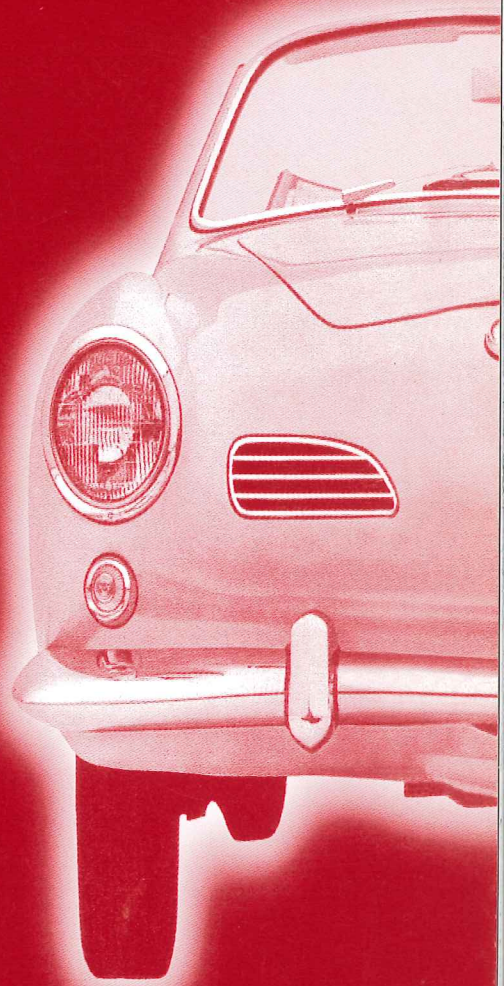
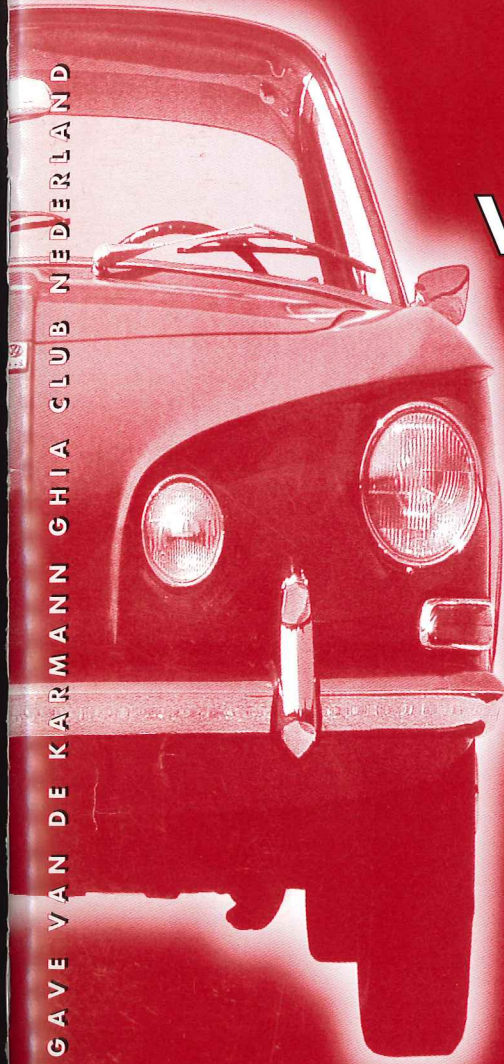


UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

Ghia V A R I A

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



"Ik ben helemaal gek met mijn Karmann, dus voor onderhoud en reparaties ga ik naar VW Classics."

VW Classics, gewoon niet te evenaren



VW Classics
LUCHTGEKOELDE
VOLKSWAGENS

www.vwclassics.nl
Boerenkampaan 58, 5712 AG Someren, Telefoon 0493-470060, e-mail: info@vwclassics.nl
Openings tijden: 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.

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

Inhoud

<i>Oproep</i>	3
<i>Ledenmutaties</i>	5
<i>De type 3 Karmann Ghia</i>	6
<i>De Ghia Varia</i>	11
<i>Restauratievorderingen</i>	13
<i>De andere kant van onze hobby</i>	16
<i>Technische Vraagbaak</i>	17
<i>Clubshop</i>	19
<i>Een Braziliaanse Karmann Ghia in de club</i>	21
<i>Te koop aangeboden</i>	25
<i>Zomerliteratuur</i>	26
<i>Technische dag</i>	29
<i>Clubsite info</i>	30
<i>Evenementenkalender</i>	31
<i>Sluitingsdatum kopij</i>	32

13^e Jaargang no. 62
september 2006

De zesde versnelling.

Hierbij doel ik niet op de versnellingsbak van onze Karmann Ghia, want die heeft er maximaal vier. Ik doel ook niet op het autoprogramma bij SBS, maar op alle club en aanverwante activiteiten die na de zomervakantie op ons af zijn gekomen, of liever gezegd zijn losgebarsten.

Al razendsnel na de vakantie moesten we opschakelen en gingen de KGCN-activiteiten in de zesde versnelling. Het is verbazingwekkend om te zien hoeveel klassieker evenementen en met name Volkswagen festiviteiten in de maand september zijn gepropt.

Fantastisch natuurlijk en zeker ook begrijpelijk omdat iedereen een zo hoog mogelijke "mooiweergarantie" wil hebben, maar aan de andere kant ook wel jammer. Ik zie persoonlijk zoveel dingen voorbij komen waar ik graag naar toe zou gaan, maar helaas...er is al wat anders op die dag wat ook KGCN, VW of klassieker aanverwant is.

Als ik naar onze eigen club kijk, dan hadden wij natuurlijk, naast de najaarsrit samen met de LVWCN, ook nog het Kever Zomerfestijn. Twee geslaagde evenementen waar wij het zomerseizoen mee hebben afgesloten. Van beide evenementen is in het volgende nummer van Ghia Varia een uitgebreid verslag opgenomen.

Martin van Schaik, verantwoordelijk voor de organisatie van onze evenementen, zal na afloop van de Technische Dag opgelucht ademhalen. Hij heeft ontzettend veel werk verzet; eigenlijk te veel en daarom willen wij vragen wie Martin voor de komende seizoenen wil ondersteunen bij dit werk. Het is echt nodig dat we de organisatie van onze evenementen over meerdere schouders kunnen verdelen.

Dus bij deze: Wie ondersteunt Martin en meldt zich hiervoor bij mij aan? Naast deze evenementen is er volop leven in de Karmann Ghia brouwerij. De publicatie van de artikelen die nog in onze clubshop aanwezig zijn heeft geleid tot een aantal bestellingen van leden en dit was voor ons weer aanleiding om een vaste prijslijst in Ghia Varia op te nemen. De discussie omtrent het voortbestaan van de clubshop kunnen we dan ook afronden met de conclusie dat er genoeg belangstelling is en dat wij deze, na een poetsbeurt, ook zeker zullen continueren.

Dat brengt mij op het volgende punt: onze enquête. Ik was erg benieuwd hoeveel formulieren zouden worden geretourneerd, want laten we eerlijk wezen, het aantal reacties op een enquête is in hoge mate een graadmeter voor uw betrokkenheid. Ik kan u melden dat heel veel leden de moeite hebben genomen om zijn/haar mening te geven en ons te helpen met ideeën en suggesties. Kortom: met de betrokkenheid van de KGCN-leden zit het wel snor en wij zijn u ontzettend dankbaar voor uw inbreng.

Is u trouwens iets opgevallen aan Ghia Varia? Hays Osinga is begonnen met een restyle-operatie die uiteindelijk moet leiden tot een nieuw clubblad onder de vertrouwde naam. Laat u de komende maanden verrassen. Afijn, wij houden onze eigen Karmann Ghia nog even in de vierde - en de KGCN nog wel even in de zesde versnelling.

William Arpink
Voorzitter

Karmann Ghia Club Nederland

Verenigingsregister Kamer van Koophandel te Tiel nr. V-40104725, Rabobank, nr.: 33.60.89.988

VOORZITTER

Wiliam Arpink, Burg. Tenkinkstraat 11, 7001 ET Doetinchem. Telefoon (0314) 34 57 07
E-mail: voorzitter@karmannghiaclub.nl

PENNINGMEESTER

G. Dolfing, Nic. Beetskade 49, 1816 BX Alkmaar. Telefoon (06) 247 783 35
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.

Henk Overeem, Klaprooslaan 3, 5691 WL Son. Telefoon (0499) 473 669
E-mail: ledenadministratie@karmannghiaclub.nl

ALGEMENE BESTUURSLEDEN

Vacant.

EVENTEMENTEN

Martin van Schaik, Langstraat 7, 5481 VN Schijndel. Telefoon (073) 54 70 945
E-mail: evenementen@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

ERELEDEN

B.J. van Bolhuis en D. Snel

KLEINE ADVERTENTIES (AANGEBODEN/GEVRAAGD/TE RUIL)

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!

Oproep

Dit jaar hebben we een aantal bijzondere evenementen gehad, zoals de zomermeeting en we hebben net de najaarsmeeting achter de rug. Ook zal nu net het 'zomerfestijn' zijn geweest, waarvoor we de clubstand een totaal ander uiterlijk hebben gegeven en zijn we nog druk bezig met de voorbereidingen voor de Technische dag 'nieuwe stijl'.

Al met al zijn we als bestuur met een hoop zaken bezig waarbij we extra hand- en spandiensten van clubleden heel goed kunnen gebruiken. Dit kan natuurlijk van alles zijn.

