

# MARKT

EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMER-ZEITSCHRIFT

Heft 6 · Juni 1990

Lit. 5000,- · sFr. 4,80 · öS. 38,-

1Y1281E

DM 4,80



*Klassische Automobile  
und Motorräder*

**Kaufberatung:  
Alfa Romeo „Bertone-GT“**



**Seltene amerikanische Vierzylinder: Militaire**

**DKW-Rennmaschine  
von Wilhelm Herz**



**Englisches Kleinserienprodukt: Reliant Scimitar**

**Riesen-Kleinanzeigenteil**



**Traumklassiker: BMW 503 und 507**

# Club-Vorstellung

## Oldtimer-Clubs im deutschsprachigen Raum

**In alphabetischer Reihenfolge stellen wir unter dieser Rubrik momentan die markengebundenen Oldtimer-Clubs aus Deutschland, Österreich und der Schweiz vor — sofern sie ein Interesse an der Veröffentlichung haben. Die komplette Auflistung der über 700 deutschsprachigen Vereinigungen bieten wir unseren Lesern im „Clubadressen-Verzeichnis“, das mit der Frühjahrsausgabe im April-Heft und mit der Herbstausgabe im Oktober-Heft erscheint.**

**Käferfreunde Wiesental e.V.**  
**Jörg Nömer**  
**Untere Dorfstraße 34**  
**D-7888 Rheinfelden/Baden**  
**Tel.: 07623/63047**

Im Jahre 1982 gegründet, fungieren die Käfer-Freunde seit 1986 als eingetragener Verein. Die momentan 28 Mitglieder — zwischen 18 und 55 Jahren alt — besitzen Käfer der Baujahre 1956 bis 1980.

Neben dem jeden Donnerstag stattfindenden Stammtisch im Gasthaus Adler in Degerfelden gibt es alle sechs Wochen eine Ausfahrt, weiterhin Besuche von Käfer-Treffen auch in Österreich und in der Schweiz. Dazu kommen „Plauschturniere“ und Ausstellungen. Bei gemeinsamer Wagnpflege und bei Reparaturen wird der Kontakt untereinander vertieft.

Für Passivmitglieder beläuft sich der Jahresbeitrag auf 25,- DM, aktive Käfer-Freunde zahlen 50,- DM pro Jahr.



**VW Uraltkäfer-Club Schweiz**  
**Eamma-Horberg-Weg 1**  
**CH-3604 Thun**  
**Tel.: 0041/33/361778**

Als der Club am 1. November 1977 gegründet wurde, zählte die Versammlung gerade 17 Personen. Heute sind es 72 Aktiv- und 37 Passivmitglieder, die sich um die Erhal-

tung der Uralt-Käfer kümmern. Gemeint sind damit Käfer mit geteilter oder ovaler Heckscheibe — also vor August 1957 gebaut — sowie Spezialfahrzeuge auf VW-Basis aus jenen Jahren.

Ein weiteres Anliegen des Uraltkäfer-Clubs ist natürlich die Vermittlung rar gewordener Ersatzteile, wozu maßgeblich die in der dreimal jährlich erscheinenden Clubzeitung *Urkäfer* enthaltene „Ersatzteilbörse“ beiträgt.

Bei den jeweils im Frühjahr und Herbst stattfindenden Treffen können regelmäßig Käfer-Freunde aus dem Ausland begrüßt werden. Zu Clubs mit gleicher Zielsetzung im Ausland — vor allem in Westeuropa, aber auch in Australien und in den USA — unterhält der Schweizer Club gute Beziehungen.

Der Jahresbeitrag für aktive Mitglieder beläuft sich auf 50,- sfr, passive Mitglieder zahlen 20,- sfr. Die Aufnahmegebühr schlägt mit 50,- sfr zu Buche.

### Bulli-Kartei



**Bulli-Kartei**  
**Verein für die Freunde des VW-Transporters bis Baujahr 1967**  
**Postfach 100606**  
**D-3500 Kassel**

Als reines Fahrzeugregister im Sommer 1986 ins Leben gerufen, ist die Bulli-Kartei mit fast 120 Mitgliedern aus dem In- und Ausland zu einem überregionalen Zusammenschluß von Freundinnen und Freunden des VW-Transporters der ersten Generation geworden. 21 Gründungsmitglieder hoben beim ersten großen Treffen im Juli 1987 den Verein aus der Taufe.

