

Ghia

V A R I A



UITGAVE VAN DE KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND | 17E JAARGANG NUMMER 81 JULI 2010

- DE KARMANN VAN TANTE AN -
- ELFSTEDEN NAJAARSRIT/WEEKEND -
- RESTAURATIE KG LOWLIGHT -
- ERGENS ROND 1997... -

K A R M A N N

Ghia

CLUB NEDERLAND

VW Classics

gewoon niet te evenaren.



Bij VW Classics
ben je zeker van een
betrouwbare klassieker.
En voor aardige
accessoires kan je
terecht in onze
uitgebreide winkel.
www.vwclassics.nl



VW Classics
LUCHTGEKÖLDDE
VOLKSWAGENS

Boerenkampaan 58, 5712 AG Someren, Telefoon 0493-470060. E-Mail: info@vwclassics.nl
Internet: www.vwclassics.nl Dinsdag t/m vrijdag van 9.00 tot 17.30 uur. zaterdag
van 9.00 tot 16.00 uur. dinsdagavond van 19.30 tot 21.30 uur.

KARMAANN

Ghia

CLUB NEDERLAND



BEST WEL SPANNEND....

Nog twee dagen te gaan en dan staat voor ons een lange reis voor de boeg. Op 3 juni vertrekken wij, samen met nog 11 andere clubleden, richting Denemarken voor het 30 Jarig Jubileum weekend van de Deense Karmann Ghia Club. Een rit die enkele reis circa 600 kilometer lang is. Aansluitend viereen wij daarna nog twee weken vakantie in Denemarken.

Voor deze lange reis is onze Karmann Ghia in topvorm gebracht. Naast een bezoek aan de garage voor een grote onderhoudsbeurt, zijn er diverse kleine dingen aangepakt die al een tijdje op het lijstje "to do" stonden. Tijdens het Pinksterweekend hebben we nog een lange proefrit gemaakt om zeker te weten dat de Karmann Ghia in topconditie is. Maar goed ook, want op de terugweg van de Veluwe hield de kilometerteller er plots mee op. Een gebroken kilometerkabel. Dankzij de snelle levering van onze sponsor Paruzzi hoef ik mij in ieder geval geen zorgen te maken dat ik niet weet hoe snel ik rij op de Duitse Autobahn.

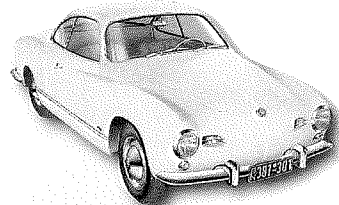
U kunt zich voorstellen dat wij dit allemaal best wel spannend vinden, hoe deze "wereldreis" met onze Karmann Ghia zal gaan verlopen. Ik hou u van onze belevenissen op de hoogte middels een reisverslag in de komende Ghia Varia's.

Lijkt het u ook leuk om een meerdaags meeting mee te maken, dan kan ik u zeker aanraden om deel te nemen aan de komende najaarsrit. Deze meeting zal plaatsvinden in de provincie Friesland op 10 t/m 12 september. Gedurende de rit zullen wij langs de Friese 11 steden rijden. Het inschrijfformulier voor deze meeting is opgenomen in deze Ghia Varia. En laten we eerlijk zijn, qua Fries dialect waant u zich gedurende dit weekend al een beetje in het buitenland....

Op bestuurlijk niveau is er inmiddels een vacature ontstaan voor de functie van secretaris. Tijdens onze laatste bestuursvergadering heeft Arnoud Mestrum aangegeven dat hij, na 6 jaar te hebben gefunctioneerd als secretaris, dit stokje graag wil overdragen. Wij zijn als bestuur dus naarstig op zoek naar een waardige opvolger. Spreekt u een bestuursfunctie binnen de Karmann Ghia Club Nederland u aan en lijkt het u interessant om mee te denken en te bouwen aan de toekomst van onze Club, neem dan contact op met ondergetekende.

Rest mij u een goede zomer toe te wensen met veel toerplezier!

Gerard Dolfing
Voorzitter



KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

Verenigingsregister Kamer van Koophandel te Tiel, nr: V-40104725
Rabobank, nr. 33.60.89.988 Website: www.KarmannGhiaClub.nl

VOORZITTER

Gerard Dolfig
Nic. Beetskade 49 - 1816 BX Alkmaar
T 072 - 51 25 476 / 06 - 14 545 319
E-mail: voorzitter@karmannghiaclub.nl

PENNINGMEESTER

Nico de Winter
Hackfortstraat 32
3223 GC Hellevoetsluis
T 0181-325664
E penningmeester@karmannghiaclub.nl

SECRETARIS

Arnoud Mestrum
Sloterweg 69
1171 CG Badhoevedorp
T 020 - 44 92 990
E secretaris@karmannghiaclub.nl

PUBLIC RELATIONS

Patrick Baptist
Karawanken 32 - 3524 DA Utrecht
T 06-54771835
E pr@karmannghiaclub.nl

REDACTIE

George Steur
Oude Kerkweg 42 - 1251 NZ Laren
T 035-5387966/06-26142505
E redactie@karmannghiaclub.nl

LEDENADMINISTRATIE K.G.C.N.

Tom Kouters
Hoevehei 10 - 5508 TJ Veldhoven
T 040-254 75 24
E ledenadministratie@karmannghiaclub.nl

EVENEMENTEN

Gerrie Schouten - Buijs
Broeksloot 67 - 3474 HS Zegveld
T 0348 - 69 11 72
E evenementen@karmannghiaclub.nl

TECHNISCH ADVISEUR

Dick Loenen
Voor informatie bellen van ma t/m vrij
van 19.00 - 21.00 uur - T 035 - 62 45 223
Kees Schultz
T 06 - 26 04 22 66
Vragen via email: schultz48@zonnet.nl

WEBMAIL BEHEERDER

Marty van de Korput
Slingerstraat 7 - 4641 GJ Ossendrecht
T 0164 - 67 41 70
E webmaster@karmannghiaclub.nl

INTERNETREDACTIE

Vincent Peeters
Burg.Verstaatenlaan 7b
6641 CC Beuningen
T 024 - 67 77 771
E redactie@karmannghiaclub.nl

ERELEDEN

B.J. van Bolhuis, D. Snel, W. Arpink

KLEINE ADVERTENTIES

Kleine advertenties (aangeboden/
gevraagd/te ruil) zijn voor leden,
inclusief foto's, gratis.

George Steur
Oude Kerkweg 42
1251 NZ Laren
opgaven inclusief foto's, liefst per e-mail
of schriftelijk naar bovenstaand adres.
E redactie@karmannghiaclub.nl

RECLAME-ADVERTENTIES

Voor reclame advertenties kunt u
contact opnemen met onze secretaris.
Arnoud Mestrum
T 020 - 44 92 990
E secretaris@karmannghiaclub.nl
Bij plaatsing gedurende één kalenderjaar
(minimaal 5 nummers) 10% korting.

SLUITINGSDATUM KOPIJ

De volgende Ghia Varia verschijnt:
september 2010.
De deadline voor kopij is:
31 augustus 2010. Bij voorkeur kopij
graag per e-mail in Word 6.0 aanleveren,
foto's (jpg) graag als bijlage. Natuurlijk
zijn gewoon getypte of geschreven
stukjes ook van harte welkom!
E-mail naar: redactie@karmannghiaclub.nl
Alle post naar:
Oude Kerkweg 42, 1251 NZ Laren
Bij voorbaat dank, de redactie

CONTRIBUTIE

De contributie per kalenderjaar
bedraagt €32,50. Bij inschrijving dient
éénmalig een bedrag van €11,- te
worden voldaan. Indien bij continuering
van het lidmaatschap de bijdrage voor
het volgende kalenderjaar niet binnen 30
dagen na factuurdatum is ontvangen, wordt
een bedrag van €5,- voor administratie
en incassokosten in rekening gebracht.
Opzegging graag voorafgaand aan het
nieuwe lidmaatschapsjaar!

WIJZIGINGEN IN UW AUTOBESTAND
OF GAAT U VERHUIZEN?

Meldt dit dan a.u.b. telefonisch of schriftelijk
aan de Karmann Ghia-ledenadministratie:
Tom Kouters
Hoevehei 10
5508 TJ Veldhoven
T. 040-2547524
E ledenadministratie@karmannghiaclub.nl

CLUBSHOP

Inlichtingen en bestellingen bij:
Vincent Mekenkamp
Waardijnburg 38
3437 AR Nieuwegein
E clubshop@karmannghiaclub.nl



INHOUD

17E JAARGANG NR. 81 JULI 2010

| | |
|---|----|
| Verslag Voorjaarsrit | 4 |
| Uitnodiging Friese Elfsteden Najaarsrit/Weekend | 6 |
| De Karmann van Tante An | 8 |
| Opvolger gezocht | 12 |
| Te koop | 12 |
| Ergens rond 1997.... | 14 |
| De Restauratie van mijn KG uit 1959 | 19 |
| Stichting ZIEZEZO Toer | 26 |
| Karmann Ghia modelauto's deel4 | 28 |
| Uitnodiging Technische "borrelmiddag" | 29 |
| Notulen ALV 2010 | 30 |
| Ledenmutaties | 32 |
| Buitenlandrit KG 34/Autostadt | 34 |
| Noordkaap deel 5 | 36 |



VERSLAG VOORJAARSRIT MET EEN KONINKLIJK TINTJE

Nico Zwakman

Opgetogen en vol goede moed togen wij op weg naar Bodegraven, alwaar het verzamelen was in het AC restaurant. Bekend terrein, want we zijn daar al eerder een rit gestart. Helaas was het weer niet al te best, een beetje een druilerige dag zou het worden. Op de technische dag leek het of er niet veel animo was voor de rit, hij was op koninginnedag en veel leden hadden op de dag verplichtingen. Gelukkig bleek niets minder waar, want er waren toch bijna 40 auto's! De ontvangstzaal zat vol oude bekenden en het was dan ook een hartelijk weerzien voor een ieder: John en Mieke hadden het weer perfect geregeld, een tas met leuke hebbedingetjes, een oranje strikje voor op de antenne (of bij gebrek daaraan, aan de ruitenwischer of spiegel) en een beschrijving van de rit. Een route die weer veel moois in petto had.

Maar eerst koffie met gebak, en bijpraten met de leden. Na twee koffie en een heerlijk gebakje, nam Gerard het woord en heette een ieder van harte welkom. Na een lange winterstop was het heerlijk om weer met z'n allen bij elkaar te zijn.

En dan was het tijd om aan de rit te beginnen. Helaas regende het nog steeds, maar dat mocht de pret uiteraard niet drukken. Na een klein stukje snelweg namen we de afslag naar Gouda/Boskoop en kwamen we via een aantal wegen uit op



een prachtig smal weggetje langs mooie huizen en landerijen. Uiteindelijk kwamen we uit in Zegveld. Via Zegveld reden we door naar het plaatsje Noorden. In Noorden waren twee cafe's, zo beloofde de beschrijving, tijd dus voor een hapje. We parkeerden de auto op de parkeerplaats voor de kerk, wat eigenlijk niet mocht, maar ja het was wel een mooi gezicht, al die Karmannen. We besloten naar het cafeetje te gaan waar het nog wat rustiger was, hoewel de parkeerplaats bij de cafe's aangaf dat er nog wat stond te gebeuren. Tenten waren opgebouwd en een bier-tap stond klaar. We togen met een aantal het donkere cafe binnen en werden welkom geheten door een ietwat slaperig uitziende eigenaar. We namen plaats aan twee hoge tafels en vroegen om de kaart. Ondertussen hadden we ontdekt dat de TV aanstond, maar niet op de toer van de Koningin! We vonden dat daar

verandering in moest komen en Sonja vroeg de eigenaar of de TV op de bewuste zender mocht. Dat mocht en konden we nog even kijken wat onze vorstin zoal uitspookte. De baas had inmiddels de drankjes opgenomen en kwam deze al struikelend brengen. Een cola-glas sneuvelde en een thee was hij vergeten. Maar dat kwam allemaal goed "het was nogal laat geworden de avond ervoor". Een beetje benauwd vroeg hij of we soms ook iets wilde eten, dat wilden we en dus bracht hij ons de kaart. We kozen een lunch-gerecht uit en na enige tijd wachten kwam hij met de gerechten. En eerlijk is eerlijk, ondanks de slaperigheid smaakte het heerlijk en had hij erg zijn best gedaan. We aten alles met smaak op en rekenden daarna af. We wensten hem en zijn vrouw het beste en veel plezier die middag, want er kwam nog een feestje.

We konden de rit dus met een volle buik voortzetten, maar toen sloeg het noodlot toe. Onze auto wilde niet starten, hij deed helemaal niets. Toch een straf omdat we op de parkeerplaats van de kerk waren gaan staan? De diagnose was gauw gesteld, het was de startmotor. Daar deze bij onze auto onderop zit bij het rechter achterwiel, kan er moeilijk een klap op gegeven worden, dus zat er niks anders op dan de auto aan te duwen. Dat werd natuurlijk graag door een aantal gedaan en we konden verder. We vervolgden onze weg naar Nieuwkoop en Zwammerdam. Leuke dorpjes, maar activiteiten rond koninginnedag waren er niet. Ook niet in het volgende

dorp, Boskoop. We hadden verwacht dat we wel een aantal (vrij)markten zouden tegenkomen of wat ander festiviteiten, maar niets van dat alles. Wellicht kwam dat door het weer, want om in de regen op een kleedje te gaan zitten met wat oude spulletjes, lokt natuurlijk niet erg. Na Boskoop vervolgden we onze weg via een oud kettingbruggetje naar Tempel, het laatste plaatsje voordat we weer terug waren in Boskoop bij het AC-restaurant. De rit was voltooid, een prachtige rit, maar mede door het weer zijn we eigenlijk te weinig uitgestapt om van de omgeving te genieten. We waren dus wat eerder terug op het eindpunt, maar niet getreurd, tijd voor een bier en een goed gesprek. Willem

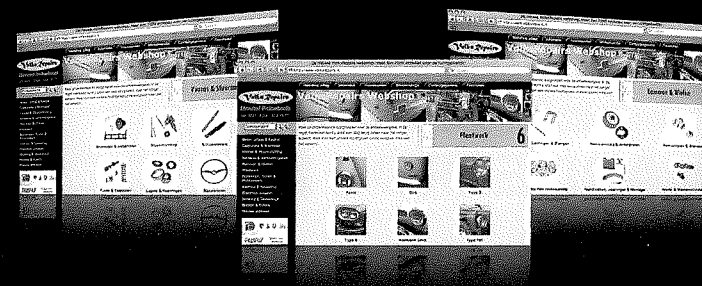
wilde nog wel even naar onze auto kijken en ook hij constateerde dat het de startmotor was (later thuis heb ik hem weer aan de praat gekregen en na een aantal keer de startmotor laten draaien, lijkt het euvel nu verholpen). Dat werd dus weer duwen straks. Maar niet voordat we van een heerlijk diner hadden genoten, ook hier weer een goed gesprek, veel gelachen en gedronken. Uiteindelijk had ik een aantal mensen gecharterd om te duwen en was het tijd om af te taaien. Na een ferme duw begon het motortje weer te lopen en begonnen wij onze weg naar huis. Inmiddels was het natuurlijk droog geworden en was de zon gaan schijnen, zoals zo vaak na een regenachtige dag.