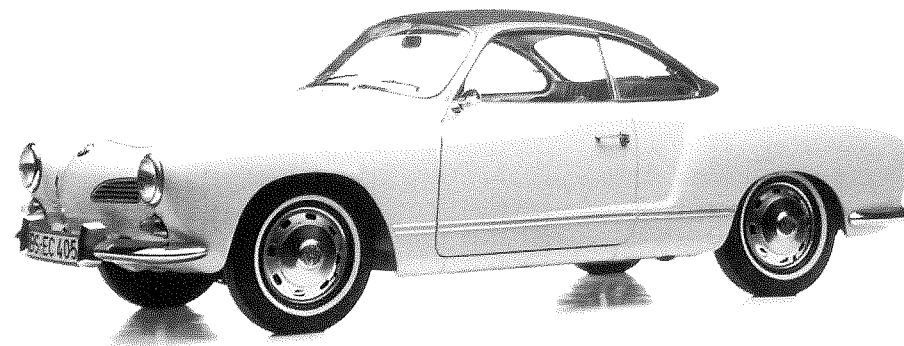
Zo hebben wij bijvoorbeeld heel veel hulp van John Carbone gehad bij het ontwerp van onze clubstand- doeken. Zo iets gaat niet vanzelf, dat begint met een idee en door wat tekeningen en schetsen te maken en praten met 'n ander kom je tot concrete ideeën. Vervolgens moeten er offertes worden aangevraagd en na goedkeur bestellingen worden geplaatst. Dit traject is op veel dingen van toepassing en daar kunnen we best wat hulp bij gebruiken, er zijn genoeg dingen waar 'n ander meer ervaring mee heeft dan het bestuur en

met wiens aanwijzingen of hulp de te klaren klus 'n stuk eenvoudiger wordt.

Ook hebben we 'bemanning' nodig voor de clubstand bij evenementen, zijn er daarvoor onder de leden vrijwilligers? Kortom, wil je zo af en toe iets doen voor de club, meld je dan bij William Arpink, z'n gegevens staan voorin de Ghia varia.

Het bestuur

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



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

Volkswagen. Wie anders?



Importeur: Pon's Automobielhandel B.V., Postbus 72, 3800 HD Amersfoort, telefoon: 033-494 99 44.
Meer weten over Volkswagen? Kijk op www.volkswagen.nl

Nieuwe leden

S. Zwart,
's Gravenzande

**M.C. de Block-
Koolegem,**
Biervliet

H. van Otterloo,
Wageningen

J.E.A. Mandemakers,
Bergeijk

J.C.A.G. Rademaekers,
Haler

E.J. Boertien,
Rotterdam

K. van Uden,
's Hertogenbosch

Verhuisd

S. Zwaagman,
Amsterdam

P.M. Slikker - Michelsen,
Apeldoorn

**S.E. Slits & W.A.
Klausing,**
Barendrecht

Opgezegd

R.J. Dijkman,
Utrecht

J. Beltman,
Rotterdam

E.A.F. Seebus,
Renkum

Geboorte



... Jordy 16 juli 2006

We mogen weer 2 nieuw
'aspirant' clubleden
begroeten:

**Mary Els en Ronald van
Engelenburg** hebben een
zoon gekregen,
roepnaam Jordy.
Geboren op 16 juli 2006.

Op de valreep van de
uitgave van deze Ghia
Varia kregen we het
bericht dat ook onze
webmaster, **Marty van
de Korput**, een dochter
gekregen heeft.
Geboren op 17 augustus
2006.

Bij deze, namens de
club, van harte gefelici-
teerd!

Karmann Ghia Club online

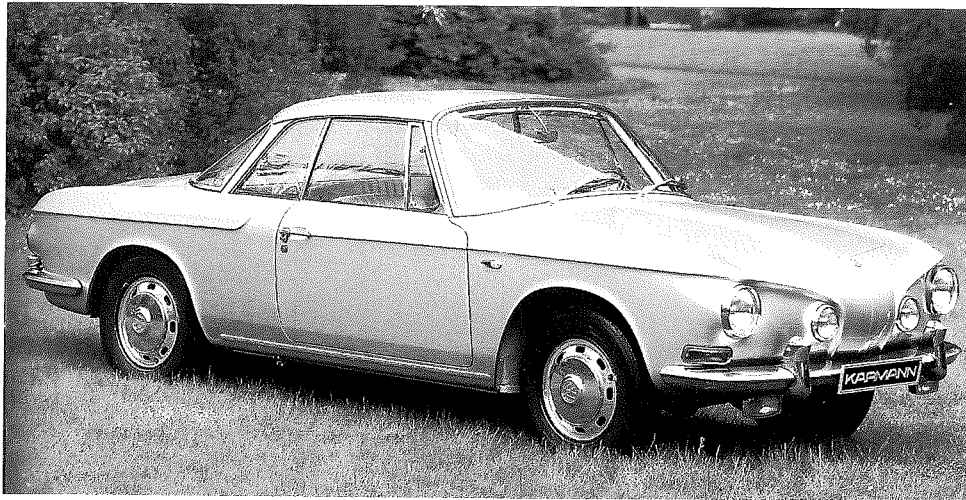
Uw club op internet
www.karmannghiaclub.nl
Surf er eens langs!

Wijzigingen in uw autobestand of gaat u verhuizen?

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

Henk Overeem, Klaprooslaan 3, 5691 WL Son. Tel. (0499) 473 669
E-mail: ledenadministratie@karmannghiaclub.nl

De type 3 Karmann Ghia



Vaak wordt de Karmann Ghia alleen met de type 14 geassocieerd, de 'kleine' Karmann Ghia, terwijl ook die andere 'grote Karmann' zeker niet vergeten mag worden! Ondanks de lage productie-aantallen van de Karmann Ghia type 34, er zijn slechts 42.505 stuks gebouwd tussen maart 1962 en juli 1969, in tegenstelling tot de type 14 waarvan er 443.478 stuks van gemaakt zijn, is er tegenwoordig een groeiende belangstelling voor deze Karmann.

Gedurende mijn vakantie heb ik links en rechts wat in m'n archief gesnuffeld om wat meer te weten te komen over dit type.

Voor de insiders een open deur, maar ik zal eerst maar de type-aanduiding verduidelijken. VW is daar weinig consequent mee omgesprongen en dit kan de nodige verwarringen geven.

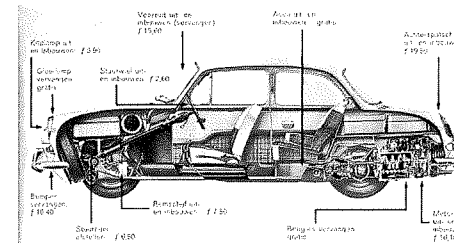
Type 14 is als volgt samengesteld:

- De 1 staat voor het chassis, waarvoor het keverchassis de basis is (het is dus niet wonderlijk dat type 1 de kever is.)
- De 4 staat voor de Karmann carrosserie-uitvoering, ook wel de kleine Karmann genoemd.
- Type 34 is dus volgens dezelfde logica:
- De 3 staat voor het type chassis, ontwikkeld voor de VW 1500 en later in 1965 ook voor de 1600.
- De 4 staat weer voor de Karmann-carrosserie.

In Duitsland wordt hij ook wel "der Großen Karmann" genoemd en in Engeland the "Razor Edge Karmann". Het chassis van de type 3 is 14 cm langer dan die van de kever, type 1. Op de Frankfurter autoshow in september 1961 werden zowel de nieuwe VW 1500 sedan als ook de nieuwe Karmann Ghia, die dus op hetzelfde, zwaardere, chassis was gebouwd, gepresenteerd aan het grote publiek.



De VW 1500 sedan



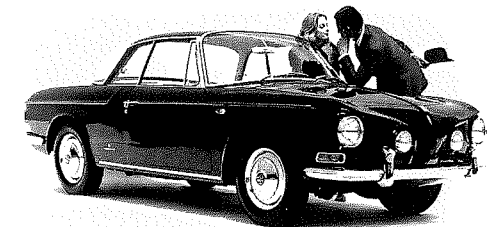
De VW 1500 sedan in doorsnee met enige (onvoorstelbare) reparatieprijzen van 1968.

Om het nog spannender te maken, er is ook een type 341, de cabrioletversie van de type 34. Deze is helaas nooit in productie gegaan.

Ik maak even een stapje terug naar de het ontstaan van deze Karmann. Het probleem was dat midden jaren '50 Volkswagen alleen een kever te koop had met een 1200 motor. Klanten konden niet verleid worden om een overstap te maken naar een grotere en luxere volkswagen, want die was er gewoon niet. Klanten konden daarvoor alleen naar een concurrent stappen. Vandaar dat achter de schermen plannen werden bedacht om deze overstap mogelijk te maken. Hiervoor werd de type 3 bedacht: een grotere volkswagen met nog steeds de betrouwbare techniek voor wat betreft motorisatie en wielophanging, maar wel met een modernere sedan uitstraling, meer binnenruimte en met grote bagageruimtes. Een nieuwe wagen op de markt brengen is één, de dealerorganisatie moet

wereldwijd ook voorbereid zijn met betrekking tot onderdeelvoorziening en onderhoudsmogelijkheden, vandaar dat veel van de betrouwbare kevertechniek op grote schaal werd overgenomen.

'Upgrading' van de kever was één stap en van de Karmann 'n tweede. Ook hier wilde men de auto een meer eigentijdse vorm geven en een robuustere uitstraling geven. De type 14 Karmann werd vooral door de vrouwen erg gewaardeerd, maar niet in die mate door het mannenpubliek. De nieuwe Karmann moest een 'mannen'auto worden.



Een mannenauto dus...

Sergio Sartorelli van Ghia kreeg de opdracht om een studie te maken voor de nieuwe Karmann, gebaseerd op het type 3 chassis. Terwijl in 1959 de prototypes van de VW 1500 sedan al uitvoerig getest werden, werden pas op de Geneefse autosalon de contracten tussen Ghia en Karmann voor de nieuwe Karmann getekend. Volgens de bronnen had Sergio Sartorelli slechts 3 dagen de tijd om de nieuwe 34 te tekenen, inclusief 3D-aanzichten voor goedkeuring aan Luigi Segre, inmiddels manager bij Ghia, destijds zelf verantwoordelijk voor de type 14, de 'kleine' Karmann.

Na goedkeur door Segre heeft Sartorelli de schetsen verder in detail uitgewerkt, daarin bijgestaan door een Amerikaanse nieuweling bij Ghia Turijn, Tom Tajarda. De meeste ideeën van Tajarda, zoals een 3-delige achterraut en een gebogen in

plaats van een doorlopende rand in het achterscherm, schijnen niet goedgekeurd te zijn door Sartorelli. Volgens de overleveringen zijn wel vele van Tajarda's ideeën in de Braziliaanse Karmann Ghia opgenomen, de type TC 145.



