



ClassicVW

MAGazine

Magazine voor de klassieke Volkswagen

Zomereditie 2011

Vintage Cabriolets



Cabriodak resto



CabrioHistoriek



Original Hebmüller

1952 Karmann cabriolet

De ultieme Vintage cabrio?





Vintage Cabrio's

Foto's: Julien-David Collombet

Foto's restauratie: Claus Missing

Tekst: Paul Peeters

Wie ooit zelf een oude VW heeft gerestaureerd, weet dat het niet altijd even eenvoudig is om de oorspronkelijke staat van weleer te benaderen. Als het op originaliteit aankomt is de regel 'hoe ouder de wagen, hoe moeilijker ook de restauratie' zeker van toepassing. Wie zijn tanden zet in een verroeste Kever cabriolet uit het jaar 1952, en deze weet om te toveren tot een niet van nieuw te onderscheiden showroommodel, verdient dan ook alle respect.

Vintage VW's

Claus Missing woont in Kaarst, bij Düsseldorf en is al jaren verknocht aan oude Volkswagens. Zijn eerste Kever was een VW1500 automaat, maar al snel ging hij op zoek naar een ouder model, eentje met nog schuine koplampen. In 1989 wist hij een 1963 exportmodel op de kop te tikken. De Kever had slechts één eigenaar gehad, was bijzonder goed onderhouden en nog volledig origineel. Het wagentje werd voorzien van een Judson 'supercharger' en is vandaag de dag nog steeds in zijn bezit. Claus' interesse gaat uitsluitend uit naar de originele VW's, bij voorkeur de pre-'67 modellen. Wie regelmatig treffens zoals Bad Camberg en Hessisch Oldendorf bezoekt, heeft dan ook veel kans om hem daar tegen het lijf te lopen. Daarnaast is Claus ook in Budel altijd wel met één van zijn wagens aanwezig. Velen kennen hem ook van zijn website www.karmann1952.de, die een schat aan informatie bevat voor Vintage VW fanaten. Samen met Peter Schepens heeft Claus immers de nobele taak op zich genomen om de gegevens van alle nog bestaande vintage VW cabrio's te verzamelen: de volledige lijst (het Karmann & Hebmüller register) werd geïntegreerd in de website, die dagelijks zo'n 600 keer aangeklikt wordt.

SUPER VW
MAGAZINE

Met dank aan SuperVW magazine en fotograaf Julien-David Collombet voor de fijne medewerking in het tot stand brengen van deze fotoreportage.



Een '52 cabriolet

Claus bezit een mooie collectie oude Volkswagenen: een 1951 Brilkever, een 1965 Karmann Ghia cabriolet, een 1952 'Barndoor' bus, een 1966 SO44 Dormobile camper in eerste lak en een 1964 SO34 Westfalia 'Flipseat' camper met volledig intact interieur. Maar het pronkstuk uit zijn collectie is ongetwijfeld de 1952 Karmann cabriolet die hij al sinds 1993 in bezit heeft; hij kon de wagen toen overnemen van een vriend die hem op zijn beurt een jaar eerder had gekocht van de tweede eigenaar, een man uit Kaufbeuren in het zuiden van Duitsland. De cabrio was al in 1967 uit het verkeer genomen en had sindsdien staan verkommen in een schuurtje. Op het interieur na was de wagen zo goed als compleet: slechts enkele kleine onderdelen, zoals de unieke en zeer moeilijk te vinden binnenspiegel, ontbraken.



Na het strippen van de wagen werd pas duidelijk dat de restauratie van het koetswerk geen eenvoudige klus was. Claus, die zelf behoorlijk met de laspost overweg kan, besloot het laswerk over te laten aan een echte specialist maar volgde alles wel nauwgezet op.



"Hochzeit", een belangrijk moment in elke restauratie: deze term afkomstig uit de Duitse automobielindustrie slaat op het 'huwelijk' waarbij het koetswerk op het chassis geplaatst wordt.

De Karmann, nog steeds met zijn originele lak en eerste cabriokap, was ongerestaureerd maar wel in zeer slechte staat. Vooral de roest onderaan was problematisch. Claus had meteen door dat deze restauratie een ambitieus project zou worden.

7715 en 7716

Amper enkele maanden later kreeg Claus een tip van zijn vriend Carsten Reeder; of hij niet geïnteresseerd was in een andere Karmann cabriolet, ook een exemplaar uit 1952...? Deze wagen was al een keer geres-taureerd in de jaren zeventig en zag er stukken beter uit; Claus besloot hem te kopen. Hij had nu dus twee Brilkever cabrio's! Tot zijn grote verbazing bleek de 'nieuwe' een wel heel nauw verwant tweelingbroertje te zijn van de eerste: de wagens hadden immers opeenvolgende bodynummers: 7715 en 7716! Ze werden beiden gefabriceerd op 29 februari 1952 en hebben wellicht vlak na elkaar de Karmann productielijn verlaten. Van een toeval gesproken!

Verborgene gebreken

Het plan om de 'betere' Karmann te restaureren, werd al snel afgevoerd; na het strippen ontdekte Claus immers dat de eerste restauratie alles behalve vakkundig was uitgevoerd. Na de aanblik van de naakte carrosserie besloot Claus dat het toch beter zou zijn om de 'originale' auto onder handen te nemen. Die had immers geen verborgen gebreken. De tweede auto zou hij wel nog gebruiken als donorwagen voor zijn ambitieus restauratieproject. De zoektocht naar onderdelen werd daardoor tot een minimum herleid; enkel de originele binnenspiegel bleef een probleem, want ook bij de tweede wagen was deze niet meer aanwezig.