Volks Repairs

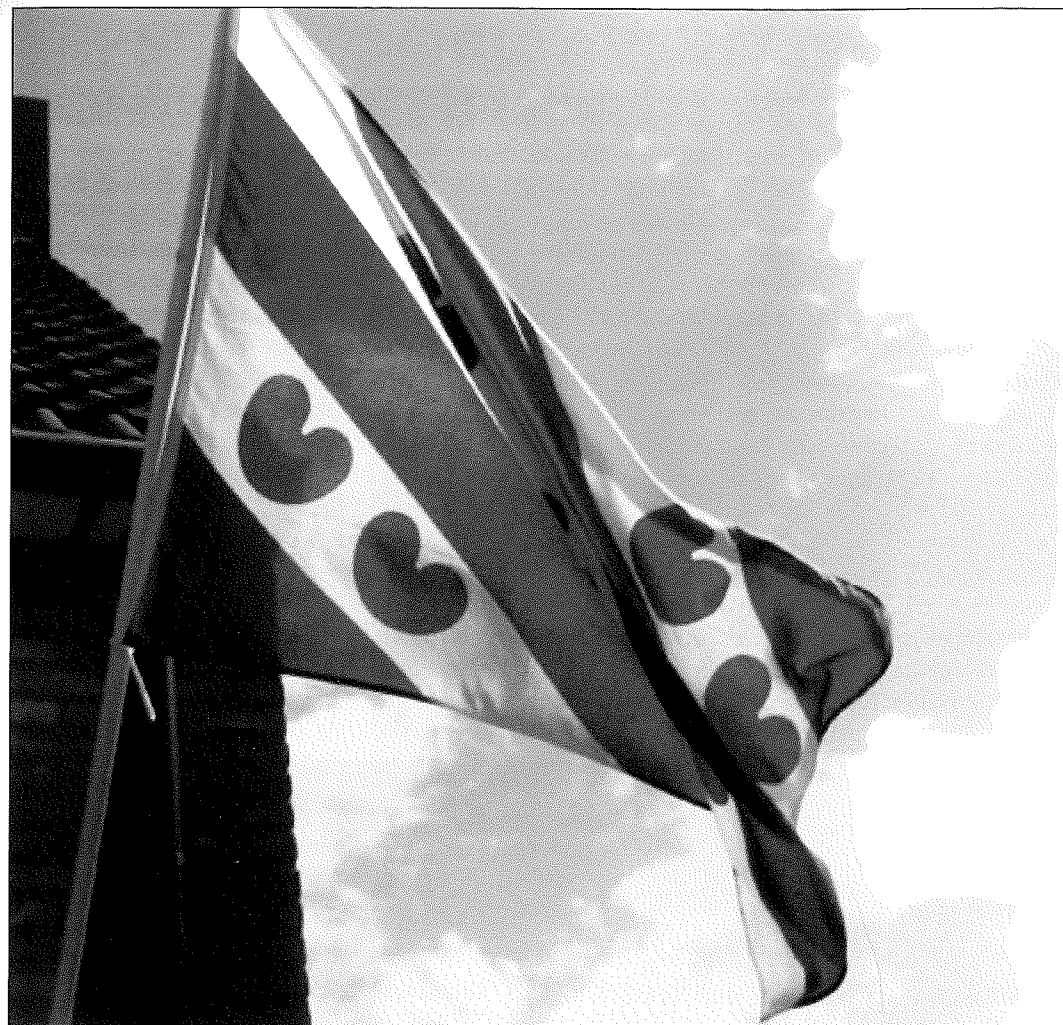
Aircooled Professionals

Bezoek onze nieuwe webshop... www.volksrepairs.nl



Nu nog uitgebreider, méér nieuwe én gebruikte artikelen en nog overzichtelijker.
Met de goede service die u van ons gewend bent.

Industrieweg 36-38, 2651 BD Berkel en Rodenrijs, Nederland, telefoon: +31 (0)10 - 522 35 77, fax: +31 (0)10 - 522 68 09, E-mail: info@volksrepairs.nl, Internet www.volksrepairs.nl
Openingsuren: ma. - vr. 08.30 - 12.30 & 13.00 - 18.00 uur, za. 09.00 - 16.00 uur, koopavond wo. 19.00 - 21.00 uur



EEN KLASSIEKE FRIESE ELFSTEDEN- RIT MET EEN WEDERZIJD "GEWAARDEERDE KNIPOOG"

Geachte deelnemers, oldtimerliefhebbers en geïnteresseerden,

De voorbereidingen voor de najaarsrit van 10 tot en met 12 september dit jaar zijn in volle gang.

Het plannen van deze Friesland-rit verdient enige uitleg voor degenen die de rit "Van dijk tot dam" in september 2007 niet hebben meegemaakt.

Het begon allemaal vooraf aan

de start van deze rit met een speech van William Arpink, een warme persoonlijkheid en gewaardeerde voormalig voorzitter. Verzoek een rit in het Noorden, wel te verstaan Friesland!

Min of meer werden wij, John en ik Mieke de Lang voor het blok gezet en vond men ons kennelijk geschikt oftewel gek genoeg om dit te gaan organiseren.

Klinkt ook wel logisch als je zelf uit Utrecht e.o.komt !!??

Naiëf zoals ik ben deed ik (Mieke) een belofte, mede doordat ik aannam dat William een band met de Friezen had! Nijs van dit alles bleek achteraf, behalve dat hij een liefhebber van water was en het kennelijk tijd vond dat het Noorden weer eens aan bod kwam. Gezien de agenda, het organiseren van buitenlandritten e.d. werd de planning helaas pas dit jaar. Maar beloofd is beloofd en ik weet dat William met een gewaardeerde knipoog meekijkt en wij naar hem nu de rit gerealiseerd wordt! En op zijn Fries gezegd "Better let as net"! De tijd vliegt en alweer de laatste rit van dit jaar in het verschiet, wel te verstaan provincie Friesland in het noorden van ons land gelegen en grenzend aan Groningen, Drenthe, Overijssel, Flevoland, Het IJsselmeer en de Waddenzee.

Onze planning is als volgt: Dege-
nen die van ver komen kunnen al op vrijdag 10 september vanaf 15.00 uur inchecken bij Van der Valk Hotel te Sneek. Het hotel is een geheel nieuw complex welke zijn deuren medio juli 2010 gaat openen. Hier kunt u allen op adem komen en opfrissen waarna we's avonds gezamenlijk rond 18.00 uur gaan genieten van een 3-gangen diner! (mits opgegeven!). Na ons innerlijk verwend te hebben en eventueel nagenietend van een avondwandeling in Sneek

maken we ons op voor een heerlijke nachtrust. Na het nuttigen van een stevig ontbijt gaan we de volgende ochtend 11 september om 11.15 uur starten met het 1e deel van de Âlvestêdetocht. De leden / deelnemers die op zaterdag aankomen, zullen wij ontvangen in het Hotel tussen 10.00 uur en 11.00 uur onder het genot van koffie/thee en een versnapering! Ook hierna is de aanvang tourrit 11.15 uur uiterlijk

1e deel van de Tocht zaterdag 11 september: Via Snits naar Boalsert, richting Harns, Frjentsjer, een doorkruising van Aldtsjerk, doorrijdend naar Dockum en via Ljouwert terug naar Snits. (afstand ca. 137 km.) Terugkomend in het hotel heeft een ieder gelegenheid zich op te pepen zodat wij rond 18.00 uur met zijn allen aan tafel gaan om gezamenlijk te dineren, mits u zich van te voren heeft opgegeven. Aansluitend hieraan is het voor de kleinsten onder ons en waarschijnlijk ook voor de groteren tijd om te gaan relaxen op welke manier dan ook of te wel te gaan nappen want de volgende dag staat na een eitje getikt te hebben het 2e deel van de rit op de agenda. 2e deel van de Tocht zondag 12 september: Vanuit Snits richting Drylst naar Sleat en vandaaruit richting Starum, Hylpen, Warkum, Boalsert en van waaruit de laatste kilometers worden aflegt en vervolgens weer naar Snits. (afstand ca. 90 km.)

In hotel Van der Valk aangekomen wordt het na zo'n intens week-

end tijd voor wat verfrissing van welke aard dan ook, om daarna voor sommigen afscheid te nemen om op doorreis te gaan naar huis, of voor de anderen die het 4 daagse arrangement geboekt hebben om 18.00 uur wederom een warme maaltijd te verorberen en daarna na wat bijgebabbeld te hebben onder het genot van... een laatstverdiende nachtrust te nemen om de volgende dag eveneens na een ontbijt en afscheid te hebben genomen, de terugreis te gaan aanvaarden.

Gelukkig hoeven wij dit weekendprogramma niet te kluunen maar ons te laten vervoeren en te verschijnen met onze prachtige weinen! Wij verwelkomen en nodigen u uit voor een prachtige rit door Friesland en zeggen Oan't sjen!

Betreffende dit weekend vindt u een bijgevoegd inschrijvingsformulier met alle gegevens. Gelieve dit op tijd en voor de deadline in te sturen of aan te melden en ook de betaling op tijd te voldoen i.v.m. de reserveringen!!!

Suggesties voor een eventuele bezitting op de zaterdag en narijden van de routebeschrijving kunt u richten aan: Blackshadowstarmieke@gmail.com

Karmann-groeten van John en Mieke de Lang. PS. wij gaan medio juli de rit zelf rijden, narijden is voor de maand augustus!!!



DE KARMANN VAN TANTE AN

Dit verhaal gaat nu eens niet over een lange zoektocht naar een bepaalde Karmann Ghia, of over iemand die plotseling verliefd werd op een Karmann Ghia, laat staan over een vele jaren durend restauratieproject met alle ups en downs die daarbij horen. Nee, beste clubvrienden, je kan een Karmann Ghia ook gewoon ongevraagd krijgen en je dan afvragen wat je daar, als BMW-liefhebber, nou mee moet aanvangen?

Jan van Ruijven



Maar laat ik mijn verhaal bij het begin beginnen. Hoe kwam mijn tante An aan haar oh zo geliefde Karmann Ghia. Een bijzonder verhaal.

1969

De echtgenoot van mijn tante, Nico van Ruijven, was directeur van een groot autoverhuurbedrijf in Den Haag, de Trompgarage. Een echt groot bedrijf met wel 600 auto's in de verhuur, zonder chauffeur wel te verstaan. Het bedrijf had vlak na de oorlog de wind in de zeilen gehad, want wie kon zich nou in die tijd een auto permitteren? Alleen notabelen en goede middenstand.

Het was in die tijd gebruikelijk, dat handelaren hun inkopen deden tijdens de AutoRai in Amsterdam. En omdat er veel kevers in de verhuur zaten, was de relatie met VW-importeur Pon een hele belangrijke. Maar

ook met importeurs van andere merken werden afspraken gemaakt.

De echtgenote van de heer Van Ruijven, mijn tante dus, reed in die tijd met een Dafje, die eigenlijk aan vervanging toe was. Dus mijn oom zei tegen zijn vrouw, An, misschien vind je een leuke auto tijdens ons bezoek aan de AutoRai, zoek er maar een uit. Enfin, mijn tante was niet zo autogek, en liep dus min of meer ongeïnteresseerd over de stands. Tot ze op de stand van VW de oranje Karmann Ghia zag staan. Spontaan riep ze tegen haar man, ja Niek, die auto vind ik nou leuk! Waarop mijn oom reageerde van, zo joh, als jij die nou leuk vindt, dan mag je hem hebben.

En zo eindigde zijn zakelijk gesprek met Ben Pon in: 'Ben, je hebt daar op de stand die oranje Karmann Ghia staan, wil

haar Daffodil. En natuurlijk liet zij trots haar nieuwe, sportieve auto aan de familie zien. Dit was dus mijn eerste kennismaking met de (later onze) Karmann Ghia; ik was toen 23 jaar oud. En uiteraard had ik geen flauw idee, dat deze auto ooit in mijn bezit zou komen.

In de jaren daarna zag ik de auto vaak in de garage staan. Mijn tante gebruikte de auto alleen voor boodschappen in het 'dorp' Wassenaar. De rugleuning van de achterbank was altijd neer en daar lag de hondenmand. Zij en haar man hebben hun hele leven bijzondere honden gehad, alle van het ras Bedlington terriër: Honden van dit ras hebben een blauw-/grijze vacht en een peervormige kop. Voor de leek had hij iets van een grijs schaap. Heel bijzonder. En die nam zij dus altijd mee met de Karmann Ghia.

In plaats dat mijn tante de Karmann op een gegeven moment zat zou worden (geen stuur- en rembekrachtiging bijv.), gebeurde het omgekeerde. Tussen al die moderne auto's begin tachtiger

jaren, ging zij steeds meer in het 'dorp' opvallen. Ook vanwege dat grijze schaap achterin. En ze kreeg leuke opmerkingen in de trant van: 'goh, mevrouw Van Ruijven, wat heeft u een leuk autootje! En soms nog een stapje verder: 'Zou u die niet willen verkopen?'.

Ja, ja. Maar hoe meer mensen in haar omgeving belangstelling voor de auto toonden, des te meer kreeg mijn tante het gevoel dat zij iets bijzonders had, wat anderen niet hadden. Dus je begrijpt: de auto ging nooit weg.

1997

In 1997 besloot mijn tante te stoppen met autorijden. Zij was toen 84 jaar oud, en vertrouwde zichzelf niet meer in het verkeer. Ik was nog één van de heel weinige neven die regelmatig bij haar op bezoek ging en tijdens één van die bezoeken deelde ze mij mee, dat ik de auto mocht hebben. Maar ze voegde daar gelijk aan toe, dat ik hem niet mocht meenemen. Het was nog steeds haar auto, en ze kon er 'nog' geen afstand van doen. De Karmann moest in 'haar' garage blijven staan. Nou daar had ik geen probleem mee, want ik wist toch niet wat ik met de auto moest aanvangen.

Gelukkig wist ik mijn tante wel ervan te overtuigen dat het voor de auto goed zou zijn, wanneer de wielen van de grond zouden komen (op blokken zetten dus) en de accu eruit gehaald zou worden. Dat mocht ik dus regelen, maar voor de rest moest ik





er afblijven. Bij het op steunen zetten van de auto zag ik dat de kilometer teller op 37.810 stond. Tante had dus in 28 jaar tijd gemiddeld 1350 kilometer per jaar gereden. Geen overdreven afstanden dus. Maar wel elk jaar een grote beurt bij de officiële VW-dealer; natuurlijk!

En zo heb ik dus vaak naar de auto kunnen kijken (wel kijken, maar aankomen niet). En in die tussentijd bleef zij maar over de Karmann opscheppen, dat het zo'n leuke auto was en dat iedereen hem wel zou willen hebben. Maar zelf was ik daar nog niet van overtuigd.

2003

Om een lang verhaal kort te maken: in 2003 moest mijn tante na een heupoperatie en lichte dementie vanuit het ziekenhuis rechtstreeks naar een verpleeghuis en ik werd bewindvoerder (samen met een schoonzus). Begin 2004 werd haar huis leeggeruimd en wat was het laatste dat het huis uit moest? Jawel de Karmann Ghia. Het feest kon beginnen. Na 7 jaar stilstand zat er niet veel lucht meer in de banden. Oppompen dus. Steunen onder de auto vandaan gehaald en de auto naar buiten gereden.

