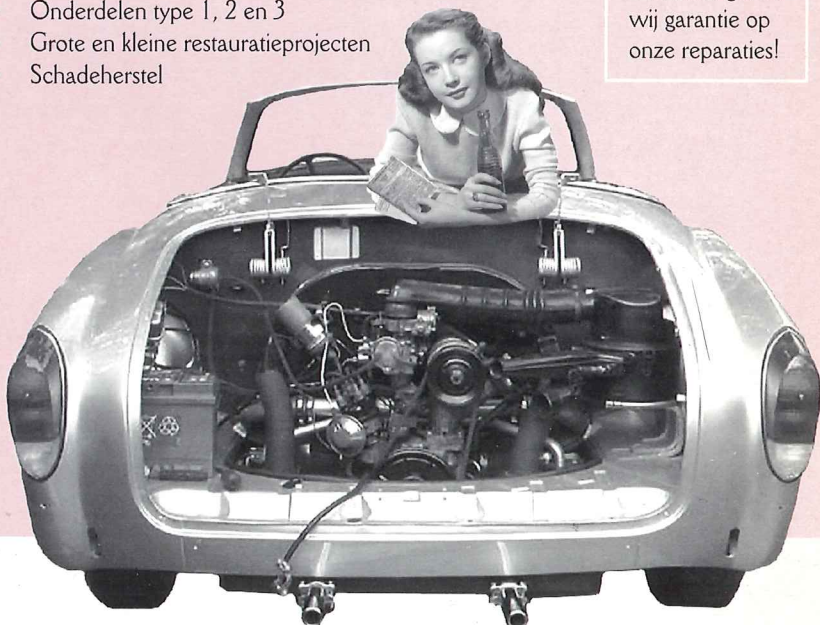
Ykia

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!

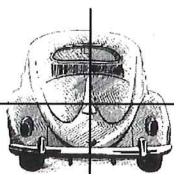


H.B. van Kranen, de oldtimer-specialist voor Volkswagen en Porsche

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