De gebogen taillelijn in het achterscherm, die uiteindelijk recht werd uitgevoerd.

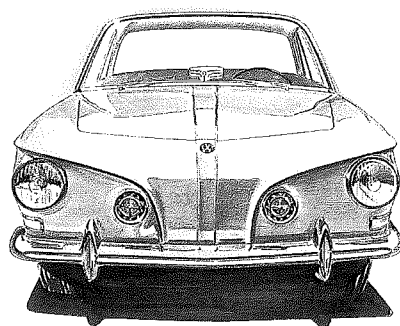
De styling werd getypeerd door de typische jaren '50-invloeden vanuit de USA: veel glasoppervlak, dunne raamstijlen, voor- en achterraut sterk gekromd en sterk hellend geplaatst. Een van de stylingelementen die de nodige discussies heeft gegeven, en nog steeds geeft, werd de introductie van de scherpe 'vouw', ofwel de taillelijn. Dit gaf de carrosserie een vierkant en robuust uiterlijk, precies wat VW had verlangd. Een typische stylingtrend van het begin van de jaren '60 van vooral Amerikaanse auto's. Zoals in de vorige Ghia Varia vermeld waren er vele 'kruisbestuivingen' tussen Ghia en het



Hoewel niet zo duidelijk uit dit aanzicht, een lange achterkant omdat ook hier een 6-cilinder boxermotor was gehuisvest. Duidelijk in ieder geval dezelfde taillelijn.

Chrysler-concern, waardoor veel van Ghia's ontwerpen voor Europa Amerikaanse invloeden kregen en andersom. De achterkant vertoonde hiermee veel gelijkenis met de Amerikaanse Chevrolet Corvair.

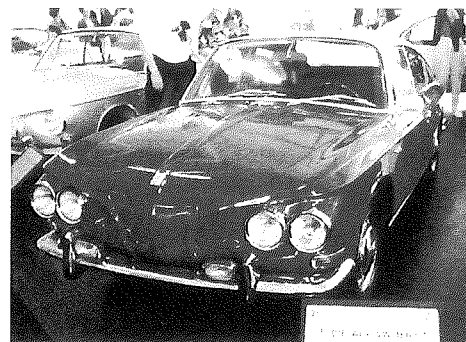
Een ander punt van discussie was het ontwerp van de neus: bijgevoegd een aantal diverse schetsen en proto's met verschillende lay-out. In de styling-schets is zelfs waar te nemen dat de dubbele lampen als verse-lucht-inlaatopeningen werden vormgegeven in plaats van de niervormige luchtinlaten zoals bij de type 14 Karmann. Ook zijn de kleine driehoeksruitjes, zoals bekend van de kever, nu bij deze Karman geïntroduceerd.



De stylingschets met de luchtinlaten in plaats van koplampen



Prototype met dicht bij elkaar staande koplampen zoals door de stylisten gewenst en het prototype met verder uit elkaar staande koplampen zoals uiteindelijk ook in productie genomen is. Oorzaak van deze verplaatsing zijn wettelijke eisen.



Een studie van een Karmann op basis van de 1600 TL, waarbij de koplampen geheel tegen elkaar geplaatst zijn. Het is bij dit prototype gebleven.

De type 3 kreeg, in vergelijking met de 1200cc 34 PK kevermotor, een grotere en sterkere motor door de cilinderinhoud te vergroten naar 1500 cc en het toepassen van dubbele carburateurs, waardoor het vermogen naar 45 PK steeg.

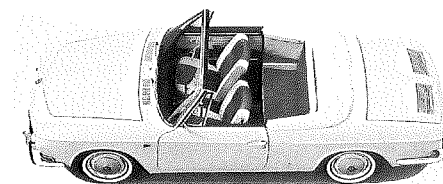
Ook de vooras werd anders geconstrueerd: in plaats van onderhoudsgevoelige fuseepennen werden fuseekogels gebruikt. De torsieveerpakketten maakten nu gebruik van de gehele breedte van de vooras in plaats van de helft van de breedte zoals bij de kever, om meer comfortabelere vering te creëren. Ook werd de stabilisatorveer geïntegreerd in het verenpakket.

Zeker de moeite waard te vermelden is de cabrio-versie van de type 34! In bijgaande foto maakte deze ook zijn debuut in 1996 op de Frankfurter auto-show.

Over de cabrio-versie, type 341 genaamd, gaan meerdere versies rond over de productie-aantallen, aantallen van 16 tot 31 stuks als voorserie-auto. Er schijnen hiervan slechts 2 stuks over te zijn: een in het bezit van Karmann zelf en staat in het Karmann Ghia-museum in Osnabrück, de ander schijnt in handen te zijn van een Duitse lief-



De presentatie van de cabrio-versie trok veel belangstelling. Aan de linkerkant is de type 3 cabrio-versie ook nog te zien, welke eveneens niet in productie is gegaan.



hebber. Alle andere type 34 cabrio-eigenaren zouden een 'replica' cabrio hebben.

Over de reden dat de type 3-cabrio nooit in productie is genomen doen verschillende verhalen de ronde. Het meest bekende verhaal is dat de wagen niet voldoende torsie- en buigstijf zou zijn en daardoor teveel problemen zou geven, of dit nu problemen

van technische aard voor de klant zijn of dat dit puur productietechnische redenen zijn is mij niet duidelijk. Andere redenen zijn de hoge kostprijs, waarvoor je bijna een Porsche kon kopen. De cabrio zou ca. DM 1000,- meer moeten kosten dan de gesloten versie. Hoe dan ook, deze versie is dus helaas nooit in productie gegaan.

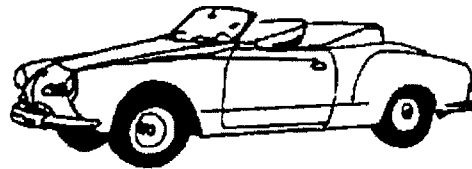
Wellicht dat er binnen de club leden zijn die over de historie van de cabrio meer weten, laat het mij weten dan kan ik dat in een volgende Ghia Varia verwerken.

Voor de volledigheid heb ik van de Karmann GmbH de technische gegevens van de type 34 nog een opgesnuffeld en bij dit artikel gevoegd.

De redactie

Bronnen:

- Malcolm Bobbit, Karmann Ghia Coupe & Cabriolet
- Classic VW's, zomer 1993
- Volksworld, January 1997
- Wilhelm Karmann GmbH, 100 Jahre Karmann, eine Erfolgsgeschichte
- Peter Kurze & Lutz Gaas, der VW im Gala-Kleid
- Colin Burnham, Classic Volkswagens
- Laurence Meredith, Essential Volkswagen Karmann-Ghia
- VW Pon-organisatie, 'de VW', automobilistisch maandblad voor hen die Vooruit Willen

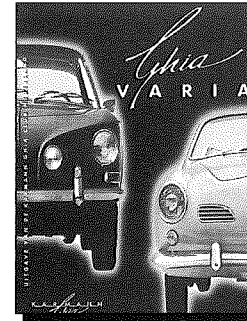


De belangrijkste Modelwijzigingen bij type 34

Jaar

- 1961 In September begint de productie van de VW 1500 Karmann Ghia Coupé.
- 1962 Vanaf juli is tegen meerprijs een elektrisch te bedienen stalen schuifdak leverbaar. De tuimelschakelaar bevindt zich onder de sigarettenaansteker.
- 1963 Vanaf augustus is de VW 1500 Karmann Ghia Coupé ook in S-versie met 54 PK leverbaar. Nieuwe bandenmaat 6.00 S 15 L. In plaats van de halfring heeft het stuurwiel nu drukschakelaars voor de claxon. De verwarming wordt door een handle tussen de voorstoelen bediend. De stoelbekleding en de onderste deurbekleding zijn nu in kunstleer leverbaar. Nieuw embleem op de neus. Nieuwe staalvelgen zonder gatenpatroon. De Coupé is nu ook rechts gestuurd leverbaar.
- 1964 Vanaf augustus is er de ruitenwisser met 2 snelheidsstanden. Nieuwe kleuren en nieuwe patronen voor het interieur. Achterruit met verwarming. Lichtmetaal sierringen voor de velgen als optie leverbaar. Make-up spiegel voor de passagier. Tapijt op de voorste vloer
- 1967 Vanaf augustus is de Coupé optioneel met volautomatische versnellingsbak en brandstofinspuiting leverbaar.
- 1968 Vanaf augustus krijgt de Coupé een dubbele geleide achteras, een afsluitbare tankklep en een verbeterde verwarming. De alarmverlichting is nu standaard.
- 1969 In juni loopt de productie van de type 34 in Osnabrück ten einde.

De Ghia Varia



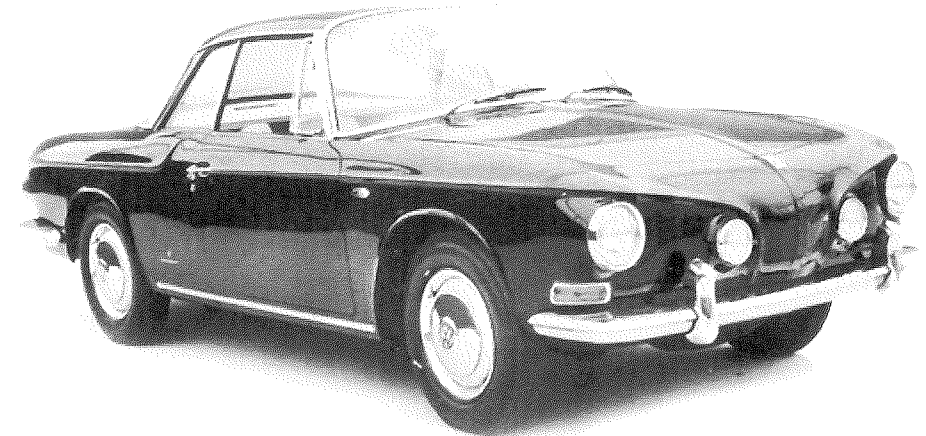
Zoals jullie wellicht gemerkt hebben is het julinumnummer op een iets andere manier op de mat gekomen. We hebben als bestuur een aantal veranderingen uitgevoerd met betrekking tot de Ghia

Varia. Zo worden de bladen nu geseald. Dit is onder meer gedaan om de administratie te vereenvoudigen die nodig is voor de verzending. De opletende leden zullen ook gezien hebben dat we nu een chique papiersoort hebben, gesatineerd en met een lichte crèmekleur. Verder hebben we nu door beter drukwerk de kwaliteit van de foto's aanzienlijk kunnen verbeteren.