Die Aufgaben des Vereins liegen in der Unterstützung originalgetreuer Restaurierungen sowie in der Sammlung jeglichen historischen Materials einschließlich der Führung des Fahrzeugregisters. Die Mitglieder werden in allen ihre Fahrzeuge betreffenden Fragen beraten.

Drei- bis viermal pro Jahr erscheint die Clubzeitschrift *Bulli-Express* mit Berichten über Sondermodelle, mit Reparaturtips,

Restaurierungsberichten, Reprints von Bulli-Artikeln und dem Kleinanzeigenteil.

Zweimal jährlich treffen sich die Bulli-Freunde an zentral gelegener, für alle gut erreichbarer Stelle. Mit 100 und mehr Teilnehmern ist dabei zu rechnen. Und dann sind noch die monatlichen Stammtische — bislang nur in Frankfurt und München. Der Jahresbeitrag beträgt 40,- DM, für die Aufnahmegebühr müssen 20,- DM überwiesen werden.

**Karmann-Ghia-Club Kassel e.V.**  
**Thomas Jünemann**  
**Steingasse 8**  
**D-3430 Witzenhausen**  
**Tel.: 05542/1084**

Seinen ersten großen Auftritt absolvierte der Käfer-Abkömmling 1955 auf der Frankfurter IAA, zwei Jahre später kam zum kleinen Coupé eine offene Version hinzu. Zwar entsprechen die Fahrleistungen des VW Karmann-Ghia nicht seinem schnellen Äußeren, doch sollte sich die Mischung aus italienischem Chic und deutscher Mechanik als erfolgreich erweisen: In der knapp 20jährigen Bauzeit des Typ 14 wurden rund 440.000 Exemplare verkauft. Daraufhin entschloß man sich bei Volkswagen, auch von der brandneuen, 1961 auf den Markt gebrachten Mittelklasselimousine VW 1500 eine entsprechende Version anzubieten. Das Ergebnis war der VW Karmann-Ghia 1500 (später 1600). Diesmal folgte dem Coupé allerdings, von einigen Prototypen abgesehen, keine offene Version; auch gelang es dem intern als Typ 34 bezeichneten Modell bei weitem nicht, an den Erfolg des kleinen Bruders anzuknüpfen. Während der achtjährigen Produktionszeit verließen lediglich rund 40.000 Einheiten die Werkshallen von Karmann. Anlaßlich eines Treffens nordhessischer Karmann-Enthusiasten im September 1981 wurde der Karmann-Ghia-Club Kassel aus der Taufe gehoben. Die offizielle Gründungsversammlung fand dann im Mai 1982 statt. Zweck des Clubs ist es, die in den Mitgliederreihen noch vorhandenen Karmann-Ghia zu erhalten. Den dazu unerläßlichen fachlichen Rat erteilt ein Vorstandsmitglied mit eigener Werkstatt.

Ersatzteile werden vom Club nicht vertrieben, doch berät er die Mitglieder beim Kauf eines Fahrzeugs. Nützliche Tips findet man auch im zweimal jährlich erscheinenden *Club-Info*. Und die Geselligkeit kommt im Karmann-Ghia-Club Kassel nicht zu kurz: Treffen werden organisiert, zwei große Ausfahrten pro Jahr führten die Mitglieder unter anderem zu Karmann-Treffen in England, Dänemark und der Tschechoslowakei.

Obgleich die zur Zeit 75 Mitglieder des Clubs keineswegs nur aus der näheren Umgebung, sondern aus dem ganzen Bundesgebiet kommen, findet sich immer eine stattliche Zahl zu den Clubabenden an jedem letzten Freitag des Monats in der Gaststätte „Zum Steinertsee“ im nordhessischen Kaufungen ein.

Der Jahresbeitrag des Karmann-Ghia-Clubs Kassel beläuft sich auf 24,- DM, die Aufnahmegebühr beträgt 10,- DM.

