



## VW KARMANN GHIA TOURING COUPÉ Ongezien verkocht

Joop de Vreede zit al ruim twintig jaar 'in de klas-sieke Volkswagens'. Maar zijn laatste aankoop is wel heel bijzonder. Een Karmann Ghia TC uit Brazilië!

**D**e Karmann Ghia Touring Coupé, Type 145, is zelfs in Volkswagen-kringen onbekend. Ik moet je zeggen dat ik zelf ook niet meer precies weet wanneer ik er voor het eerst van hoorde. Een aantal jaar geleden heb ik al eens informatie ingewonnen over de TC, een vriend van me had kennissen in Brazilië en ik heb toen eens gepolst of ze daar nog rondreden. Ik kreeg toen wat foto's toegestuurd, maar heb verder nooit meer iets met dat contact gedaan. Maar toen kwam ik begin 2015 deze auto tegen op Facebook. Het bedrijf dat hem importeerde, had een bericht geplaatst. Dat was dus mijn kans om er eentje in bezit te krijgen. Ik heb meteen contact opgenomen en een bedrag aanbetaald, terwijl ik alleen nog maar wat foto's van de auto had gezien. Maar ik was meteen verkocht. Daarna duurde het nog vier lange

maanden voordat de auto hier was. Op VW-gebied heb ik inmiddels van alles en nog wat gehad. Brillkevers, Fastbacks, andere Karmann Ghia's, Busjes, in het begin vaak slechte exemplaren, maar later ook veel in een heel mooie staat. Maar altijd als hobby-auto. Thuis hadden we vroeger ook een Kever, maar daar mocht ik nooit in rijden. En ik dacht toen altijd: wacht maar af, ooit heb ik er zelf eentje. Gelukkig heeft mijn vader de eerste twee Kevers die ik had ook nog gezien.

Deze Karmann Ghia TC is alleen in Brazilië geleverd, maar als je begin jaren zeventig daar werkte en terug naar Europa ging, dan mocht je de auto meenemen. Op die manier zijn er in die jaren ook hier een paar terechtgekomen, maar ik schat dat er nog geen tien exemplaren in Europa zijn. Er is wel platformverwantschap met



de bekendere Karmann Ghia Type 14 die je hier veel vaker ziet, maar er is toch ook heel veel anders. De motor is van een VW 1600 (Type 3) en daar zijn onderhuids nog wel wat meer delen van gebruikt. Je merkt snel dat het een Braziliaanse auto is. De manier waarop hij in elkaar is gezet, is anders dan bij de Duitse auto's die ik gehad heb. Het is goed gedaan hoor, maar je merkt aan de afwerking toch dat het anders is, het sluit allemaal net wat minder goed en zo. Verder is het opmerkelijk dat er geen verwarming in zit, dat was in Brazilië natuurlijk



Duidelijke Volkswagen-elementen in het interieur, zoals het dunne stuurwiel met halve claxonring en de staande pedalen.



niet nodig. Giorgetto Giugiaro, van Ital Design, heeft hem getekend. Vooral die vormgeving, met die fraaie roosters achterop, spreekt me erg aan.

Het is natuurlijk spannend om een auto te kopen die je alleen maar op foto's hebt gezien, maar hij bleek best goed te zijn. De staat van de carrosserie viel me zelfs heel erg mee. Motorisch moest er wel het een en ander gebeuren. Er is bij VW-specialist Volksreparaats een elektronische ontsteking in gezet en er is nog wat verdere *finetuning* nodig geweest om hem echt lekker te laten lopen. De auto is van 1974, nog grotendeels origineel en nooit gerestaureerd. Je kunt dat in Brazilië zien aan de kentekenplaat. Auto's met een zwarte plaat met grijze letters zijn de klassiekers die nog grotendeels origineel zijn. Zelfs de originele Braziliaanse stickers zitten er nog op en het instructieboekje is er ook nog bij. Kleine dingen doe ik nu zelf, maar het

grote onderhoud laat ik over aan vakmensen. Ik ben meer een poetser dan een sleutelaar. Uiterlijk heb ik alleen de wioldoppen aan hoeven te pakken, die hadden een nieuw chromolaagje nodig. Ik denk nog na over whitewall-banden, maar ik moet even kijken hoe dat staat.

Zo'n Karmann Ghia TC ziet er best sportief uit, maar rijdt niet als een sportwagen. Het is echt een auto om lekker mee te toeren. Hij zal gerust een aardig stukje over de honderd lopen, maar dat heb ik er nog nooit mee gereden. Rond 100 km/h is hard genoeg. Ik ga graag naar VW-bijeenkomsten in Nederland en België en ga dan gewoon wat vroeger van huis. Op die meetings kijken zelfs de echte kenners verbaasd op als je aan komt rijden. Vaak hebben ze nog nooit van de TC gehoord en het komt maar zelden voor dat ze er eentje in het echt zien. Maar dat gaat veranderen hoor, want de komende tijd ga ik veel meetings met de auto bezoeken. ▲

★ **Ik schat dat er nog geen tien exemplaren in Europa zijn** ★



### De eigenaar

**NAAM** Joop de Vreede, 64 jaar, Den Haag.

**BEROEP** Gepensioneerd postbeambte.

**TOEKOMSTPLANNEN** De auto was nog beter dan ik gehoopt had en na wat motorisch onderhoud is hij nu helemaal perfect. Ik ga ervan genieten en zal dat anderen ook laten doen!

### Weetjes

De Karmann Ghia's 14 en 34 waren ondanks de veelbelovende lijnen niet echt toonbeelden van sportiviteit, hetgeen voornamelijk werd veroorzaakt door de standaard Kever-techniek. In Brazilië dacht men het imago te kunnen verbeteren met een 2+2-versie waarin een wat grotere motor kwam. Dat lukte echter maar ten dele: met een top van 140 km/h was de Touring Coupé (Type 145) aanzienlijk sneller, maar klanten liepen de VW-showroom nog steeds niet plat. Van de slechts 18.119 gebouwde exemplaren zijn er door de bouwkwaliteit en vooral ook door roest niet veel meer over. Daardoor, en door het feit dat de TC nooit in Europa is geleverd, is de auto op deze pagina's zeer uniek.

### VW Karmann Ghia TC

<b>bouwjaar</b>	1974
<b>nieuw prijs</b>	n.b.
<b>gemaakt van/tot productieaantal</b>	1970 tot 1976 ca. 18.000 stuks
<b>geschatte waarde</b>	€ 22.500,-
<b>top snelheid</b>	142 km/h
<b>acceler. 0-100</b>	21,5 s
<b>gem. verbruik motor</b>	1 op 10,0 viercilinder boxer, 1584 cm <sup>3</sup>
<b>max. vermogen</b>	54 pk
<b>max. koppel</b>	108 Nm
<b>transmissie</b>	handgeschakeld, viertraps, achterwiel aandrijving
<b>massa leeg</b>	920 kg

Fabrieksgegevens, voor zover te achterhalen

Kijk op YouTube.com/autovisie