De vragen die zich dan voordoen zijn: is het nog wat? Niet doorgerot bijvoorbeeld. En hoe is de technische staat na 7 jaar: Benzineleidingen, remleidingen, vervuilde carburateurs, vervuilde benzine in de tank, vastgeroeste remmenblokken, etc. etc. Mijn

eerste gevoel was: 'verkopen dat ding'. Ik ben BMW liefhebber; auto en motor; maar vooral BMW motorfietsen en geen oldtimers. Mijn vrouw zei echter: 'ik vind het wel een leuke auto'. Daar wil ik wel mee gaan rijden. Ja, dat schiet op!

De eerste gedachte was: 'wat gaat dat kosten om die auto weer rijklaar te maken.

Enfin: ik maakte een afspraak met een transporteur; zocht op het internet een VW oldtimer-specialist op, en maakte een afspraak. Eerst maar eens taxeren die hap en een offerte laten uitbrengen. VolksRepairs in Berkel en Rodenrijs deed de taxatie. Toch wel spannend wat daar uit zou komen? En dat viel helemaal niet tegen. Ik hoorde de monteur zeggen: deze auto heeft een harde body (een term die ik niet kende), is geheel origineel (niet gerestaureerd) en technisch heel goed. Echter, benzine en remleidingen moeten worden vernieuwd, de remmen zitten vast en moeten worden vernieuwd en nog wat klein smeergedoe (olie verversen, etc.). En zei de monteur veel betekenisvol: 'het is een originele Nederlandse auto' en die kom je zelden in een dergelijke staat tegen.

Al met al werd mijn interesse nu toch wel gewekt, en gelet op de wens van mijn echtgenote? Ja, aanpakken dus. Volks Repairs bracht de auto nu ook technisch in goed staat en wat bleek?: 'de motor liep als een zonnetje'. Bij het rijden naar huis maakte een bijzonder gevoel zich van mij meester. Wat een ervaring om

met techniek van 35 jaar oud onderweg te zijn. Dat rare grote stuurwiel zonder stuurbevestiging. En dan het ontbreken van veiligheidsgordels. Het voelde allemaal heel vreemd aan. Wel het geluid van het boxermotortje kwam mij vertrouwd voor. Ik had namelijk al vele jaren met de motorfietsen van BMW gereden, en dat waren bijna allemaal ook boxer motoren. En mijn vrouw was helemaal verrukt. Wat leuk zegt ze, de auto van tante An. Daar gaan we nog plezier van hebben.

Tot slot

En zo kwam een BMW liefhebber dus 'ongevraagd' in het bezit van een VW Karmann Ghia en moest er natuurlijk een club bij worden gezocht. Het werden er gelijk maar twee: de Luchtgekoelde Volkswagen Club Nederland en de Karmann Ghia Club Nederland waar we vanaf april 2004 lid van zijn. Inmiddels hebben we al met veel plezier aan diverse evenementen in Nederland deelgenomen en eenmaal in het buitenland (50 Jahre Karmann Ghia). Bij de Karmann Ghia Club wonnen we in 2004 de eerste prijs voor de meest originele Karmann.

Bij de auto zijn o.a. aanwezig de originele handleiding, de originele complete gereedschapsset, het officiële garantiebewijs en serviceboekje en de garagerekeningen vanaf 25-02-1985. Huidige kilometerstand: 48.254.

En zo leeft de auto van tante An voort, en hopelijk nog vele jaren.

SIJM IMPORT EXPORT

ORIGINELE ONDERDELEN VOOR KARMANN GHIA EN KEVER CABRIOLET

GROTEVOORRAAD ORIGINELE RESTAURATIE ONDERDELEN, NIEUW EN GEBRUIKT

- **Plaatwerk:** reparatiedelen, koplampshelmen, schermen, deuren, deksels, zijwanden, neusdelen
- **Rubbers:** voor de gehele carrosserie
- **Chroomdelen:** lijsten en emblemen
- **Koplampen,** knipperlichten voor reflectoren en achterlichtglazen
- **Bumpers:** Orig. Euro en USA bumpers, rozetten, beugels, steunen en bevestigingsmaterialen
- **Ruiten:** o.a. krasvrije zijruiten
- **Interieur:** stoel en bankbekledingen en deurpanelen
- **Vloerbedekking:** originele naaldvilt op de rol
- **Techniek,** motor en versnellingsbak revisie
- **Verchromen mogelijk,** hoogwaardige kwaliteit, vrijblijvende offerte

Ook voor totale of deelrestauratie van uw Karmann Ghia Coupé en Cabriolet, Kever Cabriolet, Porsche 356 en Porsche 911/912 of advies hieromtrent, al meer dan 30 jaar



Hobbendonkseweg 142, 5283 HM Boxtel

Tel: 0411-675588 of 06-22225537

e-mail: sijm@home.nl



OPVOLGER GEZOCHT

Beste Karmanners,

Ik heb de afgelopen jaren niet veel in ons clubblad geschreven, maar soms, als je alle leden wilt bereiken is dit wel de beste manier.

Zoals een aantal van jullie weten ben ik ongeveer 5 jaar geleden in het bestuur gekomen van ons mooie cluppie als secretaris. Dit was nog in de tijd dat we nog niet zo een super clubblad hadden, en dat we nog niet zo een mooie clubstand hadden. Ja, in die vijf jaar is er veel gebeurd waar ik ook met heel veel plezier aan heb mogen meewerken en meedenken, echt hartstikke leuk! Maar zoals in elke club vinden er verschuivingen plaats in o.a. het bestuur, en ook ik vind het tijd geworden om het stokje door te geven aan een opvolger. Enerzijds omdat het gezien werk en privé op dit moment erg hectisch is in huize Mestrum, maar ook omdat het naar mijn mening goed is voor een club om het bestuur in beweging te houden door andere zienswijzen en meningen, dit was al mijn insteek toen ik er aan begon.

Ik wil dan ook bij deze vragen of er leden zijn die het leuk zouden vinden om deze taak van mij over te nemen. Ik heb het altijd met veel plezier gedaan, we hebben een zeer open bestuur, met een no nonsens mentaliteit met als "lijm" onze mooie Karmannen. Laat je niet weerhouden door; ze kennen me daar niet, of de bestuursleden ken ik niet. Geloof me, je wordt met open armen ontvangen!

Spreekt dit je aan? Bel of mail me gerust, of nog leuker, kom langs (met je Karmann) en ik zal je er alles over vertellen.

Hopelijk tot ziens of horens!

Met vriendelijke groet
Arnoud Mestrum (06 - 21 53 00 01)
Secretaris

TE KOOP

VW Karmann Ghia Cabriolet

Bouwjaar 1965
Kleur groen/kap beige
Org. Ned. Auto
Vraagprijs €12.500,-
Info: G.H.R. Brouwer
Tel. 06 - 51 07 36 25

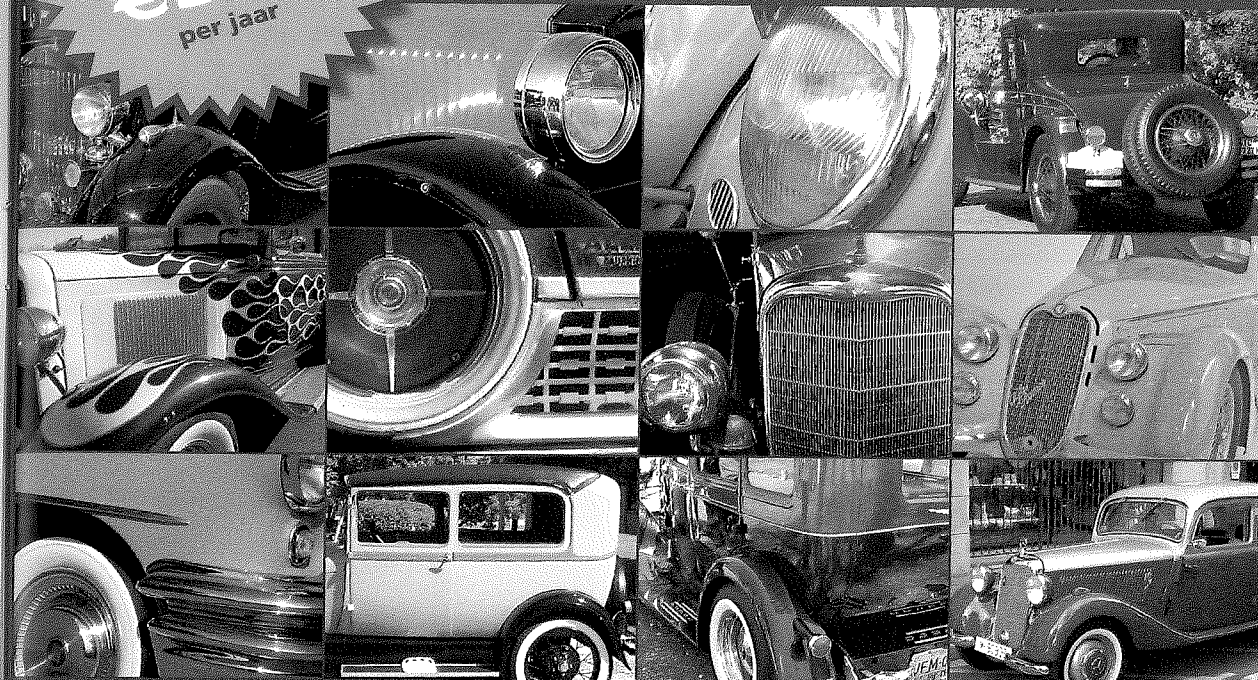
VW Karmann Ghia 34 automatic 1600 cc

Kleur body groen/dak wit
Bouwjaar 1969
Deze karmann is in originele staat, 20 jaar geleden is het groene gedeelte opnieuw gespoten. 5 nieuwe banden, velgen gestraald en gespoten. Komen kijken is altijd het beste, vraagprijs €17.500,-
Inlichtingen: raouls.vw.hallen@skynet.be



Klassiekers verzekeren van 10 jaar en ouder!

premie
vanaf
€39,-
per jaar



Uw kostbare bezit

Als trotse eigenaar van een unieke en fraaie klassieker bent u zuinig op uw bezit. De GIO Klassiekerverzekering biedt u naast uitzonderlijk goede en veelzijdige garanties een zeer lage premie. Zo kunt u nóg zorgelozer genieten van vele mooie kilometers...

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-Klassiekerverzekering nog tal van andere sterke voordelen;

- Geen eerste auto verplicht, dagelijks gebruik toegestaan
- 3000 tot 20.000 km per jaar met 75% no-claim korting
- Uitstekende voorwaarden volgens de FEHAC wensen
- Premie exclusief poliskosten en assurantie belasting
- Premiewijziging acceptatie onder voorbehoud
- Meerdere hobby-auto's op één polis
- Geen maximale taxatiewaarden
- Premie inclusief europadekking
- Vaste/club taxatie toegestaan

vanaf de 3e
hobby-auto
30%
korting op uw
premie

Voor meer informatie bel: 036 548 70 78
of mail naar klassiek@gio-adviesgroep.nl

Vrijblijvende offerte via email of fax.
Kijk op www.klassiekerverzekering.nl



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

ERGENS ROND 1997...

Wouter Bakker

Ergens rond 1997 begon het allemaal. Zelf een auto restaureren was toch wel de ultieme jongens droom. Een goede vriend had er al veel ervaring mee en het leek allemaal wel te doen. Je koopt een auto en dan kijk je even waar de gaten zitten en die las je dicht, je laat het geheel even spuiten en dan ben je er. Niks is minder waar gebleken dan dat. Na een goed jaar zoeken, wikken en wegen, thuis er over praten en dan zoeken maar. Een van de voorwaarden was dat het zelf te doen moest zijn en dat de kinderen er in mee konden. Die waren in die tijd nog niet zo groot en daar moest ik rekening mee houden. Kijken op beurzen en shows. Dat was het beste om een idee te krijgen. Langzaam maar zeker krijg ik de smaak te pakken en op een gegeven moment stond daar een auto waarvan ik als kleine jongen dacht; als ik dat toch eens kon hebben. Ik had geen idee van wat voor soort en type het was, maar na wat vragen aan de handelaar kwam ik er achter dat het geen Porsche exoot was en geen zelfbouw pakket van een buggy. Het bleek een bestaande auto namelijk een Karmann Ghia van Volkswagen. Het model dat er stond was van dermate kwaliteit dat ik dacht dat is het model wat het moet worden, maar dan een betere waar ik niet echt veel aan hoeft te doen. Na wat



heen en weer surfen via het internet, kwam ik er een tegen in Roosendaal. Daar stonden er meerdere in een loods. Echter de prijs was nog al fors en ik beschikte niet echt over een groot kapitaal. En dus elke keer als ik voor mijn werk af moest zakken richting Zeeland, nam ik de afslag en ging ik even kijken en proberen iets van de prijs af te snoepen. Het witte gevaarte stond daar maar te staan en de eigenaar van de auto's wilde maar niet zakken met de prijs. Tot op een gegeven moment er iets gebeurde. Er kwamen allemaal Amerikaanse auto's bij in de loods. De ruimte werd krapper en uiteindelijk moest de Karmann er aan geloven. De prijs was uiteindelijk gezakt naar een niveau waarvan ik dacht dat durf ik wel aan. Daar val ik mij geen breuk aan. En zo gezegd. Dealen en de koop was rond. De motor moest lopen, de

papieren moesten er bij en kloppen en de lampen moesten vervangen worden voor Europese. Als definitieve klap op de vuurpijl maakte de verkoper het af door te zeggen dat hij de auto voor de deur kwam afleveren.

En ja het was zover. De auto werd afgeleverd voor de deur. En ja daar kwam de auto aan. Nee niet zelf rijdend, maar op een trailer. Met enige verbazing keek ik het aan, maar ach wat maakt het uit. Proberen de motor te starten en zowaar hij deed het. Ja zelfs rijden was geen probleem. Remmen was niet echt wat je noemt OK, maar daar viel wel wat aan te doen. Alle papieren werden er bij geleverd, ja ook de import documenten. Alles bijeen leek het een goede deal. Afgeleverd en wel werd de Karmann in onze garage gestald en ik voelde mij de koning te rijk.

En daar begint eigenlijk het levens verhaal. Nadat ik de bekleding uit de auto had gehaald bleek dat de bodem niet een paar gaatjes vertoonde zoals ik had dacht gezien te hebben in Roosendaal, maar bleek de bodem vol water te staan doordat er een soort glaswol tapijt in lag dat als een spons had gewerkt. Laten we het noemen zo rot als een mispel. Geen nood dacht ik. We lassen er een aantal delen in en dan komt het goed. De bodemdelen besteld en die bleken groter dan gedacht. Ach dan maar alles uit elkaar en wat bleek na wat zoeken, lezen en proberen; de bodem kon onder de carrosserie vandaan. Alles losgeschroefd, uit elkaar gehaald en opgeslagen in zakjes met stickers en dozen met namen er op. Tja er zat vanaf dat moment niets anders op dan door te gaan. De hele auto had ik uit elkaar gehaald. Alles was tot op de laatste schroef uit elkaar gehaald, genummerd, benoemd en opgeslagen.