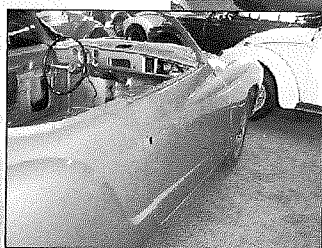
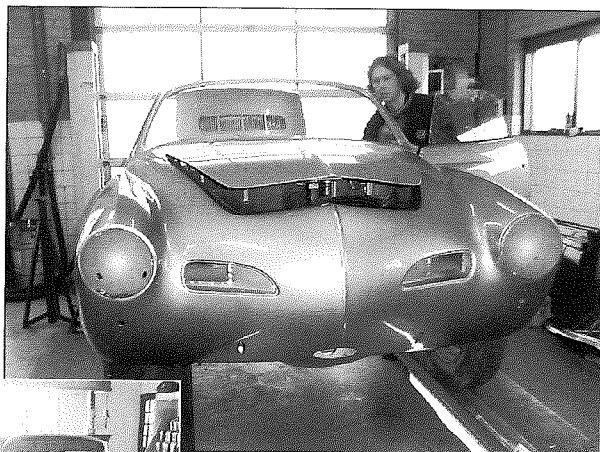
We hopen dan ook dat jullie het blad met meer plezier zullen lezen. Er staan

nog een aantal veranderingen op de agenda, naar wij hopen verbeteringen, die we stap voor stap willen introduceren. Ook is dit afhankelijk van de inmiddels binnengekomen enquêteformulieren natuurlijk.

Het bestuur



Kaag Kevers, ook voor úw Karmann Ghia



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

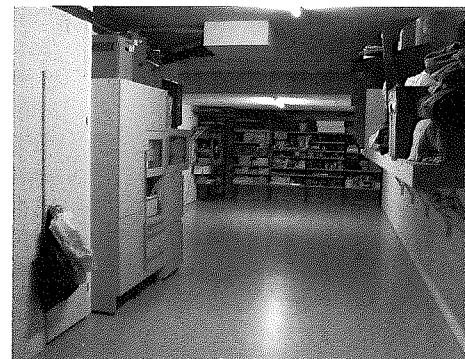
FOGWA

GARANTIEBEDRIJF

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

Restauratievorderingen

We wonen inmiddels alweer een jaar in ons nieuwe huis, time flies when you're having fun, als er nog vrijwilligers zijn om ons te helpen met de plinten, aarzel niet! Eindelijk was de tijd aangebroken om de garage in te richten. Alvorens met inrichten te beginnen wilde ik eerst de vloer netjes afwerken, want als eenmaal de spullen binnen staan kom je daar natuurlijk nooit meer aan toe. Eerst heeft Githa de muren gewit en ik geloof dat Git en ik ergens in mei de vloer van een speciale epoxycoating hebben voorzien, zodat deze nu vloeistofdicht is en olie en benzine kunnen dus geen kwaad meer utrichten als ik dat mors.



De vloer na afwerking met de epoxycoating. Je zou hem bijna niet meer durven te gebruiken.

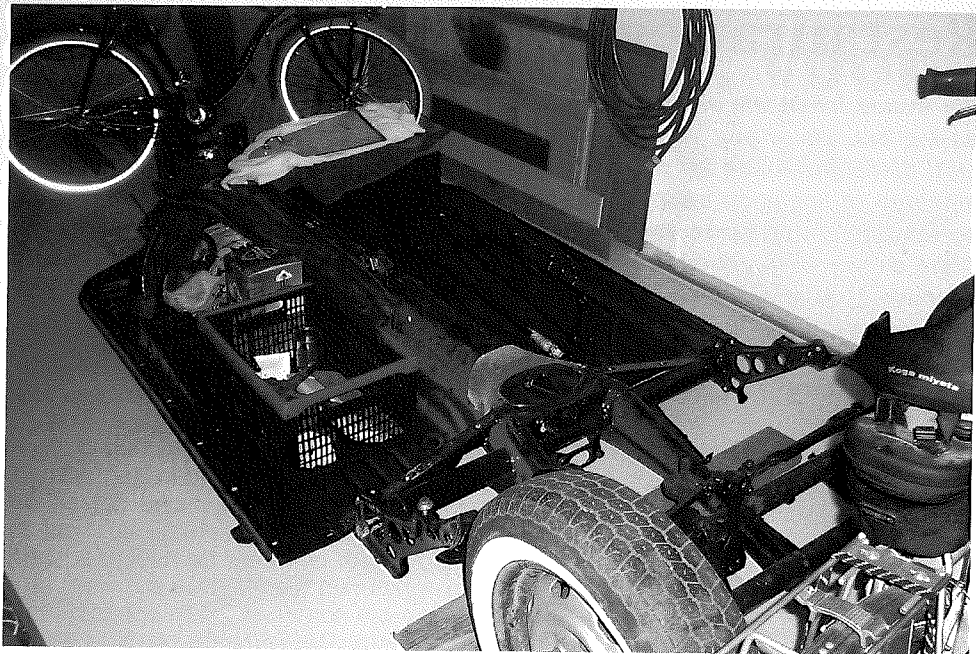
Ik had de eerste week van mijn zomervakantie gepland om de hele handel, auto's en onderdelen, van de schuur naar mijn garage thuis te verhuizen. Dit bleek precies de 2^{de} hittegolf te zijn...

Guus, m'n schoonvader had al aangeboden om te helpen en dat aanbod heb ik met beide handen aangenomen. Mijn zeer behulpzame en gewaardeerde schoonvader heeft een uitermate handige Ford Transit. 'De bus' van m'n schoonouders is al vaak het mikpunt van spot geweest, want waar hebben zij met z'n 2-en toch zo'n lel van een bus voor nodig? Inmiddels is die bus niet alleen als vakantiebus, met dubbele laadvloer om de vele vakantiewijn in te kunnen stouwen..., maar ook tot een volwaardige klusbus omgebouwd!

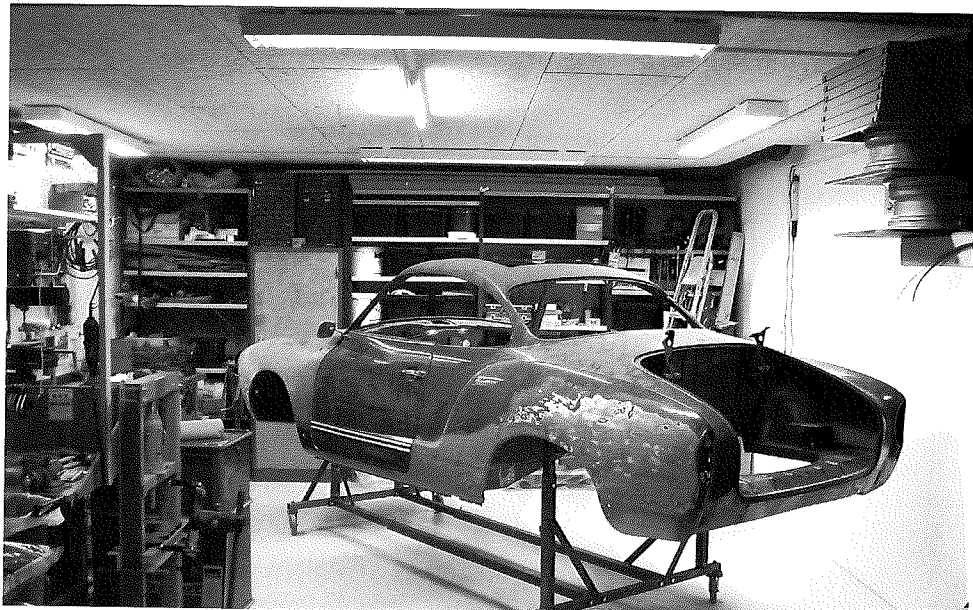
Alvorens de hele handel te kunnen verhuizen hebben we eerst 3 stalen opbergkasten overgebracht. Na de eerste spullen overgebracht te hebben kwam Guus tot de conclusie dat we op de kasten nog een metertje de lucht in konden, om ook daar de nodige spullen op te kunnen slaan. Dus dat werd timmeren om nog eens 2x3m opbergruimte te creëren. De bovenste plank is nu de afdeling kampeeruitrusting geworden.

Ook hebben we de extra TL-lichtbakken opgehangen, die Git had gevonden via marktplaats (verslaafde...). Ik had wel al extra leidingen getrokken en extra wanddozen geplaatst en deze apart afgezekerd, alleen de verlichting was nog niet. Ook dit project dus nu afgerond.

Na enig meetwerk kwam ik tot de conclusie dat het 6m-rek dat ik aan de muur had opgehangen te laag hing. Het idee was namelijk om de auto's zo strak mogelijk tegen de muur te zetten, dus onder deze opbergvloender. In praktijk bleek dat ik de hoogte had opgerekend terwijl de meetlat niet afsteunende op de grond, maar een grote houten balk die net langs mijn auto lag... Afijn, rek leeghalen, alles demonteren, goed idee van Git om alleen maar 6 extra keilbouten te plaatsen en het hele zwikkie één bout naar boven te verplaatsen. Kortom: ruim een halve



Op deze foto is het nu zo goed als nieuwe chassis zichtbaar. Waren we onderweg bijna de veerplaten van de achterwielophanging verloren.



Een foto van de werkplek met de extra verlichting in carré-vorm voor optimaal zicht. Niet meer zichtbaar zijn de 2 werkbanken links van de foto en de werkbank van Githa voor haar goud- en zilversmeedhobby.



Op deze foto is het 6 meter lange onderdelenrek te zien met daarop de dozen van de Karmann-delen, zoveel mogelijk gerubriceerd. Ook heb ik een apart rek gemaakt voor grotere interieur delen, die het best liggend bewaard kunnen worden.

dag extra werk, maar het resultaat gaf eindelijk het gewenste resultaat!