**IG der Karmann Ghia Fahrer/-innen**  
**Uwe Witkowsky**  
**Im Schmidtenstück 14**  
**D-5401 Ney**  
**Tel.: 06747/6781**

Die im November 1981 gegründete Interessengemeinschaft, die älteste Verbindung von Karmann-Ghia-Besitzern in Deutschland, ist kein Verein im üblichen Sinne. So gibt es keinen gewählten Vorsitzenden, die Mitglieder setzen auf Leistung, Qualität und Mitarbeit.

Die Hauptaufgabe der IG besteht in der Funktion als Anlaufstelle für Fragen zum Karmann-Ghia (Typ 14 und Typ 34). Als Grundlage dient ein großes Archiv mit Prospekten, Testberichten, Reparaturanleitungen und Werkstatthandbüchern. Neben den zwei festen Treffen im Jahr — dem Jahrestreffen im August sowie dem Jahresabschlußtreffen zum 1. Advent — dienen Grillabende und kleinere Ausfahrten dem persönlichen Kontakt der rund 250 Mitglieder und der Informationsvermittlung.

Gleiche Ziele verfolgt auch das in unregelmäßigen Abständen fünfmal im Jahr erscheinende *Karmann Ghia Info* mit Kleinanzeigen, Tips, Adressen, Restaurationsberichten, Nachdrucken von Testberichten und vielem mehr. Der Bezug ist im Jahresbeitrag von 50,- DM enthalten, eine Aufnahmegebühr wird nicht erhoben.

Last, not least heißt es in der Selbstdarstellung der Interessengemeinschaft der Karmann Ghia Fahrer/-innen: „Betont sei, daß die IG den Karmann-Besitzer gleich welchen Geschlechts durchgängig über das ganze Jahr hinweg betreuen will und nicht nur schwerpunktmäßig bei einem Treffen. Als Stichworte hierzu seien hier erwähnt die

Herausgabe von bestimmten Sonderinformationen für spezielle Probleme (z. B. für die Karosserie), Nachfertigungsaktionen (z. B. Heckgepäckträger) und nicht zuletzt Ersatzteilhilfe der IGLer untereinander durch zentrale Karten“.

**Karmann Ghia Club Südhessen**  
**Andreas Grün**  
**Freiherr-vom-Stein-Ring 26**  
**D-6453 Seligenstadt 2**  
**Tel.: 06182/67831**

Der Karmann Ghia Club Südhessen, am 24. Februar 1984 gegründet, setzt vor allem auf persönlichen Kontakt — er ist eher eine regionale Gemeinschaft von Freunden des Ghia. Darum kommt den monatlich stattfindenden Clubabenden an jedem ersten Montag in 6050 Offenbach-Bieber, Bistro „Avantgarde“, Seligenstädter Str. 24, große Bedeutung zu. Man fährt auch gemeinsam zu Treffen von anderen Clubs und IG und macht Grillfahrten oder Wochenendreisen (z. B. Schwarzwaldhochstraßenfahrten im Jahr 1987 und 1989).

Die Clubzeitung *TYPisch 14* erscheint unregelmäßig und enthält Berichte von Treffen, Tips, Teilemarkt, Statistik, Termine, Geschichten und vieles mehr. Eine weitere Leistung des Clubs für seine momentan 24 Mitglieder ist die Möglichkeit, bei VW günstig Ersatzteile zu beziehen.

Der Clubbeitrag beläuft sich auf 30,- DM jährlich. Übrigens ist jede Altersgruppe erwünscht: So ist hier alles vertreten, vom Führerscheinanfänger bis zum 80jährigen begeisterten Ghia-Fahrer.



**VW Karmann-Ghia Schweiz**  
**Paul Rupf**  
**Charlottengasse 3**  
**CH-8887 Mels**

Erfreuten sich die verschiedenen Karmann-Ghia-Modelle eh schon einer gewissen Exklusivität, so gilt dies für die Schweiz im besonderen: Gerade rund 5800 Exemplare fanden in der 20jährigen Produktionszeit ihren Weg in die Alpenrepublik.