Nadat de carrosserie van de bodem was getild moest deze ergens blijven. De garage bood geen plaats om het even op te bergen en dus aanspraak gemaakt op een vriendendienst. In het bijgebouw van het huis van goede vrienden was een ruimte waar vroeger een bood had gelegen. Daar was een mogelijkheid om alles op te slaan. Dus trailer geregeld, alles er op, achter de Golf en op naar Drenthe. Daar heeft het geheel uiteindelijk twee jaar gehangen

en gewacht. De bodem bleek zo slecht dat er niks anders opzat dan te stralen en te kijken wat er overbleef. Het zandstralen was niet een onverdeeld succes. Alleen de tunnelbalk, de achterophanging en het neusdeel bleek goed genoeg om de zandstralen te weerstaan. De rest bleek een grote gatenkaas, dus lassen maar. Tja en ik denk dat ik dat zelf kon. Nee daar had ik echte hulp voor nodig, maar uiteindelijk was het gelukt en na een poedercoating was dat bodem als nieuw. Eindelijk ik kon na een groot aantal jaren slopen gaan bouwen.

Langzaam maar zeker kwam alles bij elkaar. De torsiestaven van de achterwiel ophanging bleken een probleem. Bij het verwijderen had ik een markering moeten aanbrengen om het mogelijk te maken deze exact weer terug te plaatsen zoals ze er ooit in hadden gezeten. Ik had daar vooraf nooit bij stilgestaan en had de illusie dat dit niet veel uitmaakte. Na veel gepas, geworstel ene gokken heb ik de staven er weer ingekregen. Later zal blijken dat ik dit niet goed genoeg heb gedaan. Elk onderdeel moest gereviseerd. Het stuurhuis, de stuurstang, de schokbrekers en ga zo maar door. Het lastige hierbij was dat ik de onderdelen al lang geleden uit elkaar had gehaald en ondanks de precieze beschrijving op de zakken en dozen er niet meer uit kwam hoe het in elkaar zat. Hier heb ik veel gebruik gemaakt van internet. Vaak moest ik op zoek naar

een plaatje waaruit bleek hoe het in elkaar had gezeten. Ook bleek dat het in mijn ogen origineel niet zo origineel te zijn. Tijdens de restauratie die de Amerikaanse vorige eigenaar had gedaan was er toch wel een hoop veranderd, aangepast zullen we maar zeggen, om het geheel passend en werkbaar te maken. Dit was vaak niet in lijn met hoe het eigenlijk hoorde. Veel voorbeeld en een boek deden een heleboel, maar uiteindelijk heb ik zelf een boek van een Amerikaanse site geprint waar elk onderdeel op stond in een tekening. Zo kon ik telkens vinden hoe het in elkaar moest.

Met frisse moet eenmaal begonnen bleek dat het wel een hele klus om elk onderdeel te maken, de juiste volgorde van onderdelen te bepalen en moest ik toch wel vaak de in elkaar gezette delen weer uit elkaar halen omdat of de volgorde niet juist was, of omdat het gewoon niet klopte.

Grootste uitdaging bleek in 2004. De carrosserie kwam weer terug en op een zelfgemaakt frame dat over de bodem kun rijden moest worden gestraald. Alleen dan kon ik zien wat er nu wel en niet goed was. Dus ook hier weer, op een trailer en naar de stralerij. Die zag mij aankomen en vroeg zich af of ik het wel zeker wist waar ik aan begon. De deuren en kleppen waren los van de carrosserie en moesten een aparte behandeling krijgen. De straler gaf te kennen dat hij niet aan de





losse panelen begon. Dat wordt golfplaat gaf hij aan. Daar moest ik echt iets anders voor bedenken. Ze moeten in een loogbad en dan konden ze licht gestraald en verzinkt worden. Ook hier weer zoeken naar iemand die wilde helpen. Uiteindelijk kwam ik uit bij ene meubellooierij in Amsterdam Noord die er wel mee aan de gang durfde. Toen ik de spullen na twee weken ging halen hield ik mijn hard vast. Ik kreeg blank stalen deuren mee. Elke druppel die er op viel zou voor roest zorgen, dus direct door naar de stralerij en in het zink. Aangekomen vroeg de straler of ik ook het dak van de auto wilde laten doen. Er zat een centimeter plamuur op en het zag er niet best uit. Er was geen weg terug meer. Stralen en dan maar in de zink en de epoxy hars. De auto was ondertussen groen en de stukken vielen er uit. Uiteindelijk moest er een nieuwe neus in, nieuwe platen in het motor compartiment en moesten de nodige gaten in de wielkasten worden dichtgelast. Na al het lassen weer naar de straler en toen op zoek naar een bedrijf dat de auto in kleur wilde spuiten. Het geheel moest Lotus Weiss worden. De originele kleur.

Na een jaar lang zoeken en leuren, want wat bleek niemand zat er op te wachten. De hoofdprijs moest worden betaald voor het strak maken van de auto en het in kleur spuiten met een goede lak, ging in de duizenden euro's lopen. Na veel vragen en proberen eindelijk via een goede ken-



nis die al als vraagbaak voor problemen diende en hielp met lassen en een nieuwe motor, een bedrijf gevonden die er aan wilde geloven voor een schappelijke prijs. Alles is in Nederland gedaan. En ja en toen was het zover: De bodem en het bovendeel werden weer met elkaar verenigd. Het was een gedoe van jewelste. Passen, meten, trekken en duwen en ja het paste ook na al die jaren. In de tussentijd had ik in Rotterdam een bedrijf gevonden dat chromen onderdelen weer van chroom voorzag. De bumpers die ooit gedeukt en verroest er op zaten waren ondertussen als nieuw. Spiegeltjes en stripjes konden weer in volle glorie blinken. Daar waar ooit gaten hadden gezeten blonk nu mooi chroom.

De stoelen moesten eerst uit elkaar om opnieuw te worden bekleed. Alle losse delen van verenikussen tot rugleuning werden op de juiste manier aan elkaar gelast en voorzien van nieuwe vulling en voorzien van de originele wafeltjes structuur skai. Het achterbankje viel van ellende uit elkaar en moest volledig worden nagemaakt om weer als origineel door het leven te kunnen gaan.

De bekleding was een ander onderdeel dat niet zo voor handen was. Het bleek dat er vele verschillen waren en. In Duitsland was een bedrijf dat aan de hand van het bouwjaar en de tunnel de juiste afmetingen kon leveren. Er kwam veel papier aan te pas. Alles natekenen en uitknippen. Opsturen en weer proberen. Dan weer terug naar Duitsland om uiteindelijk de

juiste afmeting te hebben en het mooi er in te kunnen plakken. Het ziet er uit als nieuw.

Het hemeltje was wederom een beproeving. Een vriend die al jaren kevers onderhoud en ook zelf veel restaureert gaf aan het plaatsen van de hemel samen met mij even te doen. Dat even bleek uiteindelijk een aantal avonden. Trekken, passen en meten en dan plakken met de juiste lijm. Alles is er strak in gekomen en in de juiste kleur. Na het plaatsen van de raamrubbers, aluminium strips en ramen is het echt een plaatje. De voor en achterraamen brachten ook het nodige aan passen en meten mee. Met een veter het raam er in doen en dan denken dat het allemaal goed zit bleek na de eerste rit op Koningsdag geen succes. De forse

regen stroomde door het rubber en uiteindelijk heb ik alles moeten afkitten.

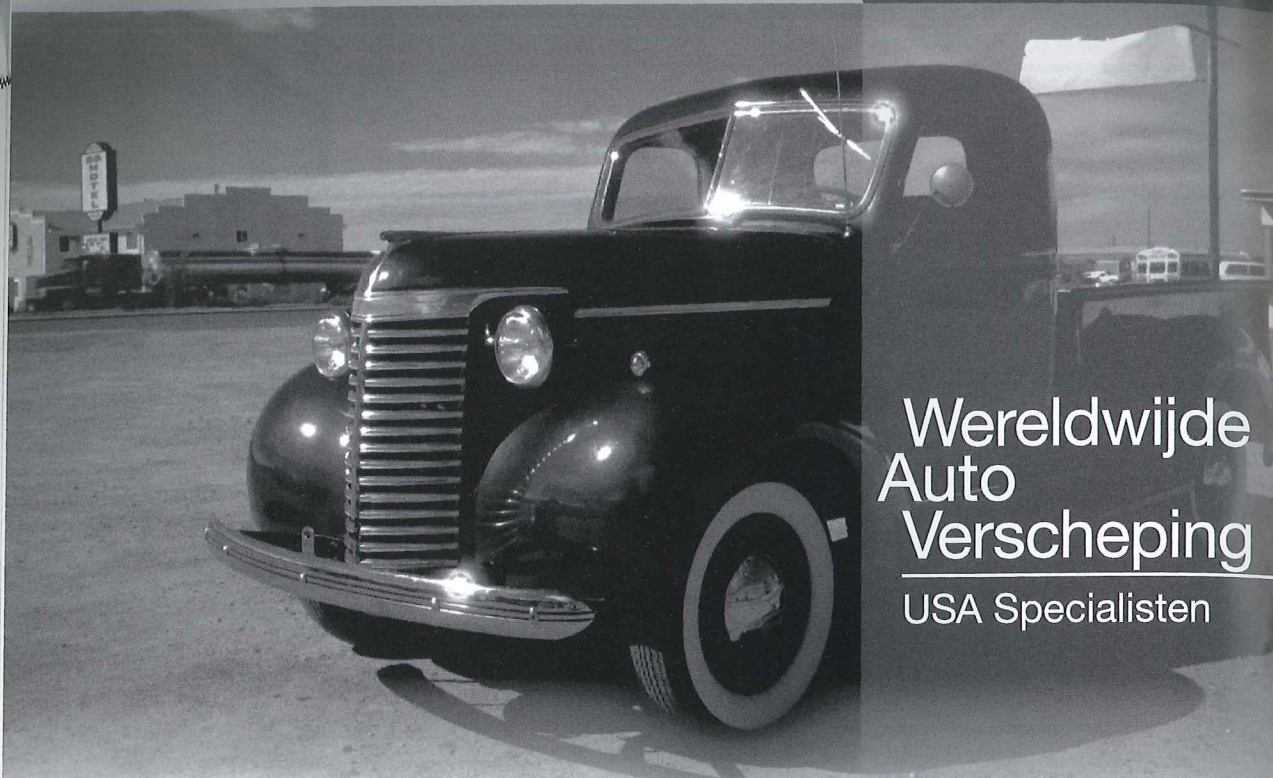
De deurrubbers waarvan ik dacht dat daar wel water door zou komen hebben het prima gehouden. Alles bleef droog.

In november 2009 eindelijk naar de keuring bij de RDW gegaan. Uiteindelijk had de auto nog steeds geen kenteken. Dat moest nog gebeuren. Via Volksrepair had is de auto keur klaar gemaakt. De torsiassen bleken verkeerd ingezet en de auto kwam niet op hoogte. Wat bleek; links en rechts omgedraaid en dus alle rek er uit. De hoofdremcilinder had te lang stilgestaan en maakte remmen niet meer mogelijk. Daarnaast waren er allerhande kleinigheden die zij er uit hebben gehaald. Bij controle van de import papieren en een check op het chassisplaatje bleek dat de nummer met de documenten niet correspondeerde. Rampspoed en ellende kan ik vertellen. De keurmeester was er eigenlijk heel snel mee klaar: Inpakken en

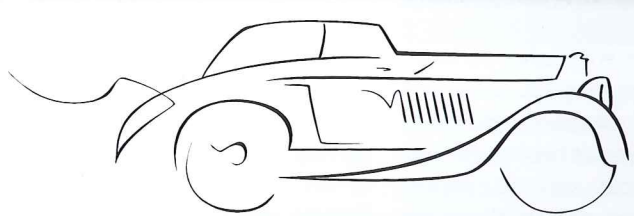
naar bureau lift was de mededeling. Afwachting stond ik te kijken. Aangesproken door iemand die een VW Bus kwam laten keuren, sprak ik mijn zorgen uit. De goede man bleek een bekende van het keurstation en ging met de keurmeester praten. De keurmeester pakte alle papieren weer uit en ging verder met keuren. Niks meer zeggen dacht ik. Helaas bleek bij de remproef dat er iets met de rechter achterrem was en moest ik terug naar Volksrepair. Die hadden het snel gevonden. Lekke remcilinder, snel vervangen en na een gezamenlijke lunch weer terug. De keurmeester had woord gehouden. Hij had gewacht en uiteindelijk kwam alles goed. Het kenteken rolde 5 dagen na de keuring in huis en ik kon er eindelijk mee de weg op.

Eindelijk dus. Na nagenoeg tein jaar noeste arbeid en een hoop uitzoeken. Proberen, passen en meten hebben we een Karmann Ghia die rijdt en heet veel voldoening geeft.





Wereldwijde
Auto
Verscheping
USA Specialisten



SCHOLS CAR HANDLING

Aflevering voor de deur

- Oldtimers
- Classic Cars
- Racewagens
- Sedans
- Pick Ups
- Motorfietsen

Boksdoornstraat 27
2982 BA Ridderkerk

☎ 06 5121 0154

info@scholscarhandling.com

Douane-inklaring | Transportverzekering

www.scholscarhandling.com



DE RESTAURATIE VAN MIJN KARMANN GHIA MET JUDSON SUPERCHARGER UIT 1959

Dit is een weergave van een voor mij avontuurlijke en vooral ook leuke periode die voor een belangrijk deel in het teken stond van de restauratie van mijn Karmann Ghia uit 1959, een zogenaamde lowlight. Het artikel is ter lering en vermaak voor iedereen die is geïnteresseerd in Karmann Ghia's, en dan in het bijzonder de oudjes daaronder: de Lowlights (modeljaren 1955-'59).

Inleiding: de materie

Wat is dat toch, die aantrekkingskracht van de Karmann Ghia? Nuchter beschouwt: Duitse techniek en kwaliteit (Volkswagen en Karmann) in Italiaans design (Ghia). Waarbij voor mij de aantrekkingskracht vooral in het design gezocht moet worden. Die sierlijke rondingen en mooie vormen blijven boeien.

Nog zo'n lastige, waarom vind ik de Lowlights (de 50er jaren Ghia's) aantrekkelijker dan de latere jaren 60 modellen?.. De onderlinge verschillen zijn voor de gemiddelde passant nauwelijks zichtbaar. Voor sommigen onder ons, waaronder ikzelf, zijn de eerste modellenreeksen van de Karmann Ghia uit de jaren 1955-59 echter de enige echte.

Niet alleen de lage stand van de koplampen, waaraan de naam Lowlight is ontleend, maar een veelheid aan 'eigen' en in -kortetijd telkens wisselende details, maken de Lowlight extra boeiend. Om thuis te raken in deze materie heb ik veel gehad aan, en geleerd van, de sites van Patrick Baptist (voor velen geen onbekende) en de vermaarde



thesamba site. Vanaf 2007 ben ik, eerst voorzichtig, maar met snel toenemende belangstelling en ijver op zoek gegaan naar een Lowlight voor mijzelf. De bedoeling van mij was om dit exemplaar in zo mooi en authentiek mogelijke conditie te krijgen, de zogenaamde concourstaat. Voor dit doel had ik Fred Sijm (ook al geen onbekende) al benaderd, omdat hij met vele jaren ervaring en kunde op het terrein van restauratie en handel in Karmann Ghia's een naam hoog te houden heeft.