Nu heb je toch altijd meer dan je denkt: we zijn 3 keer met de bus op en neer gereden met alleen maar onderdelen, gereedschap en natuurlijk mijn werktafels. Daarna nog eens 2 keer om motoren en motoronderdelen op te halen. Op wijs advies van Githa heb ik voor elke motor een vlonder getimmerd, met daaronder 4 zwenkwielen. Zo kan ik ze makkelijk verplaatsen en ik heb ze nu netjes onder mijn stellingen kunnen plaatsen. Is echt een aanrader voor de klussers onder ons.

Nu kwam de zwaarste klus: het chassis en de Kever en de Karmann halen bij een temperatuur boven de 30° C. Ook konden we niet met de bus/tandemasser-combinatie achter de schuur komen, zodat we deze moesten afkoppelen en met de hand naar de achterkant van de schuur duwen. Dat dus 3 keer heen en met lading 3 keer terug. Degenen die wel eens aan een tandemasser hebben lopen sjoeren weten wel wat een moeite

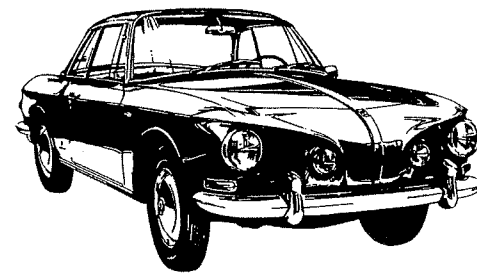
dat kost, en helemaal als je bedenkt dat de ondergrond weiland is! Het leek wel of we onder de douche stonden, zo gutste het zweet van ons af!

Het was die dag ook nog eens de verjaardag van Githa en we zouden nog uit eten gaan met familie en een paar vrienden. Kortom, de hele club zat gezellig in de keuken en op het terras, afgezien van Guus en ik.

Gelukkig konden we de schade beperken: om 20:00 schoven we aan, gedouched en wel zodat we na 'n drankje met zijn allen gezellig de stad in konden lopen naar ons favoriete eetcafé. Ik weet niet meer precies hoe laat we weer thuis waren, maar toen ik dan ook eindelijk in bed lag, was ik direct volledig bewusteloos!

De laatste voorbereiding is nog een extra aansluiting in de meterkast te maken voor de poetsbrug die ik nu eindelijk eens heb gekocht (Git weer gevonden via marktplaats). En dan kan ik eindelijk weer eens aan het werk na ruim een jaar niet aan m'n Karmann-project toegekomen te zijn. Dus ik hoop jullie binnenkort weer 'lastig te kunnen vallen' met de nieuwe vorderingen van het restauratiewerk.

Haye Osinga

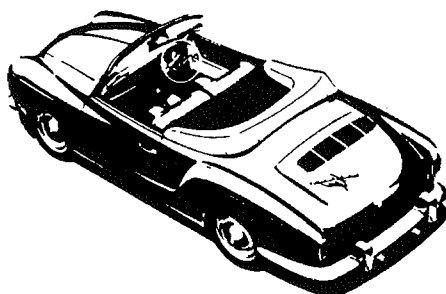


De andere kant van onze hobby

Het is gelukkig al weer een hele tijd geleden dat ik melding kreeg van leden dat er iets vervalends met hun Karmann was gebeurd. Helaas heb ik een akelig bericht gekregen van Tom van Drunen. Tom is al enige tijd met de restauratie van zijn 67-er Karmann bezig en heeft recentelijk geconstateerd dat er een aantal onderdelen zijn verdwenen uit een schuur in Helvoirt, waar hij met z'n restauratieproject bezig is. De diefstal van deze delen moet ergens tussen woensdag 17 mei en zondag 25 juni hebben plaatsgevonden, Tom is niet ieder weekend bezig en aangezien de onderdelen niet direct nodig waren en ze ook niet vooraan in z'n stelling lagen, kan hij niet zeggen wanneer de diefstal exact heeft plaatsgevonden.

Inmiddels heeft Tom aangifte van diefstal gedaan en diverse acties ondernomen om te proberen de onderdelen terug te "vinden", maar tot nu toe zonder succes.

Mocht een van u op de een of andere manier deze delen aangeboden zien worden, wilt U dit melden aan Tom van Drunen, z'n telefoonnummer is 0411-641100 of 06-49 66 24 89 en z'n e-mailadres is tvandrunen@hotmail.com.



De gestolen onderdelen:

- 2x koplampen
- 2x zwarte voorstoelen
- 2x achterlichten (klein type)
- 2x zonnenkleppen (wit)
- 1x halve voorbumper met mistlamp
- 2x knipperlichten voor
- 1x kabelboom
- 1x luchtfilter
- 1x ruitensproeierreservoir
- 2x deurvangers
- 2x deur/raammechanisme
- 1x voorruitrubber
- 1x achterraaitrubber

Zoals jullie zien een aardig kostbare boodschappenlijst, het is duidelijk dat Tom zwaar gedupeerd is.

Dus wie iets weet dat hem kan verder helpen, graag even contact met Tom opnemen.

De redactie

Technische Vraagbaak

Verchromen

Op het forum kwam ik de vraag tegen of er mensen geïnteresseerd waren om gezamenlijk onderdelen te laten verchromen. De meest kwetsbare onderdelen van de Karmann zijn natuurlijk de bumpers, zie de foto van een van mijn bumpers met aan de rechterzijde een krokant gaatje.



De aanbiedingen die in het algemeen aan 'n gegadigde worden gedaan zijn vaak aan de hoge kant. In de enquête zullen we daar waarschijnlijk ook nog wel wat reacties op krijgen. Vooruitlopend op de resultaten wil ik het verchromen eerst nog eens van de technische kant belichten.

Het proces van verchromen bestaat uit een aantal stappen. Aangezien we spreken over het opnieuw verchromen van reeds bestaand chroomwerk, komen hier een aantal handelingen bij.

Die handelingen zijn als volgt:

1. Ontroesten & ontchromen, dit kan zowel mechanisch als via chemische weg, veelal zal na controle het onderdeel op moeilijk bereikbare plekken nog eens met de hand ontchromd moeten worden.

Mechanisch kan door middel van stralen of slijpen. Hierbij verdient stralen de voorkeur, met slijpen kunnen er namelijk vlakke plekken ingeslepen worden.

2. Vaak zullen de delen door roestvorming aangetast zijn: ofwel het plaatwerk is te dun geworden ofwel er zijn gaten in het plaatwerk doorgeroest, zie mijn bumper bijvoorbeeld, nu vanuit de binnenkant gefotografeerd. Niet echt zichtbaar maar op enkele plaatsen houdt het chroom het gat dicht, het onderliggende plaatwerk is volledig weggeroest!



In beide gevallen zal er een nieuw stuk plaat ingelast moeten worden. Dit kan het beste met een auto-geenbrander gebeuren. De lassen moeten goed doorgelast zijn en net zo dik als de plaat zelf zijn. Het kan ook met MIG-MAG apparatuur mits daarvoor lasdraad wordt gebruikt die na het lassen zacht blijft, zodat dit gemakkelijk nabewerkt kan worden. (Ik meen dat de lasdraad dan de toevoeging 'Ti' moet hebben). Het spreekt voor zich dat dit uiterst nauwkeurig moet gebeuren zodat de nabewerkingen minimaal zijn en het resultaat later ook niet meer te zien is.

Een bekend probleem van de Karmann-bumpers is dat deze met name bij de bevestigingspunten aan de hoekstukken doorroesten, aangezien daar vaak vuil achter blijft hangen, hetgeen na verloop van tijd voor roestvorming van binnenuit zorgt. Het bevestigingspunt moet dan van de bumper gehaald worden opdat de bumper zelf goed gerepareerd kan worden. Vervolgens moet de steun weer opnieuw ingelast worden. Kortom: een bewerkelijke zaak.

3. Het strak maken van de ingelaste plaatwerkdelen door middel; van hameren en slijpen zodat deze volkomen glad en strak zijn.
4. Het onderdeel moet grondig worden ontvet. In de professionele bedrijven zijn hiervoor speciaal ingerichte douches beschikbaar.
5. Het chemisch opdampen van nikkel voor een goedhechting van de koperlaag.
6. Wederom schoonmaken en inspectie.
7. Opdampen van de koperlaag.
8. Afhankelijk van de laagdikte van het koper moet dit proces herhaald worden. Een en ander afhankelijk van hoe nauwkeurig de reparaties zijn uitgevoerd: hoe slechter de afwerking destemmeer koper opgedampt moet worden.
9. Het volledig strak slijpen van het onderdeel, wat natuurlijk in stappen wordt doorlopen: van grof naar fijn met daartussen de stappen van schoonmaken voordat met het volgende fijnere schuurwerk begonnen kan worden. Bij goedkoop chroomwerk, wat ik veel op beurzen tegenkom, zie je vaak de schuurkrassen van de onderliggende lagen door het chroom heen schijnen. Vaak is dat de onderzijde van bijvoorbeeld een bumper, dat zit toch niet in het zicht, maar dat is wel een eerste indicatie van min-

dere kwaliteit. Is het een vreselijk slechte kwaliteit dan zie je het zelfs aan de bovenzijde, dus aan de zichtzijde van de bumper!

10. Na het strakslipen en schoonmaken kan de chroomlaag worden opgedampt. Ook hiervan is de kwaliteit weer afhankelijk van de laagdikte, wat weer door de duur van het proces wordt bepaald.

Het mag duidelijk zijn dat de hoeveelheid arbeid en de tijdsduur dat het onderdeel in een bad hangt, in hoge mate de kosten bepalen. Daarom kan het heel goed zijn dat een nieuwe bumper goedkoper is, hierbij hoeft er geen reparatiewerk uitgevoerd te worden. Vervelend is wel dat je niet weet of alle processen correct doorlopen zijn. Ook kan er dunner plaatwerk zijn gebruikt om het perswerk te vergemakkelijken. Vaak worden processen overgeslagen en processen verkort om kosten te besparen. Dat geeft voor het oog een bevredigend resultaat, maar op lange termijn een onvermijdelijk roestige aanblik.