Um die heute noch vorhandenen Fahrzeuge in möglichst gutem, fahrbereitem Originalzustand zu erhalten, haben sich einige stolze Besitzerinnen und Besitzer zusammengenommen und im Frühjahr 1985 den Club VW Karmann-Ghia Schweiz gegründet.

Inzwischen sind es über 60 Mitglieder aus allen Altersgruppen, vom jungen Hobbymechaniker, der sich seinen Traumwagen mit viel Mühe restauriert, über die junge Dame, die mit ihrem Coupé täglich zur Arbeit fährt, und den Familienvater, der sein Wunschcabriolet gefunden hat, bis zum älteren Herrn, der den Wagen vor über 20 Jahren neu kaufte.

Die Clubaktivitäten erstrecken sich auf Ausfahrten, Treffen und die Herausgabe eines Informationshefts. Den Mitgliedern werden Tips für Unterhalt und Restaurierung vermittelt, und so konnte durch gegenseitige Hilfe schon manches Problem gelöst werden. Erwähnt sei auch die club-eigene Bibliothek mit spezieller Karmann-Ghia-Literatur, die den Mitgliedern gratis zur Verfügung steht.

Aktivmitglieder (Besitzer eines Karmann-Ghia) zahlen pro Jahr 50,- sfr, die Aufnahmegebühr beträgt 20,- sfr.

## Nestos

60 Millionen Jahre sind sie alt, die griechischen Landschildkröten. Im Nestos-Delta in Nordost-Griechenland leben heute auch noch Schreiadler, Goldschakale und Spornkiebitze.



Helfen auch Sie mit, daß dieses einzigartige Europäische Naturerbe erhalten bleibt!

Spendenkonto Nr. 333  
 Baden-Württembergische  
 Bank, Stuttgart  
 BLZ 604 300 60

Bitte senden Sie mir:

- Informationsmappe (5,- DM liegen bei)
- Naturführer "Der Nestos" (20,- DM liegen bei)

Senden Sie bitte diese Anzeige mit Ihrer Anschrift an die:  
 Stiftung Europäisches Naturerbe  
 Güttingerstr. 19, 7760 Radolfzell

NI



# Leistungsschau

## Ein Rundgang durch die Karmann-Sammlung in Osnabrück

**Werksmuseen sind oft nicht für jedermann zugänglich. So auch die über sechs Jahrzehnte reichende Sammlung des Karosiers Karmann aus Osnabrück, die seit 1980 besteht. Aus Platzgründen wurde die Ausstellungshalle 1988 erweitert. MARKT erhielt dazu diesen Bericht.**

Die neuere Geschichte des Osnabrücker Unternehmens ist ohne Volkswagen kaum denkbar. Erinnern wir uns: Der Käfer war zu seiner Zeit ein (fast) konkurrenzloses Konzept. Was lag also näher, als den Karmann-Ghia-Prototyp Mitte der fünfziger Jahre mit Käfer-Attributen — stabilem Rahmen und robustem, luftgekühltem Heckmotor — auszustatten? So dominiert in der Halle auf den ersten Blick der Kar-



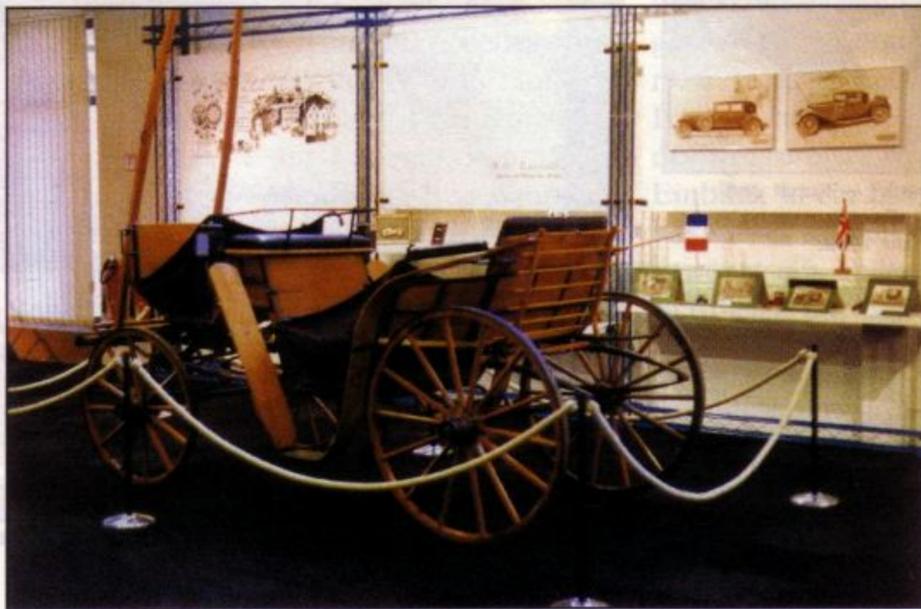
Von 1937 bis 1939 fertigte Karmann die Cabriolet-Versionen des Autobahnwagen Adler 2,5 Liter.