Aankoop Lowlight

Mijn eerste voorkeur bestond uit de aankoop van een origineel Nederlandse Ghia. Maar de spoeling hiervan is dun. Vooral vanwege roest zijn zij bijna allemaal, vaak al lang geleden op het autokerkhof beland. In het buitenland echter, met name Amerika, zijn soms nog wel redelijke exemplaren te vinden. Om het lange verhaal van mijn zoektochten kort te houden,

uiteindelijk vond ik medio 2008 via Fred een zwarte Ghia uit 1959 die naar verluidt, al zo'n 40 jaar in een etalage in New York stond te pronken (maar wel onder een dikke laag stof). De wagen was te koop bij een handelaar uit Oostenrijk. Volgens Fred bood dit exemplaar een mooie basis voor mijn wens naar herstel in originele staat. Na veel onderling overleg heeft de handelaar de Ghia voor mij uit de etalage gehaald (waarvoor een muur weggebroken moest worden) en verscheept naar Nederland. Op een herfstige dag in november 2008 hebben Fred en ik de wagen in Rotterdam voor het eerst bekeken en vervolgens getransporteerd naar Boxtel voor een volledige restauratie. Ondertussen was ik er achter gekomen wanneer mijn Ghia was gefabriceerd: Aan de hand van het identificatienummer van de auto, 2 292 452, wist het Volkswagen Museum in Wolfsburg mij te melden dat mijn Ghia op 18 februari 1959 was gebouwd

en op 27 februari de fabriek had verlaten en was verscheept naar New York

Zoektocht naar originele onderdelen

Al voordat de Ghia was gearriveerd ben ik begonnen met wat een omvangrijke klus bleek te zijn. Zoals eerder vermeld wilde ik als resultaat een zo origineel mogelijke Ghia. Dit doel vergt niet alleen een deskundige restauratie, maar ook intensief zoeken naar vervanging voor verdwenen of in te slechte staat verkerende onderdelen. Hierbij had ik een voorkeur voor zogenaamd NOS (New Old Stock) materiaal.

Het zou mij zonder internet, waarmee over de hele wereld gezocht kan worden, nooit gelukt zijn om alle benodigde onderdelen te vinden, maar ook de hulp van enkele liefhebbers van lowlights, mag niet onvermeld blijven. De belangrijkste noemde ik al: Patrick Baptist, maar ook Rinie Roodbeen en Kris Van den Eynde (allen zelf

eigenaar van een lowlight) hebben hierbij in meer of mindere mate een bijdrage geleverd. Via Patrick kwam ik in contact met Kris Van den Eynde in België. Deze had een bijzonder zeldzame originele dashboardcover uit 1959 in bezit, nog in de oorspronkelijke verpakking. Bijzonder omdat deze covers maar een half jaar zijn toegepast (eind januari-augustus 1959). Omdat de aanwezige cover in mijn Ghia onbruikbaar was geworden, was ik uiteraard erg blij met dit NOS exemplaar. Kris heeft mij toen en later ook nog geholpen aan ondermeer een originele Bendix Sapphire I radio, een Hella cockpit ventilator en nog veel meer, alles origineel uit de late jaren vijftig. Patrick wees mij ook op Kevin Ferguson van Trimtec in Australië, deze maakt speciaal voor Lowlights replica's van diverse onderdelen. Interieurbekleding maakt hier deel van uit. Omdat de bekleding van het interieur erg versleten en verschoten was, heb ik bij Kev een nieuwe

bekleding, naar originele specificaties gekocht. Het resultaat is verbluffend mooi. De vloerbekleding van lowlights bestaat uit geprofileerde rubberen matten. Na 50 jaar was het rubber echter volledig verweekt, verkleurd en bros geworden en daardoor onbruikbaar. Omdat ik ook deze bekleding terug wilde hebben zoals het oorspronkelijk was en dit nergens in de wereld pasklaar te koop is, begon een lange zoektocht naar een gelijkwaardig product. Verrassend genoeg vond ik dit uiteindelijk niet ver van huis in Utrecht bij Starmat. Het rubber met een rib en een hamerslagprofiel en de grijze kleur zijn exact gelijk aan het origineel. Aan Fred de opdracht om dit rubber in de auto te verwerken! Maar nu ga ik toch te snel, want Fred had in de tussentijd niet stil gezeten, er was ook door hem veel werk verzet.

Restauratie

Direct na binnenkomst in november 2008 heeft Fred de

Ghia volledig ontmanteld. En zoals meestal, bleek de conditie ervan op onderdelen toch minder goed dan gedacht en gehoopt. Na rijp beraad is besloten de auto body-off te herstellen, omdat dit uiteindelijk het mooiste en meest degelijke resultaat geeft. Nadat de carrosserie was losgekoppeld van het chassis is deze naar de plaatwerker verhuisd voor enig herstel van metaal. Ook is de carrosserie geheel gestraald en van een volledig nieuwe laklaag voorzien in de originele kleur Toekan zwart (zwart met daarin enig rood en geel vermengd). De motor ging gelijktijdig voor een volledige revisie naar de monteur. Een minder leuke verrassing werd zichtbaar in de versnellingsbak; deze was in het -verre- verleden zwaar beschadigd en daarmee onbruikbaar geworden. Waarschijnlijk is dit er de oorzaak van dat de auto 40 jaar lang heeft stil gestaan, niemand wilde dit omvangrijke werk voor z'n rekening nemen. Deze prijzige klus is nu dan toch geklaard.





3.2 liter V6 184kW/250pk

De komst van de Golf R32 geeft een compleet andere kijk op 'sportief rijplezier'. Opvallend zijn de stoere neus met xenon koplampen, de chromen grille, de gepolijste RVS dubbele uitlaat en z'n achterspoiler die hem een atletisch uiterlijk

geven. De Golf R32 staat op 18" licht metalen velgen. Met z'n handgeschakelde 3.2 ltr V6 sprint u al in 6.5 seconden naar 100 km/u. Ga de uitdaging aan en bezoek de Volkswagen-dealer voor de sportieve, dynamische Golf R32.

De Golf R32 van Volkswagen. Wie anders?

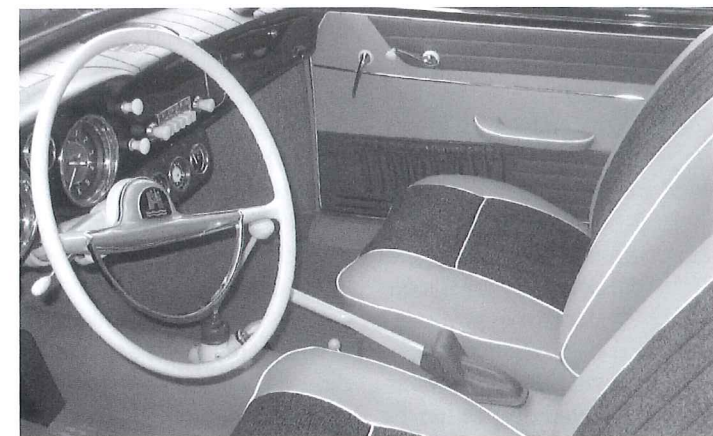


U rijdt een Golf R32 vanaf € 44.600, incl. BTW en BPM, excl. verwijderingsbijdrage en kosten rijklaar maken. Brandstofverbruik 9,7-10,8 L./100 km (1L. op 9,3- 10,3 km). CO₂ uitstoot 0 257-259 g/km. Wijzigingen ook in uitvoeringsdetails voorbehouden.

Verder is al het chroomwerk in een chroombad gedompeld, en heeft Fred vele technische onderdelen ofwel gerestaureerd ofwel, vaak uit eigen collectie, vernieuwd.

Judson Supercharger

1200 cc, 30 PK, dat is de inhoud van de motor in de Ghia van 1959, dezelfde als in de Kever in die jaren. 0 tot 100 km. in 30 seconden. Niet direct specificaties voor een sportwagen, zelf voor een modale auto in die tijd al niet veel, maar in onze tijd volstrekt onvoldoende. Omdat een motor met grotere inhoud plaatsen voor mij geen optie was, (niet authentiek) ben ik op zoek gegaan naar een Judson Supercharger. Een compressor die aangedreven door de poelie van de motor, lucht onder druk met het benzinemengsel van de carburateur in perst, waardoor het vermogen met 50% toeneemt. Judson, dat gevestigd was in Conshohocken in Amerika, bracht deze compressor in de jaren vijftig op de markt, omdat er ook toen al, met name in Amerika vraag was naar meer vermogen. Voor de Kever, maar ook voor de, in Amerika populaire Karmann Ghia. Het is een zogenaamde lage druk compressor, die alleen bijspringt als er meer vermogen gevraagd wordt, zoals bij accelereren. 0 tot 100 km. in 15 seconden is het resultaat. Nog steeds niet snel, maar wel acceptabel. Aardige bijkomstigheid is dat deze vermogensvermeerdering geen -extra- brandstof kost en dat het vermogen direct met het



intrappen van het gaspedaal voorhanden is (in tegenstelling tot de turbocompressie).

Omdat Judson Superchargers niet op elke straathoek worden aangeboden, was het ook hier geduldig zoeken naar een goed exemplaar. De Engelsman John Moxon, die een Judson register site beheerd bracht uitkomst. Hij verwees mij naar Brussel, naar Alejandro Martin, die superchargers restaureert, reviseert en verkoopt. Na contact met hem heb ik in Brussel een complete en originele judson supercharger opgehaald en bij Fred afgeleverd om in te bouwen.

De Judson, die vooral voor de Kever was bedoeld en daarin perfect past, past minder mooi in de motorruimte van de Ghia. Het luchtfilter past namelijk niet onder de motorkap, maar steekt er boven uit. Het is noodzakelijk hier een afdekkap, een scoop op te monteren. Deze scoops werden ook door Judson geleverd, maar die originelen zijn nu zeer zeldzaam. In Zwitserland worden de scoops onder licentie

van Judson sinds kort echter weer geproduceerd en hier heb ik mijn exemplaar vandaan. Om de originele motorkap niet te beschadigen heeft Fred een andere vergelijkbare motorkap genomen, hierin de sparing voor het luchtfilter gemaakt en de scoop bevestigd. Judson bracht drukmeters (boostgauges) op de markt, waarbij is af te lezen hoeveel druk er door de compressor wordt geleverd. Via Kris Van den Eynde ben ik aan zo'n zeldzame originele meter gekomen. Ook heeft hij mij een olietemperatuurmeter en een ampèremeter geleverd, allen van VDO, gelijk aan de oorspronkelijke meters in de Ghia's. De drie meters zijn in een rubberen houder bevestigd aan het dashboard.

Vervolgens

Ik had gehoopt in de zomer van 2009 met mijn eigen lowlight enkele belangrijke shows, zoals die in Hessisch Oldendorf (D) en Budel te kunnen bezoeken, maar helaas dat zat er niet in. De restauratie nam meer tijd in



beslag dan gehoopt (waar heb ik dit meer gehoord) en ook de kosten gingen hoger uitvallen dan gedacht (waar heb ik ook dit meer gehoord!?).

In de zomer stond mijn Ghia bij de stoffeerder die de bekleding van het interieur verzorgde. Helaas bleek het onmogelijk om met het door mij gevonden rubber de vloerbedekking geheel te realiseren. De vloermatten, de deurdorpels en de tunnel zijn er mee uitgevoerd, maar het opstaande deel achter de pedalen, het brandscherm, bleek onmogelijk uitvoerbaar. Met pijn in het hart heb ik hier een concessie moeten doen. Dit deel is uiteindelijk in de grijze stof uitgevoerd zoals die ook achter in de auto voorkomt. Het resultaat is achteraf eigenlijk best acceptabel.

Eind goed, al goed

Het zat Fred niet op alle fronten mee. De elektrische installatie, die geheel vernieuwd moest worden, bleek lastig te monteren. En tijdens het proefrijden bleek de achteras niet geheel recht te zijn, waardoor de auto niet soepel liep. De as is losgemaakt, rechtgetrokken en weer herplaatst, maar hiervoor zijn heel wat uurtjes werk verzet.

Uiteindelijk hebben Fred en ik ons gericht op een introductie van de wagen tijdens de tourtocht van de KG club op 6 september 2009. Op 5 september werden als laatste handeling de kentekenplaten gemonteerd.

dag later is de Ghia aan geïnteresseerde clubleden gepresenteerd in Overloon, waarna de daar uitgestippelde route zonder problemen en met veel plezier werd volbracht.

Een week later ben ik ermee op tourtocht naar de Eifel geweest en tijdens deze honderden kilometers heeft de Ghia zich bewezen, het bleek een heerlijk rijdende auto te zijn die, ook dankzij de Judson Supercharger geen moeite had met de bergen en zich kranig wist te weren.

Nu, alweer zo'n 6000 km. verder, kan ik niet anders zeggen dan dat ik zeer tevreden ben over mijn Lowligh. Ik hoop er nog lang net zoveel plezier mee te beleven als het plezier van al die passanten die hun duim naar mij opsteken, bewonderende (of afgunstige) blikken werpen, complimenteuzen opmerkingen maken, of tijdens inhaalmanoeuvres het hoofd bijna uit de kom draaien om de Ghia maar goed te kunnen zien. Maar dit zijn natuurlijk bekende verschijnselen voor ons allen als rijders van een Karmann Ghia.

Maarn, Mei 2010

Kosten

De kosten die gepaard gingen met de restauratie van mijn Ghia waren niet mals. Het zijn bedragen die voor de restauratie van een willekeurige klassieke Italiaanse sportwagen aan de lage kant zijn, maar die voor

heerlijk rijdende auto in originele concourstaat, het uitgegeven bedrag meer dan waard. En daarbij: dankzij Ghia is het toch ook een beetje een Italiaanse (sport)wagen.

De kosten voor de restauratie bedroegen zo'n 35 000 euro. Daarbovenop heb ik bijna 10 000 euro uitgegeven aan aangekochte originele onderdelen en accessoires. De Judson Supercharger kwam, inclusief motorkap met scoop, ontsteking, drukmeter en werkuren op bijna 6000 euro.

Enkele websites van personen/bedrijven die van belang waren voor de restauratie van mijn Karmann Ghia:

De sites van Patrick Baptist:
www.karmann-ghia.nl
www.kglowlighregistry.com

Site over alles dat met luchtgekoelde motoren te maken heeft.
 (VW/Porsche e.a)
www.TheSamba.com

Replica's van diverse onderdelen van lowlights wordt geleverd door Kevin Ferguson van:
www.Trimtec.com.au

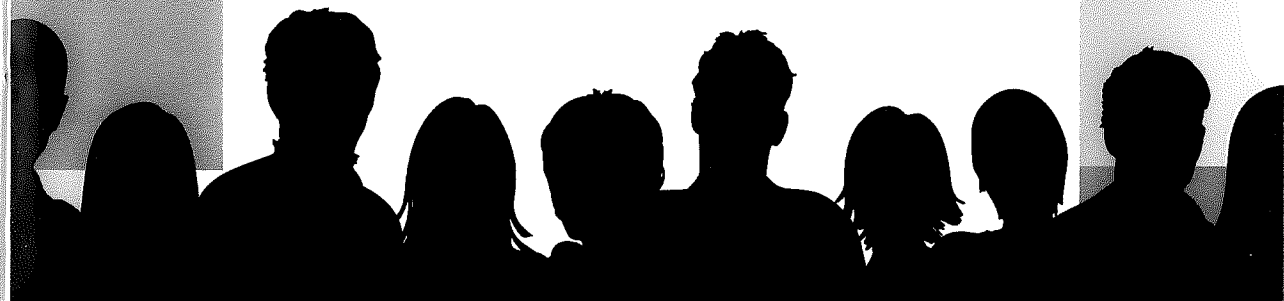
Judson register site van John Moxon met veel informatie over de Judson Supercharger:
www.vwjudsonregister.org.uk

Restauratie en verkoop van Judson superchargers e.a. door

HLB Schippers

Accountants Fiscalisten Juristen

Wij helpen u graag op weg





STICHTING ZIEZEZO TOER ZONDAG 29 AUGUSTUS 2010

Stichting ZieZeZo maakt onderdeel uit van ZieZeZo, een organisatie die gespecialiseerde zorg voor kinderen in de thuissituatie verleent. De Stichting ZieZeZo is een goede doelen stichting. Door middel van sponsorgelden en donaties bezorgt zij zieke kinderen, die in zorg zijn bij ZieZeZo, een leuke dag. Broertjes, zusjes en natuurlijk de ouders worden hierbij niet vergeten. Zij kunnen ook deelnemen aan de activiteiten om zo ook van deze dag te kunnen genieten!