Vanwege bovenstaande redenen en de verhoogde milieu-eisen in West-Europa worden veel verchromwerkzaamheden in lage-lonen-landen uitgevoerd, bv. in Tsjechië. Dat land is het walhalla voor autorestauraties door de enorme vakmanschap die daar nog aanwezig is en de zeer lage loonkosten in vergelijking met ons land in combinatie met de minder strenge milieuwetgeving voor dit soort werk.

Kortom, ik ben benieuwd of de reacties op de enquête en hopelijk ook op dit artikel het startschot zullen zijn voor verdere activiteiten voor het samenvoegen van verchromwerk door en voor clubleden.

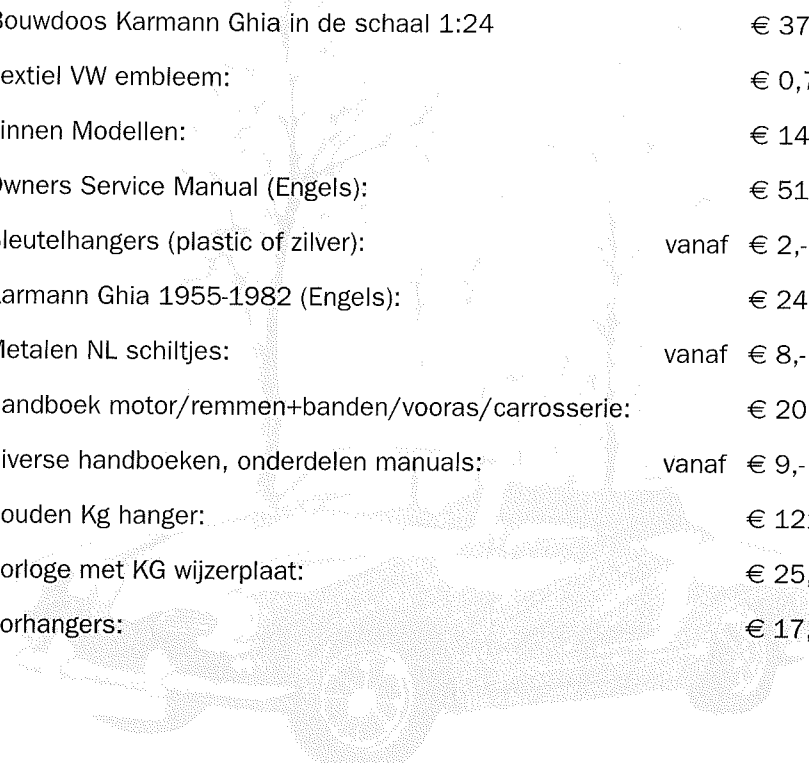
Haye Osinga

Clubshop

Ditmaal even zonder foto's maar welke laatste stand van zaken. Met name willen we vermelden dat de Ghia Varia binders eruit gaan. Voor volgend jaar zullen we nieuwe bestellen. Zeer waarschijnlijk zullen deze een afwijkend uiterlijk en formaat krijgen.

Heeft u interesse in de onderstaande artikelen. Stuur dan een e-mail met vermelding van uw naam en telefoonnummer naar clubshop@karmannghiaclub.nl.

- Ghia Varia binders: € 7,80
- Textiel KGCN embleem: € 4,20
- Polo's met opdruk "KGCN 1994 - 2004": € 5,-
- Miniaturen in de schaal 1:18, 1:43, 1:72, 1:160 vanaf € 12,-
- Bouwdoos Karmann Ghia in de schaal 1:24 € 37,50
- Textiel VW embleem: € 0,75
- Tinnen Modellen: € 14,75
- Owners Service Manual (Engels): € 51,60
- Sleutelhangers (plastic of zilver): vanaf € 2,-
- Karmann Ghia 1955-1982 (Engels): € 24,50
- Metalen NL schiltjes: vanaf € 8,-
- Handboek motor/remmen+banden/voorass/carrosserie: € 20,25
- Diverse handboeken, onderdelen manuals: vanaf € 9,-
- Gouden Kg hanger: € 121,15
- Horloge met KG wijzerplaat: € 25,-
- Oorhangers: € 17,50



Volks Repairs

AIRCOOLED PROFESSIONALS



RESTAUREREN?

LAAT ER GEEN GRAS OVER GROEIEN

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

Industrieweg 36-38
2651 BD Berkel en Rodenrijs
Nederland
Tel: +31-105223577 - Fax: +31-105226809
Website: www.volksrepairs.nl
E-mail: info@volksrepairs.nl

Een Braziliaanse Karmann Ghia in de club



Onlangs kregen we de aanmelding van een nieuw lid met een 'Braziliaanse Karmann'. Ik begreep hieruit dat dit een TC 145 type zou zijn. Echter bleek dit niet het geval: het is een type 14, maar dan geproduceerd in Brazilië!

Bij Karmann Ghia do Brasil zijn van 1961 t/m 1972 type 14 coupé's gebouwd en wel 23.402 stuks. Ook is de cabriolet in Brazilië gebouwd en daar heb ik wat tegenstrijdige informatie over gevonden. Er is melding dat deze alleen tussen 1967 en 1968 is gebouwd in een oplage van slechts 124 stuks, maar ik heb ook bronnen gevonden waarin over een bouwperiode gesproken wordt van 1969 t/m 1972, met een oplage van 177 stuks. In ieder geval zijn de geproduceerde aantallen zeer gering en is de Braziliaanse cabrio dus een zeer bijzondere auto.

Van overheidswege werd ook geëist dat vele delen lokaal geproduceerd werden, door hoge invoerrechten te heffen op geïmporteerde delen, hetgeen vandaag de dag nog steeds zo is. Er bestaan wel gradaties in de lokale producties: in

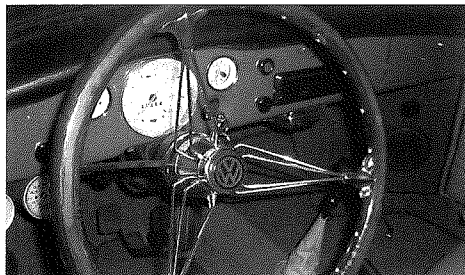
ieder geval is er altijd assemblage, alleen de vraag blijft wat er lokaal wordt geproduceerd. Dit kan betekenen dat een compleet koetswerk, afgelakt en wel, wordt aangeleverd inclusief alle benodigde onderdelen. Dit is het CKD (Complete Knock Down) principe dat door veel automerken vandaag de dag wordt gebruikt. Het kan ook zo zijn dat de lokale overheid eist dat een percentage aan onderdelen lokaal geproduceerd moeten worden.

Bij Karmann Ghia do Brasil werd wel het plaatwerk in Osnabrück geperst, maar werd alles in Brazilië, São Paulo, samengesteld, gelast en gelakt. Ook werden veel delen lokaal gefabriceerd en werden veel delen van de kever 'gekopieerd'. Een aantal opvallende details zijn afwijkend van de Osnabrück-productie. Van al deze details heb ik foto's ter illustratie toegevoegd van Hans Stout's Karmann. Helaas viel onze ontmoeting samen met de Hollandse moesson, dus de foto's moesten in een duistere garagebox worden genomen waardoor die niet al te duidelijk zijn:

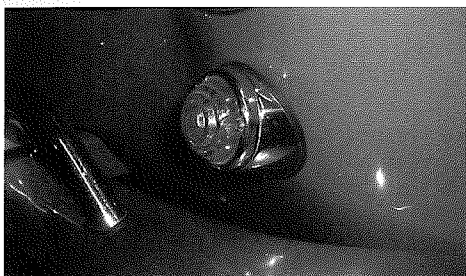
- De oudere 5-gaats velgen in plaats van de nieuwe 4-gaats, inclusief de eivormige wioldoppen



- Afwijkend stuurwiel met het stads-wapen van São Paulo in plaats van Wolfsburg



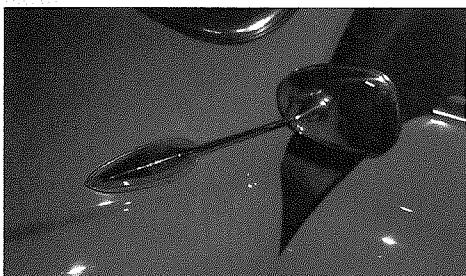
- Gebruik van het oude type knipperlicht aan de voorzijde met helder glas, welke ook als parkeerlicht functioneert, zoals zichtbaar in bijstaande foto



- Achterlichten van de type 3 VW 1500



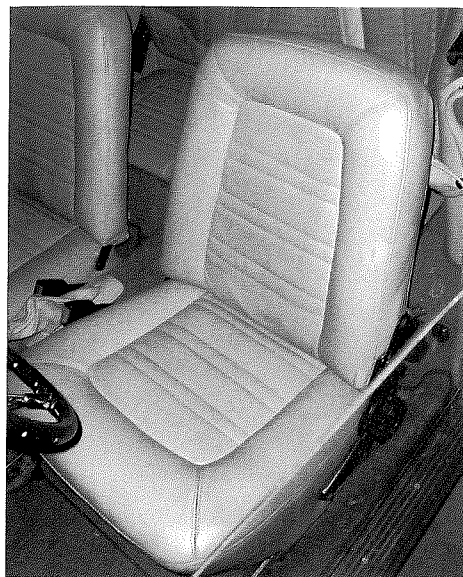
- Montage van de bestuurdersspiegel op het voorscherm in plaats van op de deur



- Afwijkende deurklink



- Ontbreken van verwarming (niet nodig in Brazilië, het is er altijd mooi weer!)