mann-Ghia, der als einziges Modell des Werks den Namen auch auf der Heckklappe präsentieren darf. Angefangen beim 1953 zusammen mit dem Turiner Designstudio Ghia entwickelten Prototyp über die Serienversionen vom Typ 14 und den großen Karmann-Ghia, den Typ 34, bis zu nicht in Serie gegangenen Sonderkarosserien.

Daneben präsentiert sich natürlich auch das Käfer Cabrio. Ein

1953er-Modell steht gegenüber einem bei Karmann aus Restbeständen zusammengebauten Hebmüller Cabriolet. Die Nachfolgemodelle der erfolgreichen Karmann-Modelle, das Golf Cabriolet, der Scirocco und der Corrado, sind natürlich auch präsent. Aber die Wilhelm Karmann GmbH ist viel älter als VW. Schon 1874 beschäftigte man

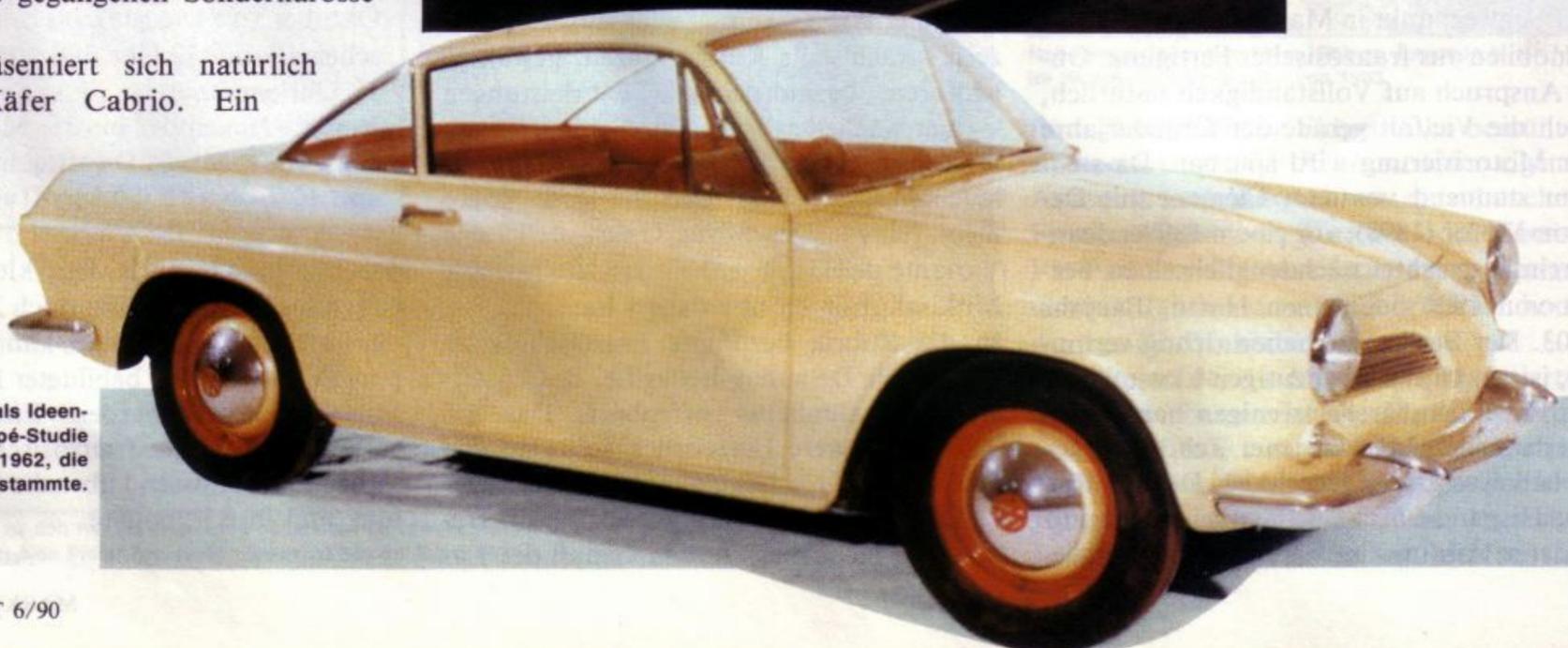
sich mit dem Kutschwagenbau, bevor 1901 die Firma von Wilhelm Karmann (sen.) übernommen wurde. Ein besonders schönes Beispiel für diese Tradition ist der ausgestellte Jagdwagen von 1909. Sorgfältiger Umgang mit dem Werkstoff Holz und handwerkliches Geschick waren entscheidend für den Kutschwagenbau, der bis in