In 2008 hebben een aantal leden van de KGCN hun medewerking verleend aan een toerit van ZieZeZo. Op een mooie zomerse dag in juni 2008 hebben twaalf Karmann Ghia's verschillende keren met de kinderen, broertjes, zusjes en ouders door het Noord-Hollands landschap gereden. Op deze wijze hebben zij met hun glimmende bolides van een zondag een onvergetelijke dag gemaakt! Een verslag van deze rit kunt u nog nalezen op de website van ZieZeZo (www.ziezezo.nl) onder het kopje "ZieZeZorg nieuws". Daarnaast is er een topic in het Karmann Ghia forum geopend met info omtrent de toer en links naar de foto's van 2008.

Stichting ZieZeZo heeft de KGCN gevraagd of zij in augustus 2010 wederom haar medewerking zou willen verlenen aan een toerit en met een aantal Karmann Ghia's aan de start wil verschijnen.

De datum dat de toerit voor ZieZeZo zal plaatsvinden is **zondag 29 augustus 2010**. Het startpunt zal zijn het stoomtram museum in Hoorn (www.museumstoomtram.nl) Vanaf 9.30 uur worden de Karmann Ghia's verwacht op de parkeerplaats bij het transferium in Hoorn, Van Dedemstraat 8. Na een kop koffie met wat lekkers worden vanaf 10.00 uur de kinderen, broertjes, zusjes en ouders verwacht. Om 11.00 uur zal de helft van de gezinnen met de historische stoomtram vertrekken voor een treinrit naar Medemblik. De andere helft zal via een prachtige rit met de Karmann Ghia's door het Westfries landschap naar Medemblik rijden met onderweg wellicht nog een verrassende tussenstop. In Medemblik zal er worden geluncht. Daarna zal er worden gewisseld en rijden c.q. stomen we weer terug naar Hoorn. Het programma is in principe rond 15.00 uur afgelopen voor de gezinnen. Tijdens de rit zal er een volgauto van ZieZeZo meerijden, met aan boord een gespecialiseerde kinderverpleegkundige. Het stoomtram museum is deze dag ook voor het gewone publiek geopend. Aangezien we hebben te maken een "dienstregeling", is het dus belangrijk dat u op tijd aanwezig bent.

Lijkt het u leuk om aan deze toerit mee te doen en deze kinderen een leuke, onvergetelijke dag te bezorgen, geef u dan op via: p.dolfing@ziezezo.nl of gerard.dolfing@online.nl. Hopelijk kunnen wij als KGCN het aantal deelnemende Karmann Ghia's van 2008 overtreffen!!

Een aantal zaken zouden wij graag van te voren willen weten:

- Type Karmann Ghia (coupe of cabriolet)
- 3 puntgordel, heupgordel of géén gordel

De Stichting ZieZeZo en de Karmann Ghia Club Nederland wil u alvast hartelijk bedanken voor uw deelname aan deze dag.

Wilt u meer weten over ZieZeZo? Kijk dan op www.ziezezo.nl

Zou u de Stichting willen steunen? Uw bijdrage is hartelijk welkom op rekeningnummer 56.55.98.732 t.n.v. Stichting ZieZeZo te Alkmaar, onder vermelding van KGCN/ZieZeZo toer.

Classic Centre Brabant



www.c-c-b.nl



ALLES ONDER ÉÉN DAK

VERKOOP VAN KLASSIEKE AUTO'S

AANKOOP BEMIDDELING

INTERIEURS

CABRIODAKEN

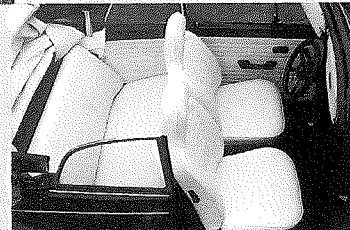
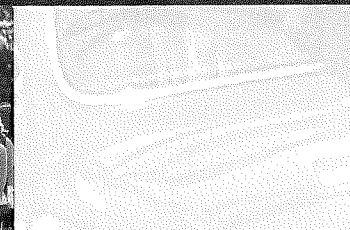
APK ONDERHOUD EN REPARATIES

RESTAURATIES

VW ONDERDELEN

SCHADEHERSTEL

DESKUNDIG ADVIES

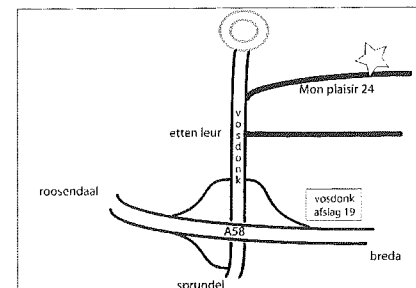


VAN KLEINE BEURT
TOT
TOTAAL RESTAURATIE

Classic Centre Brabant
Mon Plaisir 24
4879 AN Etten-Leur

tel.: 076 - 501 07 70

info@c-c-b.nl



FOCWA

AUTHORIZED
FAM
PRODUCTS, INC.
DISTRIBUTOR OF
AUTOMOTIVE LUBRICANTS PRODUCTS



[WWW.C-C-B.NL](http://www.c-c-b.nl)



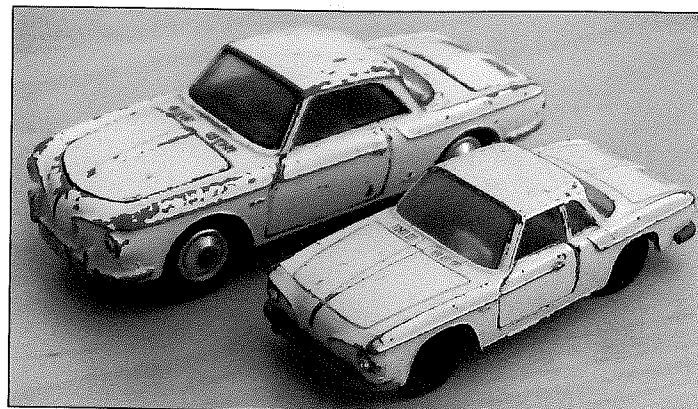
KARMANN GHIA MODELAUTO'S DEEL 4: KG TYPE 34

In deze aflevering staat de Karmann Ghia Type 34 centraal. Net als in het in straatbeeld zijn er een stuk minder type34 modellen gemaakt als van de type14. Uiteindelijk zijn er maar 13 echte merken en een aantal "hobbymerken" die de type34 hebben gemaakt.

Misschien bij de meeste wel bekend is het model van het beroemde Corgi toys die al vanaf de jaren 60 is uitgebracht. Deze is in drie (of vier) kleurvarianten uitgebracht met daarnaast nog verschillende interieurkleuren. De bekende kleuren zijn rood, crème en goud, maar sommige beweren dat dit model ook in het blauw is uitgebracht. Echter in de 5 jaar dat ik nu fanatiek Karmann ghia modellen spaar heb ik nog nooit een origineel blauwe corgi gezien. Wel een hoop modellen die blauw zijn geschilderd. Ook andere verzamelaars hebben nooit kunnen bewijzen dat deze officieel in het blauw is uitgebracht.

Ook een vroeg model is afkomstig van SIKU. Deze is iets kleiner dan het corgi model, en alleen in het crème uitgebracht. Voor de verzamelfreaks is er zowel een versie met een wit stuur als een met een zwart stuur.

Vanaf 1962 zijn er ook type 34 modellen uitgebracht in de klei-



nere 1:87 schaal. De oorspronkelijke producent is Fischer en heeft dit model uitgebracht tussen 1962 – 1973. In de periode 1974-1982 is de mal gebruikt door Model International die ook het bijbehorende zweefvliegtuig produceerde. Tussen 1983 en 1990 kwam het model onder de naam Praline op de markt en vanaf 1990 tot heden heeft Busch de rechten op het model. De verschillen zitten in de bodemplaat en bij de Busch modellen zit er een stuur in en zijn de bumpers iets anders. Als zo'n model op E-bay wordt aangeboden is het vaak zeer lastig om het juiste merk te herkennen via de foto's

Vanuit Japan zijn twee verschillende grotere (1:20) blikken modellen gemaakt. Het model van Shimazaki en het model van Ichiko. De Shimazaki's zijn relatief zeldzaam en komen in vele kleuren voor. Ook was dit model beschikbaar met een

vroege versie van afstandbediening (aan een draadje). Met merk Ichiko staat bekend om zijn politie uitvoeringen voor vele verschillende landen. POLIS, Polizei, Politie, Police, in alle talen is deze te krijgen en vaak ook nog met verschillende kleuren zwaailichten of andere kleine details. Zelf heb ik alleen al 5 verschillende uitvoeringen van een Nederlandse politie uitvoering en ook een zeldzame Nederlandse politie-uitvoering van Shimazaki.

De meest zeldzame exemplaren voor de type34 zijn een 1:18 plastic model van het Duitse JNF Struxy en een klein slot-car model van het Japanse Marusan. Beide merken ontbreken helaas nog in mijn collectie en wisselen soms voor veel geld van eigenaar.

In de meer recente jaren hebben ook Minichamps en Herpa de type 34 in hun collecties

opgenomen en ondertussen ook al in meerdere verschillende kleuren uitgebracht. Ook heeft autosculpt op verzoek van de Karmann Ghia club het type34 model opgenomen in hun collectie. Door de club waren de modellen van autosculpt uitgekozen als presentje voor het 10 jarig bestaan en kreeg iedere eigenaar een model van zijn eigen auto. Dit kon een coupe, cabrio of type34 zijn.

De "hobbymerken" die ik in de inleiding vermeld zijn ofwel kleine producenten van metalen bouwpakketen (DUE, autodrome, Danhausen & Monofe), ofwel particulieren die op basis van een bestaand model een kunstharmsmodel hebben gegoten en vervolgens aangeboden op de markt. Voorbeelden hiervan zijn Citywolf, Lee Hedges models, Geiger en Stettinisch. Tot slot zijn er ook de auto's van de Duitser Kunze en van het Japanse Serata. Voor deze laatste twee namen durf ik niet meer te spreken over hobbyisme want deze modellen zijn ware echte kunststukken, maar desondanks wel hobbymatig gemaakt.

Tot zover een volledig overzicht van alle merken en particulieren initiatieven die de karmann ghia type 34 hebben uitgebracht. De volgende keer ga ik in op de (zeldzamere) blikken type-14 modellen.

Mvg
Patrick

UITNODIGING VOOR TECHNISCHE "BORRELMIDDAG" OP ZATERDAG 9 OKTOBER 2010

Op zaterdag 9 oktober 2010 komen Arnoud en Ard op de Weegh, de schrijvers van het boek "het lot van de slapende schoonheden" een lezing houden. Zij zullen met film en dia's ongeveer 1½ uur vertellen over de schuurvondsten die ze hebben gedaan, over het boek dat ze nu aan het schrijven zijn over de affaire en de autocollectie van de Schlumpfs en uiteraard over hun boek "het lot van de slapende schoonheden". Het boek zal tegen een gereduceerde aangeboden worden. Zij doen dit met behulp van veel plaatjes etc. zodat het een zeer levendig geheel zal worden.



Aanvang van deze Technische Borrelmiddag op 9 oktober 2010 is om 15.00 uur in Restaurant "De Vier Balken" in Haarzuilens Dit ligt bij Vleuten/de Meern. Wij nodigen alle leden met aanhang uit voor deze gezellige en zeer interessante en leerzame middag.

EVENEMENTEN KALENDER K.G.C.N. 2010

Vrijdag 10 t/m 12 sept. 2010

Najaarsrit/ weekend Friesland, zie elders in dit blad

Zaterdag 9 oktober 2010

Einde-seizoensbijeenkomst in De Vier Balken in Haarzuilens

Overige evenementen 2011

11 – 14 augustus 2011

50 jarig jubileum van de Karmann Ghia Type 34 in Georgsmarienhütte (Duitsland)

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



NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING 2010 KARMANN GHIA CLUB NEDERLAND

Datum: zondag 20 maart 2010
Tijdstip: 11.00
Locatie: Den Hartog Ford museum
te Hillegom

Aanwezigen bestuur;

- Gerard Dolfing
- Arnoud Mestrum
- Haye Osinga
- Gerrie Schouten

Afwezigen bestuur;

- geen

1. Opening;

Om 11.15 opent onze voorzitter Gerard Dolfing de vergadering en heet allen welkom.

2. Ingekomen stukken en bestuursmededelingen;

Er zijn er geen ingekomen stukken. Er zijn 2 afmeldingen binnengekomen.

3. Goedkeuring notulen A.L.V. 2009;

De notulen van de vorige algemene ledenvergadering gehouden op zondag 21 maart 2009 worden goedgekeurd door de aanwezigen.

4. Ledenadministratie voordracht nieuwe bestuursleden;

De ledenstand op 1 januari 2009 bedroeg 402 leden. Er zijn 9 leden geroyeerd; allen ten gevolge van het niet betalen van de contributie.

Tom geeft een presentatie over onderhouden van de ledenadministratie.

Het huidige ledenaantal zakt helaas

gestaag, maar gezien de roerige economische tijden was dit enigszins te verwachten. Wel is er een piek in het aantal leden in 2009, hier is geen direct aanwijsbare reden voor. We hebben voor 2010 inmiddels wel al twee aanmeldingen, maar ook opzeggingen. Enkele redenen dat mensen opzeggen zijn; Verkoop auto (meest voorkomende reden), Tijdgebrek, clubactiviteiten niet passend, gezinsuitbreiding, of gezondheidsproblemen.

Een suggestie uit de zaal; Probeer bij een opzegging een formulier te gebruiken waar in een makkelijke vraagstelling aan te geven is waarom een lid opzegt, dan kun je misschien nog iets doen met deze gegevens.

Er wordt wel gevraagd aan de opzeggers waarom ze dat doen, maar er wordt niet altijd een reden opgegeven. Het is de vraag of een "opzegger" dit formulier ook gaat invullen.