- Anders gevormde voorstoelen



- Een grotere achterraut

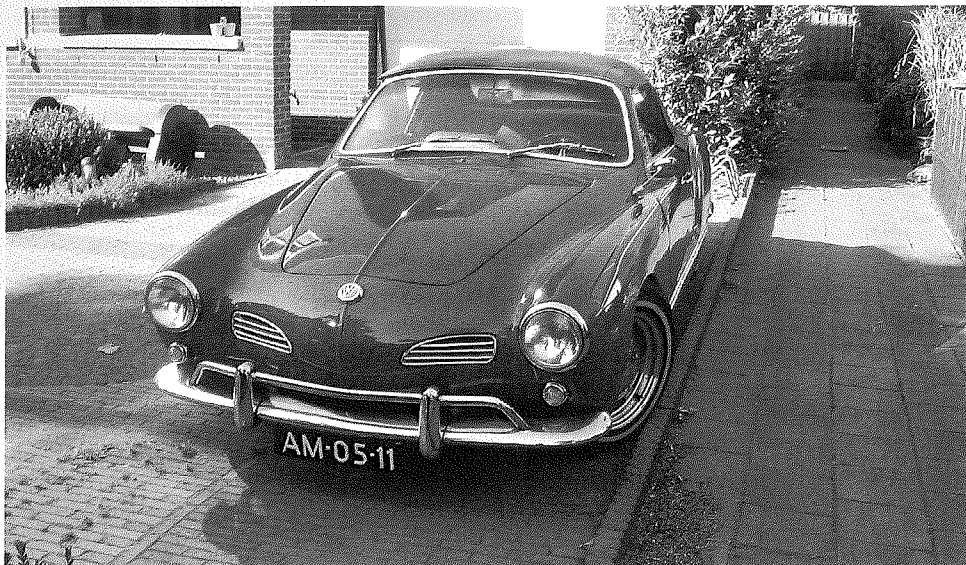
Toen ik de eerste foto's van Hans Stout ontving was ik aangenaam verrast. Na vele pogingen dan toch een afspraak weten te maken om de auto en zijn baas eens wat beter te bekijken. Het leuke is zoals dat bij zovelen is gebeurd, dat Hans zelf zo rond 1968

eens een Karmann Ghia voorbij zag rijden en daar zo door werd getroffen dat hij er zelf ook een wilde hebben. Helaas, de financiën lieten dat toen niet toe, dus reed Hans zoals vele anderen in een gewone kever, die hij met een lening van zijn vader had kunnen kopen. Maar die eerste aanblik was in z'n geheugen gegrift!

Nu, ruim 30 jaar later komt Hans voor zijn werk in Brazilië, São Paulo, terecht waar hij een aantal jaren werkzaam is. In São Paulo werd Hans bedwelmd (letterlijk) door de enorme hoeveelheid op ethanol gestookte kevers. Dat vertrouwde boxermotorgeluid doet hem ook weer herinneren aan zijn eigen Kever van toen. En dan ineens komt hij toevallig via een relatie in contact met Orlando Veneroso (met zo'n naam kun je thuis komen), de voorzitter van de Braziliaanse Karmann Ghia club. Nu bleek die man wel een wagen van zijn collectie te willen afstaan. Ook is dit een van de zeldzame Karmann cabrio's uit 1968, het jaar dat hij voor het eerst een Karmann zag. Deze Karmann is sinds 2004 in het bezit van Orlando jr..

Bij de aanblik van dit stuk oer techniek en jeugdsentiment was Hans meteen verkocht. De auto blijkt in prima staat en is waarschijnlijk door Orlando jr. wat aangepast door de motor wat op te peppen (1998 cc met 2 dubbele Weber-carburateurs en dry-sumpsmering en 2 externe oliekoelers) en een ietwat modernere en uitgebreidere audio-installatie. Voor de opgevoerde motor zijn ook wat extra meters onder het dashboard gemonteerd, zodat in de gaten gehouden kan worden of alles nog in orde is. Of pa hiervan op de hoogte was, geen idee...

Eind mei 2005 wordt de koop gesloten en de wagen wordt voorbereid voor verscheping naar Nederland. Maar dan... Het blijkt dat de Braziliaanse overheid niet toestaat dat lokaal geproduceerde



auto's worden geëxporteerd. Dat kost dus de nodige moeite en correspondentie, waarvoor zelfs het inschakelen van een advocaat noodzakelijk is. Na veel geduld en nog meer betalingen wordt eindelijk toestemming gegeven voor export naar Nederland. De Karmann heeft hierdoor 6 maanden op het haventerrein in São Paulo gebivakkeerd. Na thuiskomst in Rotterdam wordt de wagen direct naar een bekend garagebedrijf van Hans gebracht, om hem klaar te maken voor de RDW-keuring. Gelukkig verloopt die voorspoedig en is er niets op de auto aan te merken. Inmiddels is het eind februari 2006 en de auto is eindelijk gereed om ermee te rijden. Door het matige weer en z'n drukke werkzaamheden is het pas mei voor Hans eindelijk ns een paar tochtjes kan maken met zijn Karmann.

Dus mocht je in de omgeving van Schiedam een rode cabrio type 14 zien rondrijden', met daarin een breed grijnzende man, dat weet je wie dat is!

Hans heeft toegezegd op onze technische dag aanwezig te zijn, zodat we zijn

Karmann aan een nadere inspectie kunnen onderwerpen. Ik heb bovenstaand al een aantal verschillen met de Duitse productie genoemd, wellicht dat er onder onze leden mensen zijn die meer gegevens en wetenswaardigheden hebben over de Braziliaanse productie. Laat het weten, Hans is hierin zeer geïnteresseerd, en ik natuurlijk ook.

Een aantal details om mee af te sluiten: op het kentekenbewijs is de massa van het ledig voertuig 870 kg. en rijklaar 970 kg. Mijn eigen type 14 coupe vermeld 900 kg als ledig gewicht op het kentekenbewijs. Ofwel de Brazilianen hebben een gewichtsreductie doorgevoerd (cabrio's zijn normaliter zwaarder dan coupé's...) of mijn Karmann was bij invoer zwaarder door al het toegevoegde patchwork & plamuur, ik ben bang dat het laatste het geval is geweest...

Namens Hans en Annie Stout,

De redactie

Te koop gevraagd

Voor mijn nieuwe project ('58 cabrio) ben ik op zoek naar het plaatwerk links en rechts in de motorruimte. Momenteel zit er plaatwerk van een later modeltype in, met daarbij een steun voor een luchtfilter. Ik ben op zoek naar het plaatwerk voor een 6V-auto met een accu aan de rechterkant en verder geen poespas. Wie heeft er geschikt plaatwerk of nog een achterkant voor een 6V-type liggen.

Inlichtingen: Patrick Baptist
Tel.: 030-28 95 571
e-mailadres: pbaptist@wanadoo.nl

Te koop aangeboden

Voorruit Karmann Ghia type 14,
prijs € 50,-

Inlichtingen: Fam. G van de Berg/
E. Opmeer
Tel.: 0181-461 791 of
06-22 68 68 88

Karmann
V A R I A

Advertenties dienen schriftelijk opgegeven te worden bij de redactie t.a.v. Haye Osinga, Silkveld 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.



Zomerliteratuur

Zoals ieder jaar, althans, als we in Frankrijk camperen, struin ik altijd de autobladenschappen af in de megasupermarkten. Vorig zat er geen vakantie in in verband met onze verhuizing, dit jaar hebben we weer 2 weken in 'la douce France' mogen verblijven met onze tent. Helaas zijn we nog steeds aangewezen op een modern frans vervoermiddel, maar gezien de enorme temperaturen van 35° C op de heenreis is dat geen straf: een airco is dan toch wel een aangename luxe! Enfin, die 35° C hebben we maar één dag gehad, daarna was het vrij wisselvallig, maar toch met lekkere zomersweer. Ik streef er in ieder geval naar om volgend jaar in onze Karmann te rijden.

Zoals gezegd heb ik de Franse autobladenschappen uitgekamd en naast voornamelijk 2CV-blaadjes kwam ik dan toch een van de beste bladen tegen die Frankrijk kent op VW-gebied: 'Super VW-magazine', en oh wat een geluk, een bijzonder 'tech'-uitgave! Aangezien ik ook nog een paar kevers tussen het restospul heb staan, is ieder techniekartikel interessant. Wat juist zo leuk is aan dit Franse blad is het fanatisme waarmee ze de VW techniek proberen te verbeteren, met zo min mogelijk kosten, dus grijpt men naar Franse auto-onderdelen, van onder andere Citroën en Peugeot! Ja, dat doet de verstokte VW-enthousiasteling natuurlijk pijn (kostenreductie OK, maar betere kwaliteit...?),

Uw Karmann Ghia met 20% korting verzekerd!

U bent zuinig op uw Karmann Ghia, maar u hebt niet altijd alles zelf in de hand. Een deuk, kras... schade is zo gemaakt. Gelukkig kunt u 'm goed verzekeren met een VVS autoverzekering. Want VVS Verzekeringen is al meer dan 40 jaar dé specialist in de mobiliteitsbranche en weet als geen ander dat u bij schade snel en adequaat geholpen wilt worden.

Met een VVS autoverzekering kunt u prima verzekerd op weg. En het kan u veel geld besparen. Sterker, bij VVS krijgt u 20% korting op een autoverzekering voor uw Karmann Ghia.

VVS
VERZEKERINGEN

Meer informatie of vrijblijvend een offerte ontvangen?
Bel ons op (020) 660 72 72.

GEAUTOMOTIVEERD
SINDS 1960

Postbus 53 ■ 1110 AB Diemen ■ Telefoon (020) 660 72 72 ■ Fax (020) 660 24 22 ■ info@vvs.nl ■ www.vvs.nl



Ook worden er zelfbedachte constructies toegelicht en worden er reproductietekeningen toegevoegd van bepaalde specifieke VW-gereedschappen om zelf te maken (in dit blad bijvoorbeeld een spoelbak om de versnellingsbak in schoon te maken, is tenslotte een dagelijkse klus niet?).

Kortom veel variatie, lastig met al dat Frans natuurlijk, maar over het algemeen haal je de strekking wel uit een artikel. Leuk is natuurlijk ook dat je de prijzen in Euro's zo goed kunt vergelijken met onze Nederlandse handelaren, da's altijd handig, niet?

Jammer dat ik niets over een Karmann Ghia heb kunnen vinden, afgezien van de achterzijde van de kaft met daarop een reclame voor een of ander poetsmiddel voor een 'gepimpte' Karmann Ghia type 34. Aangezien deze Ghia Varia enigszins is gewijd aan de type 34 heb ik deze foto erbij gedaan. Helaas hebben we (nog) geen kleuren-druk, maar stel je het als volgt voor: de carrosserie in goudkleur, witleder interieur en supergepolijste wielen....