Karmann Jagdwagen aus dem Jahre 1909. Nach dem Tod des Firmengründers übernahm Wilhelm Karmann 1901 die 1874 gegründete Wagenbaufirma Klages.



Adler 2EV (links) und Ford Eifel Roadster.



Karmann als Ideenlieferant: Coupé-Studie VW Typ 1 von 1962, die von Ghia stammte.

die zwanziger Jahre fortgesetzt wurde. Bereits 1902 hatte man die erste Automobilkarosserie auf einem Dürkopp-Wagen präsentiert. Entsprechend der damaligen Zeit entstanden sie nach den Wünschen des Kunden in Handarbeit für die angelieferten Fahrgestelle.

Durch die Wirren des Zweiten Weltkriegs sind die meisten Vorkriegskarosserien leider verlorengegangen. So kommt es, daß der Adler Primus von 1932 das älteste automobile Exponat in der Sammlung ist. Die gelungensten Karosserien für den Frankfurter Hersteller dürften sicher für das 2,5-Liter-Cabriolet Adler Autobahn und das repräsentative Diplomat Cabriolet entstanden sein. Letzteres wurde jüngst anlässlich der 50jährigen Tätigkeit Wilhelm Karmanns in die Fahrzeugsammlung übernommen.

Nach dem Krieg war die Osnabrücker Karosserieschmiede stets bemüht, besonders dem VW-Konzern Appetithäppchen zu servieren. Anders als viele andere Karosseriebetriebe, die in den fünfziger und sechziger Jahren aufgeben mußten, hatte Karmann mit seinem Konzept Erfolg: der Bau von Sonderkarosserien in Zusammenarbeit mit guten Designern und dazu die Leistungsfähigkeit eines Großserienherstellers, nämlich Volkswagen, im Hintergrund. Dieses Konzept pflegt man bei Karmann bis heute. So wurden entweder die Fahrzeuge der laufenden Serie modifiziert, oder es entstanden noch weitere Karosserieentwürfe. Andererseits machte man sich aber auch Gedanken über das Aussehen der Nachfolge- und weiterer Karmann-Modelle auf Großserienbasis. So wur-



Südamerikanische Temperamente: der zwischen 1972 und 1976 bei Karmann in Brasilien gebaute SP-2 (rechts) und der VW Karmann-Ghia TC 145, von 1970 bis 1974 von Karmann-Ghia do Brasil gefertigt.



Wurde 1958 entwickelt, ging aber nie in Serie: Hardtop-Version des Karmann-Ghia.