Het laswerk

Zoals we op de vele restauratiefoto's kunnen zien, houdt Claus niet van half werk. Niets werd aan het toeval overgelaten, kosten noch moeite werden gespaard om deze Karmann tot in de perfectie af te werken. Na het strippen van de wagen werd duidelijk dat de restauratie van het koetswerk op zich al een titanenwerk zou worden. Claus, die zelf behoorlijk met de laspost overweg kan, besloot om deze klus over te laten aan een echte specialist. Claus: "Mr. Mai uit Münster is een ware 'laskunstenaar'. Hij vervaardigde zelf de ontbrekende stukken plaatwerk, deels uit donorstukken en deels uit nieuw metaal van de juiste dikte. Op het oude, ver-roeste plaatwerk telde hij nauwgezet het



aantal laspunten en zo slaagde hij er in om alles op exact dezelfde wijze als destijds in de Karmann fabriek aan elkaar te lassen. Terwijl het koetswerk onder handen werd genomen, hield ik me bezig met het restaureren van de motor, de versnellingsbak en alle andere mechanische onderdelen. Na 18 maanden mocht ik de afgewerkte Karmann carrosserie gaan ophalen."

Zo zag Claus' Karmann cabriolet er uit toen hij hem aankocht in 1993. De wagen was ongerepareerd, maar in zeer slechte staat. Hij werd in 1967 uit het verkeer genomen, maar door zijn laatste eigenaar al die tijd bijgehouden.

Het cabrioletdak werd volledig volgens de originele specificaties heropgebouwd.



Hoewel de wagen origineel werd afgeleverd in de kleuren L70 en L71 (Medium bruin en Beige), koos Claus voor een andere – weliswaar voor het modeljaar correcte – kleurencombinatie: L41 en L60 (Zwart en Ivoor).



Origineel VW gereedschap op het reservewiel, je zou voor minder wegdromen ...



De volgende fase

Vrijwel onmiddellijk na het beëindigen van het laswerk, werd de Karmann carrosserie naar de lakker gebracht. Hoewel de wagen origineel werd afgeleverd in de kleuren bruin en beige, koos Claus voor een andere - weliswaar voor het modeljaar correcte - combinatie: zwart (L41) en ivoor (L60). Het zijn niet toevallig ook de kleuren van zijn tweede '52. Toen wat later de feilloos gespoten Karmann terug in Claus' atelier arriveerde, begon de volgende fase van het ambitieuze project. Er werden nieuwe rubbers gestoken, een volledig nieuwe kabelboom geïnstalleerd en het originele 6V-elektriciteits systeem werd zo getrouw mogelijk nagebouwd. Op de originele binnenspiegel zou Claus uiteindelijk acht jaar moeten wachten, want pas in 2002 vond zijn vriend Dirk Baginski (de organisator van het 100.000km treffen in Hückeswagen, zie ook Boxertje nr.31, Zomereditie 2009), het zeldzame kleinood per toeval op een rommelmarkt in Oostenrijk.

De afwerking

Na 'Hochzeit', het huwelijk tussen het chassis en koetswerk, werd de wagen voor de afwerking overgelaten aan enkele gerenommeerde Duitse specialisten. Het prachtige stoffen interieur is van de hand van Ingrid Opperman (Himmelservice Hamburg) en het cabrioletdak werd volledig volgens de originele specificaties heropgebouwd door Rainer Bokemeier, een autoriteit op het gebied van restauratie van Karmann & Hebmüller cabriodaken. We schrijven 2005, het einde van de jarenlange restauratie was eindelijk in zicht. Via zijn vele contacten met vintage VW liefhebbers in binnen- en buitenland had Claus ondertussen ook al heel wat zeldzame accessoires weten te vinden die de 1952 Karmann cabriolet nog wat extra allure zouden geven: een periodiek correcte Telefunken IA50 radio, een Petri Pealit stuurwiel, een ultrazeldzame kilometerteller met dagteller en tenslotte ook de deurtjes voor de handschoenvakjes (geloof het of niet, maar dit waren destijds nog accessoires). In één van de deurtjes bevindt zich een aluminium asbak en in het andere een mooi VDO uurwerk. De chique kleurencombinatie, het prachtige interieur en de vele accessoires maken deze Karmann cabriolet echt wel bijzonder, je zou bijna vergeten dat het een Volkswagen is...



De beloning

In het voorjaar van 2006 was het zover: de Karmann was terug rijkaar! Bijna dertig jaar nadat zijn tweede eigenaar er voor het laatst mee reed, en hem vervolgens parkeerde in het schuurtje in zijn achtertuin, kon Claus nu zijn eerste proefritje maken. Claus was een tevreden man: na twaalf jaar noeste arbeid was zijn 'ultieme Vintage VW', een originele Brielkever cabriolet, niet langer een droom maar realiteit. Sindsdien is hij met de wagen o.a. te gast geweest in Budel, waar hij tijdens de Show & Shine beloond werd met een mooie eerste plaats, en in Hessisch Oldendorf 2009, waar hij de trofee voor beste "Split Convertible" in ontvangst mocht nemen. Ere wie ere toekomt...