Tom krijgt een presentje uitgereikt voor zijn inzet van het afgelopen jaar. Voordracht nieuwe bestuursleden; Gerard krijgt het woord en vertelt het e.e.a. over ons vertrekkende redacteur Haye Osinga. Na 5 jaar in het bestuur gezeten te hebben en door drukke werkzaamheden op het werk is Haye tot dit besluit gekomen. Sonja de Winter heeft ook nog een toevoeging aan wat Gerard al heeft gezegd.

Haye neemt een presentje in ontvangst en vertelt nog even in het kort wat hem tot dit besluit heeft gebracht.

Haye heeft inmiddels zijn opvolger George Steur al ingewerkt en George heeft al meegewerkt aan de productie van de Ghia Varia. Er volgt een stemming voor het toetreden van George Steur in het bestuur als de redacteur van de Karmann Ghia Club.

George wordt zonder tegenstemmen gekozen tot nieuw bestuurslid voor de redactie.

Gerard meldt dat er voor de functie van penningmeester zich een kandidaat heeft gemeld, en dat is Nico de Winter.

Nico en Gerard hebben inmiddels ook samen een overdracht gehad, en Nico geeft een uiteenzetting van de werkzaamheden die hij inmiddels heeft uitgevoerd. Er volgt een stemming voor het toetreden van Nico de Winter in het bestuur als de penningmeester van de Karmann Ghia Club. Nico wordt zonder tegenstemmen gekozen tot penningmeester. Als algemeen bestuurslid heeft zich Patrick Baptist opgegeven. Hij zal o.a. de PR van de club op zich nemen.

Patrick heeft zichzelf in ieder geval 2 doelen gesteld; Het ledenaantal mag niet onder de 400 leden komen.

De Karmann Ghia verder promoten in algemene zin.

Er volgt een stemming voor het toetreden van Patrick Baptist in het bestuur als algemeen bestuurslid van de Karmann Ghia Club. Patrick wordt zonder tegenstemmen gekozen tot algemeen bestuurslid.

5. Terugblik evenementen 2009;

Gerrie Schouten geeft een korte terugblik waarna Hans de Vries een inleiding geeft voor een DVD die hij daarom gemaakt heeft van de evenementen in 2009. Weer leuk om al deze momenten te herbeleven, met dank aan Hans!

Pauze

6. Financiën;

a. verslag kascommissieleden, de heren G. Wassink en P. Baptist.

De heer Wassink neemt het woord en vermeldt dat er geen onregelmatigheden zijn gevonden, en dat de boeken er goed en verzorgd uit zien. Hij adviseert de ledenvergadering decharge te verlenen aan het bestuur.

b. dechargeverlening penningmeester en bestuur.

Aan de aanwezige leden wordt gevraagd decharge te verlenen aan het bestuur; dit wordt gehonoreerd.

c. financieel verslag 2009.

Gerard Dolfing, nu onze voorzitter, maar in 2009 ook onze penningmeester, presenteert de begroting met een aantal opmerkingen.

Haveka (onze drukker) heeft per abuis bij alle Ghia Varia's een schrijven bijgesloten betreft de automatische incasso. Hierdoor hebben heel veel leden een brief bij hun Ghia Varia gekregen wat niet de bedoeling was.

De betreffende leden moesten nu apart nogmaals aangeschreven worden, de drukker stelt

ons schadeloos voor deze fout. We hebben wat verschuiving in de advertentie opbrengsten, er zijn enkele adverteerders bijgekomen maar er is een mogelijkheid dat wij een grote adverteerder (PON) gaan verliezen, i.v.m. de verandering in budget van dit bedrijf.

Er is een beamer aangeschaft, die iets duurder is uitgevallen dan begroot, dit heeft te maken met de prijs kwaliteit verhouding van een dergelijk apparaat. Ook is er gelijktijdig een scherm op een standaard aangeschaft.

De reiskosten voor het bestuur zijn hoger geworden, dit heeft te maken met de omvang van het bestuur; het aantal bestuursleden is nu ook groter.

Er is nu budget vrij gemaakt voor PR doeleinden.

Vraag uit de zaal; Wordt een buitenland evenement ook betaald uit deze pot? Wij dragen dan ook de club uit in het buitenland, dus ook dat is PR.

Hier is geen rekening mee gehouden.

De clubshop loopt goed, vooral de verkopen van de artikelen die te maken hebben met het 15 jarig bestaan. De oude voorraad zal afgewaardeerd worden.

Het eigen vermogen van de club bedraagt nu 23.840,- euro. Binnen het bestuur is 'besloten om een eigen vermogen aan te houden van 20.000,- euro.

Het voorstel om de contributie niet te verhogen tot er een eigen vermogen van 20.000,- euro is bereikt wordt in stemming gebracht.

Op de stemming zijn geen tegenstemmen.

d. benoeming nieuwe kascommissieleden.

Gerard bedankt de kascontrole commissie voor de gedane arbeid. De nieuwe kascontrole commissie wordt gevormd door de heren J. Wassink (nogmaals) en V. Meekenkamp.

7. Vooruitblik evenementen;

Onze technische dag zal op 17 april wederom gehouden worden bij Auto Lichtstad te Son.

We hebben het idee opgevat om de leden ook te laten inschrijven voor een technische dag. Inschrijven is nu alleen nodig wanneer men wil laten taxeren.

Mieke de Lang geeft een korte toelichting op de koninginnen-dag rit op 30 april.

John en Mieke de Lang gaan ook de Frieslandrit organiseren, dit is een meerdaags evenement van vrijdag 10 tot zondag 12 september 2010, input is nog welkom.

De zomerrit wordt georganiseerd door Nico en Sonja de Winter. De datum van de rit is verplaatst i.v.m. de datum van de Tour de France. De rit zal gehouden worden op zondag 27 juni, en beginnen in een oude omgeving en eindigen in een maritieme omgeving.

Ook dit jaar willen wij weer een borrel organiseren om het seizoen af te sluiten. Deze staat nu gepland op 9 oktober, en zal ongeveer dezelfde invulling hebben als vorig jaar.

8. Ghia/Varia-Clubshop/ internet;

Er is een bijeenkomst geweest om een redactieteam te vormen, George heeft het stokje van Haye



overgenomen, maar zal daar wel hulp bij kunnen gebruiken.

Het redactieteam zal gevormd worden door de volgende personen; G. Steur, N. Zwakman, J.P. Moree, G. Dolving, P. Baptist

Deze heren zullen hun input gaan leveren aan het tot stand komen van de Ghia Varia.

Clubshop;

De beheerder van de clubshop, Vincent Meekenkamp, geeft een toelichting; Er is een goede omzet gedraaid bij het 15J Karmann Ghia Club Evenement, helaas loopt de internet verkoop iets achter. De oude voorraad zal worden afgewaardeerd en wordt dan voor aangepaste (lagere) prijzen verkocht.

De aanwezigheid van de clubshop op evenementen is zeer

belangrijk, en wij zullen ons uiterste best doen om deze ook op al de evenementen te presenteren.

Internet;

Patrick Baptist, de beheerder van het forum geeft een toelichting; De bestuursmededelingen worden op het forum geplaatst. Bij aanmelden op het forum is het belangrijk dat de volledige naam goed wordt ingevuld. Het forum zou nog wat meer bezocht mogen worden.

Vraag uit de zaal;

Kan er op het forum ook een inschrijfformulier gedownload worden?

Nee, dat kan niet op het forum, maar wel op de site. Op het forum wordt wel een link geplaatst

naar het e-mail adres van de evenementencoördinator.

9. Rondvraag

Vraag uit de zaal: worden de vergaderingen en bijeenkomsten van de FEHAC door een afvaardiging van de club bezocht?

Ja, dit gebeurt zeker, de laatste keer zijn George en Arnoud geweest en hebben verslag gedaan aan het bestuur.

Vraag uit de zaal: Is het mogelijk om de jaarvergadering op zondag te houden?

Dit zullen we overwegen.

10. Sluiting;

Gerard Dolging sluit om 13.10 de vergadering en dankt de aanwezigen voor hun komst en wenst een ieder een goede terugreis.

LEDENMUTATIES

Nieuwe leden

| Lidnr. | Naam | Adres | Postcode | Plaats | Telefoon | Type | Modeljr |
|---------|-------------------|--------------------|----------|---------------------|-------------|----------|---------|
| 2101156 | Eras, V. | Rodenrijseweg 413 | 2651 AM | Berkel en Rodenrijs | 06-26110288 | 14 Coupe | |
| 2101160 | Heneldi, E.T.R. | Markassarstraat 45 | 3531 VK | Utrecht | 06-52529732 | zoekende | |
| 2101161 | Wijgaarden, T.van | Hof van Zirkoon | 2614 TH | Delft | 06-24095624 | zoekende | |

Opgezegd (per 31-12-2010)

| Lidnr. | Naam | Adres | Postcode | Plaats | Telefoon | Type | Modeljr |
|---------|--------------------|------------------------|----------|--------------|-------------|-----------------|---------|
| 99535 | Zwartkruis, P.G.M. | Herengracht 325 b | 1016 AW | Amsterdam | 020-6243893 | 14 cabrio | 1970 |
| 2091125 | Ruiter, R. De | Stakenbergweg 188 | 8075 RC | Elspeet | 0577-490007 | 14 cabrio | 1968 |
| 2071068 | Moree, J.P. | Etty Hillesumstraat 63 | 3207GD | Spijkensisse | 0181-451211 | | |
| 2050936 | Zanten, J.H. Van | Postbus 844 | 3900 AV | Veenendaal | 030-2440292 | 14 cabrio/coupe | |

Ledenstand per 5 juni 2010: 407

Wijzigingen in Uw autobestand of gaat U verhuizen?

Meldt dit dan a.u.b. telefonisch of per e-mail aan de ledenadministratie:

Tom Kouters - Hoevehei 10 - 5508 TJ Veldhoven - tel: 040-2547524

E-mailadres: ledenadministratie@karmannghiaclub.nl



NEUFFER

Al meer dan 20 jaar houden wij ons bezig met de Karmann Ghia en zijn één van de grootste bedrijven wereldwijd, die zich enkel met handel in vervangingsdelen en restauraties bezig houden. Wij hebben een grote voorraad aan originele en gebruikte vervangingsdelen, alsook een goede keus aan replica-onderdelen. In onze werkplaats worden alle replica-vervangingsdelen uitgetoetst en ingebouwd voordat we deze in ons assortiment opnemen. Dat garandeert voor U de best mogelijke kwaliteit.

Hieronder enkele aanbiedingen:

- Deurrubberset, 4-delig origineel VW € 80,-
- Kofferkleprubber, voor, origineel VW € 36,-
- Achterlichtglas, 8/69 - 7/71, rood/geel, origineel VW € 75,-
- Koplampot, alle bouwjaren, - made in Germany € 59,-
- Voorruit, helder glas, - made in EEC € 179,-
- Bodemplaathelpten, per set- made in EEC € 249,-
- Achterklep bagagedrager, verchromd - made in Germany € 179,-

Wilt U onze catalogus bestellen, stuur dan een €10,- biljet naar ons of maak het bedrag via Paypal over aan lars-neuffer@t-online.de. Bij de catalogus ontvangt U ook een besteltegoedbon ter waarde van €10,-!

Bij 'n een bestelwaarde vanaf €1.000,- leveren wij franco naar Holland! Wij hebben continue een goede keus aan mooie rijklare Karmann Ghia's, alsook restauratieprojecten. Meer info daarover is te vinden op onze website, www.karmann-ghia.de



Neuffer - The Karmann Ghia Specialist | Gerhard Gerdes Str. 17 | 37079 Göttingen
Tel. 0049 551 50 50 70 | Fax 0049 551 50 50 750 | E-mail: info@karmann-ghia.de



BUITENLANDRIT GEORGMARIËNHUTTE 11-15 AUG. 2011 EN COMBINATIE AUTOSTADT WOLFSBURG 15-17 AUG. 2011

In 2011 is van 11 tot 14 augustus het 50-jarig jubileum van KGTYPE 34. Elke KG bezitter kan hierbij aanwezig zijn. Dit is de laatste keer dat er een Karmann Jubileum gevierd wordt. (www.50-jahre-typ-34.de). Vanuit Nederland willen we proberen, net als in 2005, gezamenlijk naar Georgmariënhutte te gaan maar dan te combineren met een bezoek aan AUTOSTADT in Wolfsburg. Autostadt heeft ivm met eigen jubileum in 2010 een leuk arrangement. Wij kunnen van deze aanbieding in 2011 gebruik maken als wij dit voor 1 DECEMBER 2010 geboekt en betaald hebben.

Voor Georgmariënhutte hebben we 3 mogelijkheden uitgezocht van 11 t/m 14 aug. 2011

1. Hotel Waldschlobchen te Lienen (15 km van Georgmariënhutte) prijs(2010) voor 2 pers. incl. ontbijt €260,-

2. Altes Farmhaus te Lienen prijs(2010) voor 2 pers. incl. ontbijt €300,-

3. Royal Garden te Bad Iburg (6,9 km van Georgmariënhutte) prijs (2010) voor 2 pers. incl. ontbijt €236,-

Lunch en diner niet inbegrepen. Als je alleen naar het KG 34 treffen wil kan je zondagmiddag naar huis gaan en dus 3 overnachtingen boeken, zie inschrijfformulier.

Arrangement KG 34 treffen + bezoek Autostadt Wolfsburg:

Donderdag 11 aug. t/m zondag 14 aug. 2011 KG 34 treffen Georgmariënhutte (hotelkeuze zie boven)

Arrangement Autostadt:

Maandag 15 aug. naar Autostadt, Wolfsburg 3* Hotel, aankomst 15 aug. 's-avonds diner; overnachting + 16 aug. ontbijt + 2 dagen entree Autostadt €49,- per persoon (op basis van 2 pers.kamer)

Extra overnachting 16 aug. + ontbijt 17 aug. €43,- per persoon (obv 2 pers.kamer)

4* Hotel aankomst 15 aug. 's avonds diner; overnachting + 16 aug. ontbijt + 3 dagen entree Autostadt €64,- per persoon (obv 2 pers. Kamer)

Extra overnachting 16 aug. + ontbijt 17 aug. €57,- per persoon (obv 2 pers.kamer)

We kunnen op dinsdagavond in Autostadt blijven eten, autostadt sluit om 18.00 uur en restaurants blijven open tot 22.00 uur. (Pizzeria: voorgerecht-pizza-desert ± €20,-, eventueel buffet €28,- p.p.)

Bij Autostadt kun je alleen betalen met een soort chipkaart. Bij het verlaten van Autostadt vindt de afrekening plaats.

Eventuele extra's in Autostadt:

Erlebnisfuhrung €7,50 p.p.

Panorama tour gratis (rondvaart op het Mittelland Kanaal vanuit Autostadt en vaart door een prachtig landschap, langs het Zeithaus, VW Haven en de VW Fabriek)

Het combi arrangement kan alleen doorgaan als zich minimaal 20 personen opgeven

Prijsindicatie voor het combi arrangement KG 34 treffen/ Autostadt Wolfsburg

€236,- - €300,- Hotel tijdens bezoek Georgmariënhutte (4 overnachtingen + ontbijt)

€200,- 3* Hotel Wolfsburg (2 overn. + ontbijt + 1x diner en 2 dagen entree Autostadt

€40,- Diner Autostadt (Pizzeria) €15,- voor extra tour Autostadt

€491,- - €555,- (periode donderdag 11 augustus - woensdag 17 augustus)

Bovenstaande is exclusief lunches-diner-consumpties gedurende verblijf Georgmariënhutte. Lunch onderweg van Georgmariënhutte-Wolfsburg 15 aug., lunch Autostadt 16 aug. en lunch onderweg van Wolfsburg naar Nederland 17 aug. en brandstof tijdens de reis.