Das VW 1500 Cabrio sollte in Serie gehen. 16 Fahrzeuge wurden in Osnabrück von Hand gefertigt, erste Prospekte waren bereits gedruckt, als sich VW gegen das Projekt entschied.

de 1958 ein Karmann-Ghia Hardtop entwickelt. Es war mit Vinyl bezogen, ließ sich schnell abnehmen und konnte in der Garage verstaut werden. Das leichte Roadsterverdeck war voll zu versenken.

1961 entstand der 2+2-Sitzer Karmann-Ghia (Typ 34) Cabriolet, und 1965 baute Karmann den Typ 34 Fließheckcoupé mit klappbarer Fondsitzebank. Markant: die veränderte Frontpartie mit zusammenliegenden Doppelscheinwerfern.

Auf der Basis des VW Typ 3 lieferte Karmann 1961 ein bis zur Serienreife entwickeltes Cabriolet. Die Prospekte waren bereits gedruckt, als sich Volkswagen gegen die Produktion entschied. 1968 stellte Karmann schließlich den VW 411 als Cabriolet zur Diskussion. Der Wagen hatte eine elektrohydraulische Verdeckbetätigung und war — wie fast alle Karmann-Cabrio-Entwürfe — als vierfenstrige Viersitzerversion ausgeführt.

Karmann arbeitete bei seinen Entwürfen immer wieder mit international angesehenen Designstudios zusammen. 1977 entwarf Giorgio Giugiaro (Ital Design), der bereits den Scirocco 1 realisiert hatte, zwei Studien für ein Nachfolgemodell. Beide Studien weisen, im Gegensatz zum späteren Scirocco 2, wesentliche Stilelemente des Vorgängers auf. Es handelt sich um zwei Außenstyling-Modelle mit unterschiedlichen Seitenansichten. Eines davon baut auf einem Golf 1 auf und ist fahrfertig.

Italienisch geprägter Chic auch gleich nebenan: Der Scirocco 1 und die bei Karmann realisierten Nachfolgeentwürfe zeigen zusammen mit dem 1973 kreierte Audi 80 Pik ASS und dem BMW 320 Karo ASS von 1976, wie sich Ital Design großserientaugliche Sportwagen vorstellte.

Neben der sehr engen Verbundenheit zu Volkswagen sind die vielen anderen Aktivitäten von Karmann weithin unbekannt. So fertigte Karmann zwischen 1965 und 1975 im Auftrag von BMW die Vier- und Sechs-

zylinder-Coupés der Baureihe E9 im Zweigwerk Rheine. Auch das Nachfolgemodell, das 6er-BMW-Coupé, wurde zunächst komplett bei Karmann gebaut. Nach der Fertigstellung des BMW-Werks in Dingolfing lieferte Karmann nur noch die Rohkarosserien.

Auch zu Porsche hatten die „Karmänner“ gute Kontakte. So wurde aus Kapazitätsgründen das 356 B Hardtop Coupé in Osnabrück produziert. Als die Serie auslief, nahm der Vierzylinder 912 seinen Platz ein. Ab 1969 wurden auch die Vierzylinder-Versionen des VW-Porsche 914 auf Band gelegt.

Schon im Herbst 1949 hatte Karmann von der Auto Union den Auftrag zum Bau je einer Limousinen- bzw. Cabrio-Modellkarosserie für den F 89 erhalten. Tatsächlich gebaut wurden schließlich 5000 viersitzige Cabriolets. Später kam eine sportliche Zweisitzerausführung hinzu, von der ein Coupé abgeleitet wurde. 1968 war Karmann nochmals für die Marke mit den vier Ringen aktiv: Fünf Prototypen für den Audi 100 entstanden, wurden dann aber nicht in die Fertigung übernommen.

Stellvertretend für die Arbeit an Opel-Modellen zeigt die Sammlung das seltene Diplomat A Coupé. Zur IAA 1965 hatte



Das VW 411 Cabriolet von 1968 besaß sogar ein elektrohydraulisches Verdeck.

Karmann auch eine Cabrioversion präsentiert, die allerdings genausowenig zur Serienreife kam wie die 1967 vorgestellte Commodore-Cabriovariante. Gleiches gilt für das Manta A Cabrio.