De redactie

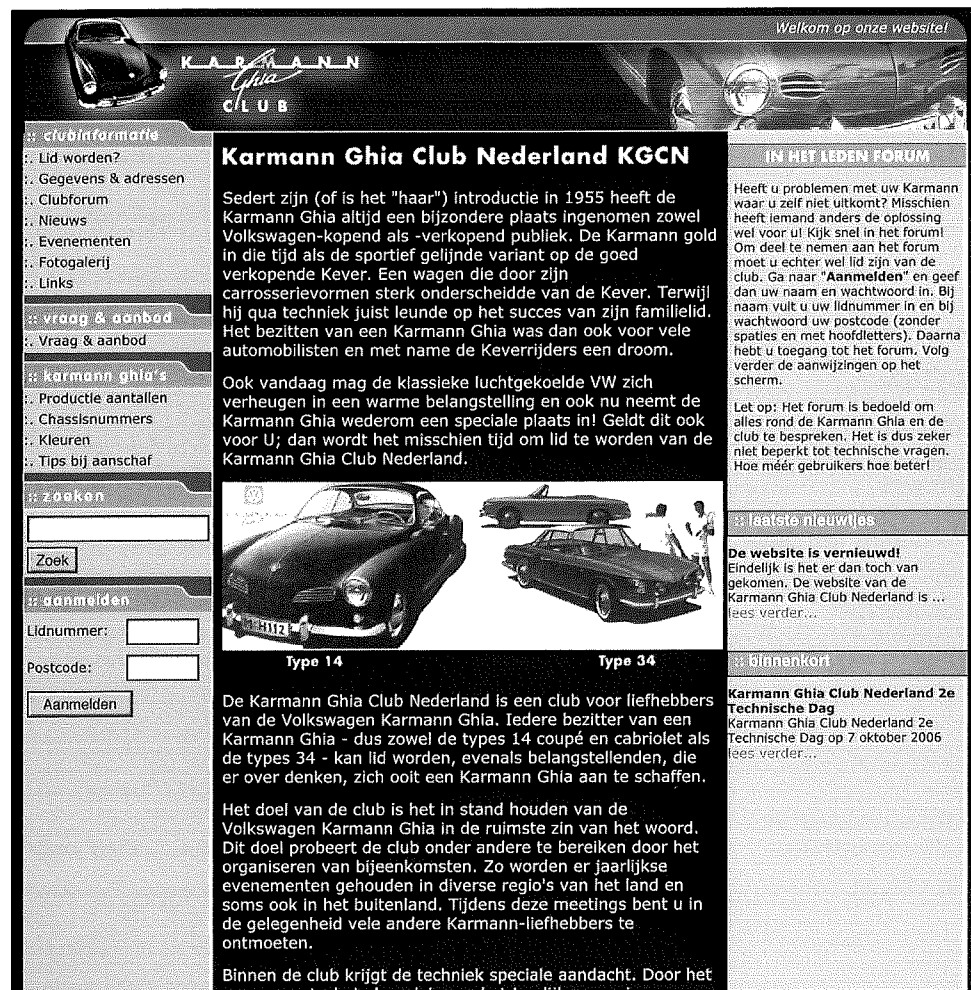
Clubsite info

De najaarsmeeting is weer achter de rug en zoals jullie hebben gemerkt hebben we een amateurfotografie weten te strikken. Zij heeft met veel overgave een hele serie foto's van de deelnemers met hun Karmann genomen.

Een selectie van de foto's zijn op onze website te bekijken en na te bestellen

op formaat 20x30 cm. De nabestelling kan eveneens via de website worden gedaan via het speciaal daarvoor aangemaakte bestelformulier. De prijs per foto is bij het maken van dit artikel nog niet bekend maar dat zullen we ook op de website vermelden.

Het bestuur



Karmann Ghia Club Nederland KGCN

Sedert zijn (of is het "haar") introductie in 1955 heeft de Karmann Ghia altijd een bijzondere plaats ingenomen zowel Volkswagen-kopend als -verkopend publiek. De Karmann gold in die tijd als de sportief gelijnde variant op de goed verkopende Kever. Een wagen die door zijn carrossierlevormen sterk onderscheidde van de Kever. Terwijl hij qua techniek juist leunde op het succes van zijn familielid. Het bezitten van een Karmann Ghia was dan ook voor vele automobilisten en met name de Keverrijders een droom.

Ook vandaag mag de klassieke luchtgekoelde VW zich verheugen in een warme belangstelling en ook nu neemt de Karmann Ghia wederom een speciale plaats in! Geldt dit ook voor U; dan wordt het misschien tijd om lid te worden van de Karmann Ghia Club Nederland.

Heeft u problemen met uw Karmann waar u zelf niet uitkomt? Misschien heeft iemand anders de oplossing wel voor u! Kijk snel in het forum! Om deel te nemen aan het forum moet u echter wel lid zijn van de club. Ga naar "Aanmelden" en geef dan uw naam en wachtwoord in. Bij naam vult u uw lidnummer in en bij wachtwoord uw postcode (zonder spaties en met hoofdletters). Daarna hebt u toegang tot het forum. Volg verder de aanwijzingen op het scherm.

Let op: Het forum is bedoeld om alles rond de Karmann Ghia en de club te bespreken. Het is dus zeker niet beperkt tot technische vragen. Hoe méér gebruikers hoe beter!

laatste nieuwtjes

De website is vernieuwd! Eindelijk is het er dan toch van gekomen. De website van de Karmann Ghia Club Nederland is ... lees verder...

Binnenkort

Karmann Ghia Club Nederland 2e Technische Dag
Karmann Ghia Club Nederland 2e Technische Dag op 7 oktober 2006 lees verder...

Type 14 **Type 34**

De Karmann Ghia Club Nederland is een club voor liefhebbers van de Volkswagen Karmann Ghia. Iedere bezitter van een Karmann Ghia - dus zowel de types 14 coupé en cabriolet als de types 34 - kan lid worden, evenals belangstellenden, die er over denken, zich ooit een Karmann Ghia aan te schaffen.

Het doel van de club is het in stand houden van de Volkswagen Karmann Ghia in de ruimste zin van het woord. Dit doel probeert de club onder andere te bereiken door het organiseren van bijeenkomsten. Zo worden er jaarlijkse evenementen gehouden in diverse regio's van het land en soms ook in het buitenland. Tijdens deze meetings bent u in de gelegenheid vele andere Karmann-liefhebbers te ontmoeten.

Binnen de club krijgt de techniek speciale aandacht. Door het geven van technische adviezen, het jaarlijkse organiseren van

Evenementenkalender K.G.V.N. 2006

We kunnen terugkijken op een perfecte najaarsrit. De samenwerking met de LVWCN was een nieuwe en geslaagde ervaring. In dit kader dank aan alle leden van de KGCN alsook aan die van de LVWCN die hieraan meegewerkt hebben om dit mogelijk te maken.

Op de plank staat nog onze technische dag. We hopen dat deze dag ook druk bezocht zal worden.

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

7 oktober 2^e Technische dag
AutoLichtstad te Son

Overige evenementen:

Helaas het seizoen zit erop, geen andere evenementen bekend bij het bestuur.

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

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

Sluitingsdatum kopij

De volgende Ghia Varia verschijnt december 2006.
De deadline voor kopij is: **31 oktober 2006.**

Bij voorkeur kopij graag per e-mail in
MS Word 6.0 of hoger aanleveren, foto's (rgb .jpg) graag als bijlage
Natuurlijk zijn gewoon getypte, of geschreven stukjes ook van harte welkom!

E-mail naar: redactie@karmannghiaclub.nl
Alle post naar: Noordendijk 105, 3311 RN Dordrecht

Bij voorbaat dank, de redactie



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

• 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 zorgeloos 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
- Uitzonderlijke voorwaarden volgens de FEHAC wensen
- Geen maximale taxatiewaarden
- Vaste/dub 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 'Autohobbyritten 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 personeelauto's inclusief Europa dekking
• Premies exclusief poliskosten en assurantiebelasting * vraag naar onze voorwaarden

** Premie van de laatste waarde

Kijk ook op www.klassiekerverzekering.nl

KARMANN

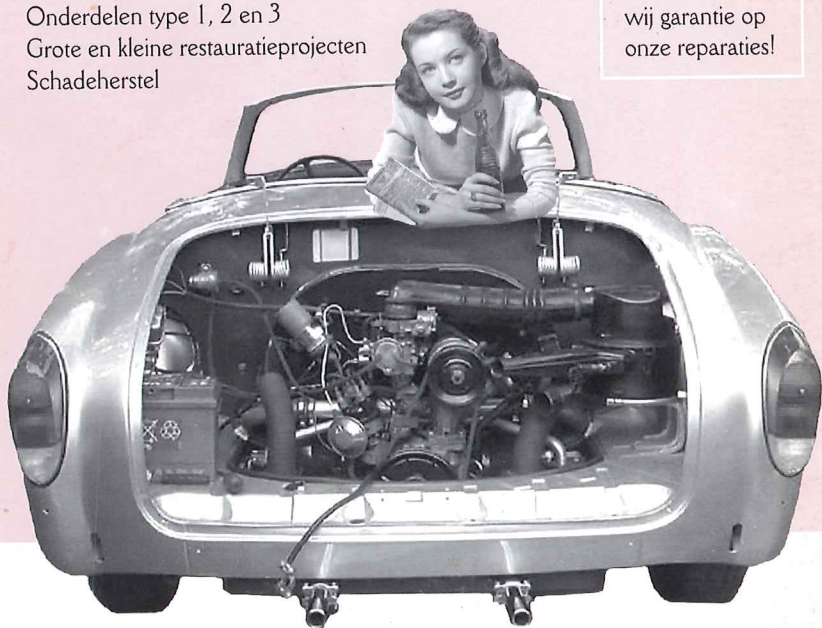
Typia

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!

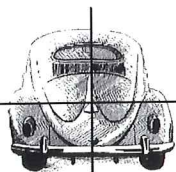


H.B. van Kranen, de oldtimer-specialist voor Volkswagen en Porsche

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