Gaarne voor 1 oktober 2010 reageren als je geïnteresseerd bent, zodat wij voor 1 december 2010 dit allemaal kunnen regelen.

Zie bijgaand inschrijfformulier.

KARMANN GHIA CLUBSHOP



Lanyards € 3,50



Paraplu in zwart, rood en groen, met clublogo, € 15,=



Heren Sweater, diverse kleuren, € 25,=



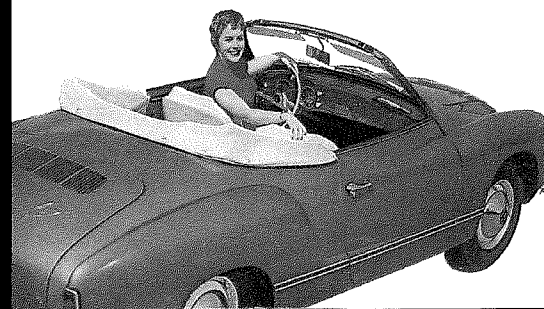
Ghia Varia clubblad binders € 8,50



Dames en heren polo's, diverse kleuren € 15,=



Cap € 8,50



Alle clubshopartikelen zijn te bestellen via clubshop@karmannghiaclub.nl o.v.v. naam en lidmaatschapnummer. Prijzen zijn excl. verzendkosten



(LUCHT) GEKOELD NAAR DE NOORDKAAP (DEEL 5)

Tekst Marcel Verwoerd



Wederom kwamen we laat aan op de camping. Deze camping viel niet tegen, al hadden we daar niet gemakkelijk met de voltallige groep kunnen uitstallen. Het grasveldje wat voor ons bedacht was was toch wel vol, terwijl we toch nog 3 equipes achter ons gelaten hadden.

In Stryn zouden we eindelijk kunnen genieten van onze welverdiende rustdag. Hier bleven we een dagje staan. We zouden hier leden van een Noorse luchtgekoelde volkswagenclub treffen, waarmee we ook gezamenlijk van een barbecue zouden gaan genieten bij het hotel.

Tijdens het late bereiden van ons avondmaal begon het dan toch een keer te regenen. Dat werd spullen inpakken en in de tent gaan zitten. Goh, wat waren wij blij dat ons dit niet alle dagen overkomen is. Dat we het grote geluk hebben gehad om van die prachtige zonnige dagen te krijgen. Het was nogal primitief om in het tentje te koken en droog zittend van ons eten te kunnen genieten.

Doordat we langs de route wat mooie stukjes hadden overgeslagen omdat we al zo laat op de camping aan zouden komen, besloten we de volgende dag om maar niet bij ons tentje te gaan rusten, maar toch maar weer de auto in te springen. We vonden in Sander en Jessica een paar medestanders, dus zo trokken we met zijn vieren met de Passat de Bergen in. Wat was het daar mooi. Er lag overal nog sneeuw en ijs. En wat was dat water koud! Zwemmen in een



ijsmeepte, dat moesten we toch wel proberen. De bontmuts opgezet en de voeten gingen het water in. Toen werd al snel duidelijk dat we dat zwemmen maar uit ons hoofd moesten zetten, wat was dat water koud! Het deed gewoon zeer! Hoe kunnen die ijsberen hiervan genieten zeg! Als reïncarnatie bestaat, dan alstublieft niet als ijsbeer...

Voor de camera was dit moment, maar ook de rest van dit natuurschoon, weer vele MB's waard.

Terug op de camping waren we nog net op tijd om ons even om te kleden om daarna weer in colonne naar het hotel te vertrekken voor de gezamenlijke barbecue.

Dit was een heel geslaagd feest. Gezellig met zijn allen bij elkaar, heerlijk in het zonnetje aan het water. En wat een overheerlijke barbecue! Daar genoten niet alleen de campinggasten zichtbaar van, maar ook voor de hoteliers

was het kennelijk een bovengemiddelde maaltijd. Bovendien kregen ze nu allemaal hun zo gewenste frietjes! In overmaat! Tiddo maakte van de gelegenheid alvast gebruik om de organisatie van deze reis -Mart, Ineke, Jan en Patty- hartelijk te danken voor hun enthousiaste en tomeloze inzet om deze reis tot een groot succes te maken. De bezemwagen kwam ook weer van pas, want die mocht zijn speakers eruit blazen om Tiddo's woordje van dank kracht bij te zetten met de muziek van de Noorse Eurovisie songfestival winnaar Alexander Ryback met zijn nummer "Fairytale". Er waren inderdaad vele momenten op deze prachtige reis die zo het sprookjesboek in konden, zeker de prachtige uitzichten onderweg.

Natuurlijk werd de gelegenheid ook nog even aangegrepen om alle auto's weer eens op het digitale geheugen kaartje vast te leggen. Uiteraard gingen we dit keer te samen met alle Noorse

luchtgekoelden op de foto. Er werden heel wat foto's geschoten. Ik betwijfel echter of het werkelijk nog steeds enkel om de auto's ging. Eén lichtblauwe kever -waar Bennie trouwens nog een leuk onderhoudswerkje aan had kunnen hebben- kwam opvallend vaak terecht in de zoekers van de spiegelreflex of handycam. Er schenen binnen onze groep zelfs vissers te zijn, die hun hengel er voor aan de kant lieten liggen.

Terug op de camping kregen we nog een mooie demonstratie van een 120 PK kever, die liet zien dat het nog best mogelijk is om ook in de tweede versnelling nog steeds te kunnen spinnen. Al voelde niet iedereen zich even lekker terug keren op de camping, na een kort ritje meegevoelen te zijn met dit stukje opgevoerd antiek.

De volgende dag werd er weer gereden. Een lange etappe van 306 kilometer zou ons van



Stryn naar Geilo voeren. De dag begon heel redelijk, maar eindigde in de regen. Echter, het blijkt dat ook de regen je fantastische uitzichten en plaatjes kan opleveren. Wel erg jammer dat door deze regen één van de allermooiste Fjorden van Noorwegen, de Geiranger, niet goed te zien was. We kregen er echter meteen weer iets anders fraais voor terug. Wat was die lucht mooi met de felle zon die door de asgrauwe wolken probeerde te schijnen. Bovendien leverde dit een ander fraai natuurschouwspel op; een prachtige dubbele regenboog. Aangekomen op de camping in Geilo, was het een grote droevenis. Het had ondertussen zoveel geregend, dat onze 'prachtige' camping grotendeels onder water was komen te staan. Niet echt een leuk vooruitzicht voor onze tentjes. Wij waren zelf toch al van plan om een hutje te gaan huren, want met deze regen hadden we er niet veel zin in om de tent nog neer te gaan zetten. Bovendien



zouden we de volgende dag (of zeg maar nacht) weer zeer vroeg vertrekken, waardoor we het opzetten van een tent al helemaal niet meer zagen zitten. Gelukkig konden we voor niet al te veel geld een hutje bijboeken. Als je het dan ook nog eens een beetje stiekem deelt met 2 anderen (ik noem even geen namen, want wellicht krijgen Sander en Jessica daar nog last mee) wordt het helemaal goed te doen. Het was nog erg gezellig bovendien ook. In het hutje naast ons hebben ze overigens ons voorbeeld maar gevolgd. Helaas moest 'Fikkie de

barbecue' daardoor buiten blijven, maar de broertjes Timmer vonden het waarschijnlijk wel een fijn idee om warm en droog het stapelbed in te kunnen kruipen. We hebben er heerlijk droog een primitief, maar overheerlijk, maaltijdje in elkaar kunnen knutselen en dit ook nog eens warm en droog op kunnen eten. Eerlijk gezegd ging daarna best snel het figuurlijke licht uit, maar dat kon trouwens best wel eens voor een nachtje. Het nodigde toch niet echt uit om gezellig buiten whisky te gaan drinken. Daarbij was het trouwens alweer 23.00 uur geweest.



Postorder

Wij leveren door heel Nederland en België voor een verzendtarief vanaf € 4,95

Alle topmerken onder één dak!



Nieuwe producten

- 1303 City Striping set
- Europees model chrome Antenne t/m '66 en Type 3
- Spijlbus Laaddeur hendels, grijs/zwart/chroom
- Spijlbus portier hendels, grijs/zwart/chroom
- Aandrijfas borgplaatjes voor Bus en Kübel
- Cabriokap Sierlijsten (Spijkerlijsten)
- Boxertje Tech Volume 5
- Cadeaubon 10, 25, 50
- Remvloeistof vulreservoir, T2
- Olie druk meter cockpit international (VDO) ø 52mm
- Volt meter cockpit international (VDO) ø 52mm

ZIE OOK "NIEUWE PRODUCTEN" OP WWW.PARUZZI.COM

www.paruzzi.com

- NU TE DOWNLOADEN:**
- totale overzicht bus assortiment
 - Keverboek prijslijst



algemene informatie:
0113-503555 (Nederland)
09-3494131 (België)



bestellijn:
0800-paruzzi (Nederland)
0031800-paruzzi (België)



www.paruzzi.com



fax:
0113-503255 (Nederland)
0031-113-503255 (België)

Westerwind nederland

Westerwind Nederland
Kreeft 16, 4401 NZ Yerseke
Holland
Tel.: (31) 0113-503555
Fax: (31) 0113-503255
info@paruzzi.com

Nederlandse verkooppunten Paruzzi

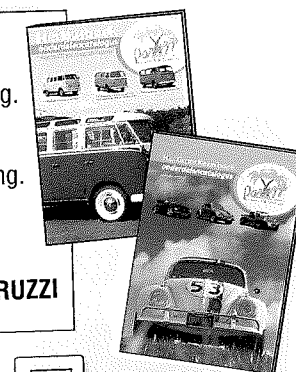
| Dealers met Paruzzi shop: | | |
|------------------------------|-----------------------|-------------|
| VW Classics | Someren | 0493-470060 |
| Kaag Kevers | Hillegom | 0252-544343 |
| KS Motorsport Holland | Doetinchem | 0315-344335 |
| Volksrepairs | Berkel en Rodenrijs | 010-5223577 |
| Jaap Bergman | Goor | 0547-261515 |
| VW Veteranen Coenen | Koningsbosch | 0475-301574 |
| Lony Classic Cars | Kerkrade-Eijgelshoven | 06-26788412 |
| Frieslandkevers | Drachten | 06-15656201 |
| Kever Centrum | Kortenhoef | 035-6938454 |
| Midden-Nederland | Deventer | 06-51690145 |
| Aircooled.nl | Hulst | 06-12488488 |
| Classic VW parts | | |
| Afnemers Paruzzi: | | |
| VW Vakrestauratie | Groesbeek | 06-27023646 |
| Baetspeed | Kessel | 077-4621507 |
| 3 wheel saloon | Bellingwolde | 0597-532753 |
| Boxer | Tilburg | 013-5355686 |
| Kusters Kever Express | Kerkrade | 045-5457461 |
| Bos's Trike's | Weert | 0495-540711 |
| Trike Verhuur Surhuisterveen | Surhuisterveen | 0594-248693 |
| Vakgarage Moeijes | Alkmaar | 072-5113200 |
| Kever-mobiel | Hengelo | 074-2918772 |
| Paalman Luchtgekoeld | Pijnacker | 015-3610344 |
| De Gekgeworden Kever | Swifterband | 0321-322312 |
| H.B. van Kranen | Krimpen a/d IJssel | 0180-551211 |
| The Cool VW | Kloosterzande | 0114-691664 |
| Classic Centre Brabant | Etten-Leur | 076-5010770 |
| Roozen Auto's | Esbeek | 013-5169413 |
| Bug Boys | Loenen | 055-5050552 |
| VW Specials | Veendam | 06-53255301 |

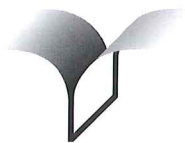
Het grote keverboek
€ 15,- incl. verzending.

Het busboek
€ 7,50 incl. verzending.

Samen € 20,-

Bestel nu!! 0800-PARUZZI





HAVEKA BV

HAVEKA BV | DE GRAFISCHE PARTNER

van Henaertweg 23 | 2952 CA Alblasserdam
Tel 078 - 691 23 23 | Fax 078 691 50 25
info@haveka.nl | www.haveka.nl

Kika
kinderenkankervrij

www.kika.nl
Giro 8118



**Gespecialiseerde
Kinderzorg**

ZIEK - ZEKERHEID - ZORG

James Wattstraat 7
1817 DC Alkmaar
tel 072 512 87 21
www.ziezezo.nl

meco HOLLAND
TECHNISCHE SPECIALISTEN

ADVIES EN INSTALLATIE • ELECTROTECHNIEK • DOMOTICA

MECO HOLLAND
Karperweg 14 • 1317 SN Almere
Tel 036 - 548 22 00
www.mecoholland.nl

VOOR € 80,-PER JAAR, HIER UW SPONSOR-LINK!

De sponsorlink in Ghia Varia is bedoeld voor diegenen die de Karmann Ghia Club Nederland willen ondersteunen. Voor € 80,00 per jaar brengen wij uw organisatie onder de aandacht en ondersteunt u onze vereniging. De sponsorlink is geen alternatief voor bedrijven die hun VW/luchtgekoelde diensten/producten willen aanbieden. Hiervoor bieden wij u de mogelijkheid om te adverteren.

APK KEURINGEN EN ONDERHOUD
SCHADE HERSTEL
RESTAURATIE
REVISIE MOTOREN
VERSNELLINGSBAKKEN
OCCASIONS
WINKEL MET VW ONDERDELEN



AUTOBEDRIJF

Kaag Kevers

LOODVRIJ!
NEEM NU EEN AFSPRAAK MET
ONZE WERKPLAATS OM JE
LUCHTGEKOELDE VOLKSWA-
GEN OM TE BOUWEN NAAR
LOODVRIJE BENZINE, ZONDER
VERMOGEN VERLIES



Marconistraat 28 • 2181 AK Hillegom • Tel. (0252) 54 43 43 • Fax (0252) 54 42 83
E-mail info@kaagkevers.nl • Internet www.kaagkevers.nl
Alle onderdelen uit voorraad • APK-Keuring • In- en verkoop van Kevers • Motor-Tuning
Onderhoud • Online shop • Revisie • Restauratie • Schadeherstel • Uitlijnen

Nu ook trouwauto verhuur
kijk op www.kaagkevers.nl voor de voorwaarden

*De leukste auto in de straat . . .
daar zorg je natuurlijk goed voor!*

Restauratie • Reparatie • Onderdelen • APK

Onderhoud van alle luchtgekoelde VW-types en klassieke Porsches

Levering en herstel plaatwerk type 14 • Onderdelen type 1, 2 en 3

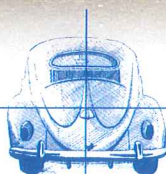
Garantie op al onze reparaties!



Autolas- Restauratiebedrijf

H.B. VAN KRANEN

luchtgekoelde volkswagens



Slikslootstraat 2

2921 LH Krimpen a/d IJssel

Tel. (0180) 55 12 11

E-mail: info@hbvankranen.nl

www.hbvankranen.nl