Gute Kontakte gab's immer zu Ford. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs baute Karmann das Eifel Cabriolet, nach dem Krieg fertigte man 800 Ford-Pritschenwagen. Dann erhielt Karmann den Auftrag zum Bau der Kombiversion des neuen Weltkugel-12M, und seit 1983 läuft in Rheine das Escort Cabrio vom Band.

Der Kontakt zur britischen Automobilindustrie war und ist sehr eng. In den sechziger und siebziger Jahren überarbeitete Karmann die Karosserie der sportlichen Triumph TR 6 und der Limousinen Triumph 2000 und Austin 2000. Mitte der achtziger Jahre kam auch Jaguar als Auftraggeber hinzu. Das XJ-S Coupé sollte mittels Karmann-Know-how in ein Cabriolet verwandelt werden, und auch die Werkzeuge für Preßteile, Vorrichtungen und eine komplette Rohbaustraße entstanden bei Karmann.



Vom Opel Diplomat A Coupé wurden lediglich 347 Exemplare und 3 Cabrios als Prototypen von Karmann gebaut.

Das Verdeckgestänge wird heute noch bei Karmann in Rheine produziert.

Selbst die amerikanische Automobilindustrie knüpfte Kontakte nach Osnabrück. Im Auftrag der American Motors Corporation (AMC) übernahm Karmann für das Sportcoupé Javelin mit 280-PS-V8-Motor für den europäischen Markt die Endmontage im Zweigwerk Rheine. Fast 90 Prozent der Bauteile kamen auf dem Seeweg aus Detroit.



VW und BMW, soweit das Auge reicht: Die Karmann-Sammlung erstreckt sich auch auf aktuelle Modelle.



Der American Motors Javelin mit V8-Motor wurde bei Karmann im Werk Rheine für den europäischen Markt montiert.

Noch unbekannter ist aber wohl das Engagement von Karmann in Brasilien. Hier wurde 1959 vor den Toren von Sao Paulo „Karmann-Ghia do Brasil“ gegründet. Am Anfang mangelte es besonders an qualifizierten Facharbeitern, aber bald konnte man auf die Produktion von 10.000 Karmann-Ghia (Typ 14) verweisen. Ab 1970 begann die Produktion des Karmann-Ghia TC 145, der ausschließlich für den südamerikanischen Markt bestimmt war. Das 2+2-sitzige Sportcoupé basierte, wie die Typenbezeichnung verrät, auf dem Karmann-Ghia Coupé. Das Fließheck verbesserte vor allem die Platzverhältnisse im Fond.

Front- und Heckpartie wurden geändert, aber an der Seitenlinie konnte man die

Konturen des Karmann-Ghia Coupé noch deutlich ausmachen. Rudolf Leiding, Ende der sechziger Jahre Generaldirektor von VW do Brasil und danach Vorstandsvorsitzender in Wolfsburg, gab den Anstoß zur Entwicklung des VW SP-2. Karmann stellte die Preßwerkzeuge und Produktionseinrichtungen her, im Juni 1972 lief die Serienproduktion des auf dem Typ 3 basierenden Sportcoupés bei Karmann-Ghia do Brasil an. Viele Teile stammten aus dem Baukastensystem des VW-Konzerns, um die Produktionskosten möglichst niedrig zu halten. Der fahrfertige Wagen wog 900 kg und war zunächst mit dem 54 PS starken 1,6-Liter-Motor ausgestattet, später baute man den 1,7 Liter großen 65-PS-Motor des VW 411/412 ein, wodurch der Wagen erheblich mehr Temperament erhielt.

Allein in Osnabrück beschäftigt man heute mehr als 7000 Mitarbeiter. Karmann hat sich aber nicht nur einen Namen mit der Automobilfertigung gemacht, sondern auch der Werkzeugbau und das Preßwerk sind von der internationalen Kundschaft gefragt. Darüber hinaus löst Karmann Engineering komplizierte Probleme der Automobilindustrie.

Ganz bewußt wird bei der Karmann-Fahrzeugsammlung der Begriff „Museum“ vermieden, da auch aktuelle Modelle präsentiert werden. Vielmehr handelt es sich um eine „Karmann-Leistungsschau“ für interessierte Kunden.

Holger Merten