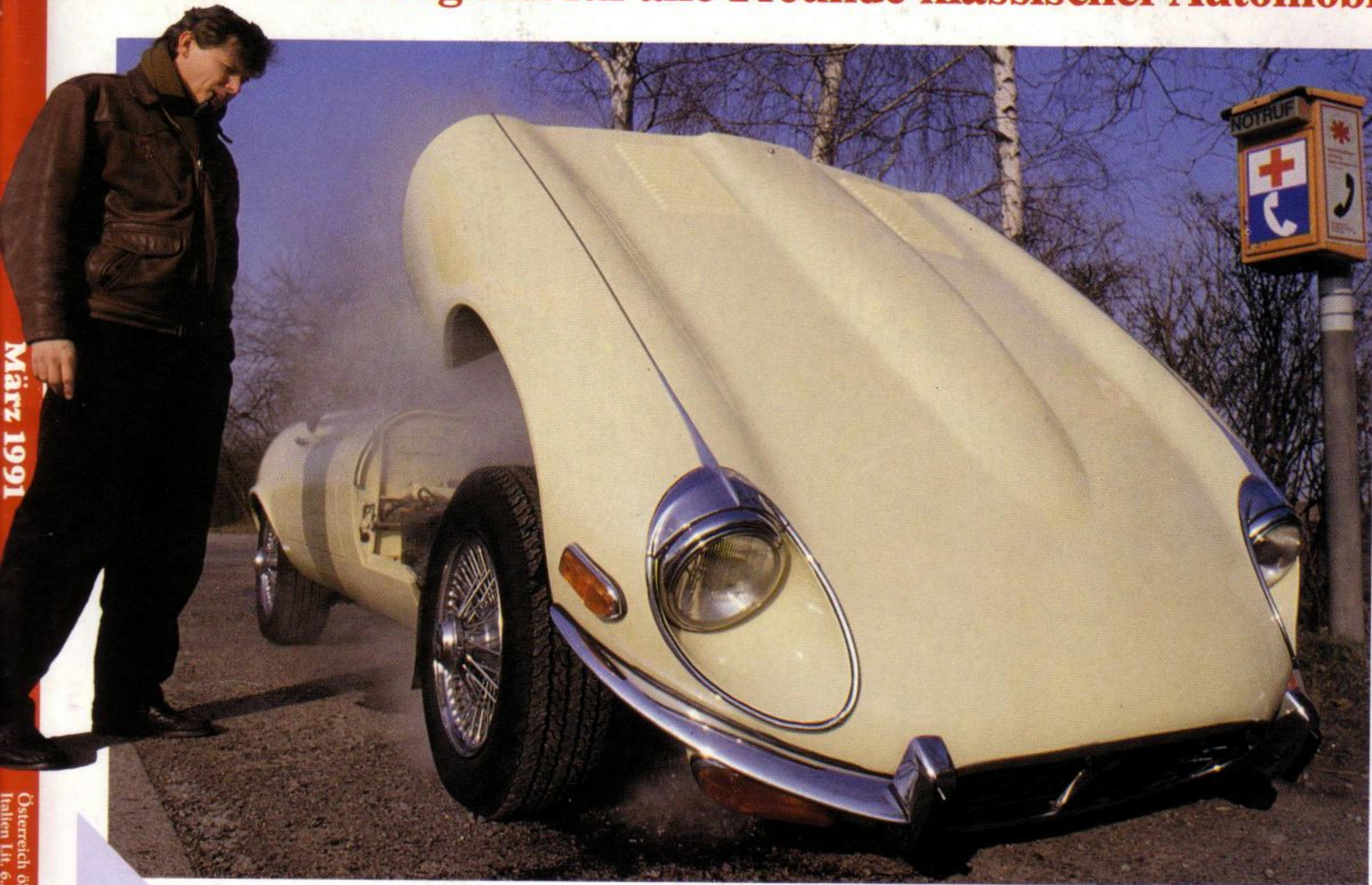


Motor Klassik

Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile



30 Jahre-Jubiläum

Warum E-Type?

Jaguar-Besitzer sagen aus

PLUS
11

Seiten
Klassik
Invest

- Leser-Meinung
- Auktionen

Maserati Boomerang —



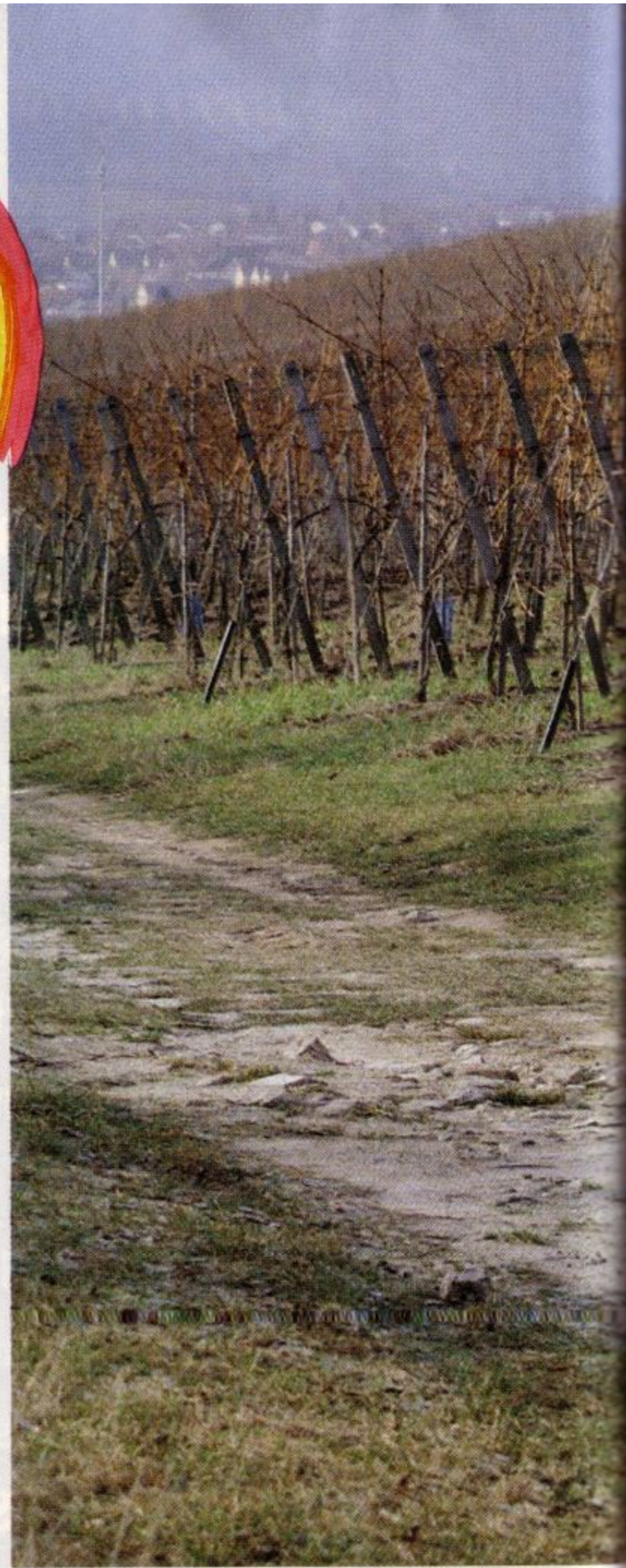
Styling-Milestone?
Styling-Desaster?

Spaß an der Freud'



Erfahrung: VW Karmann-Ghia, ein Klassiker zum erschwinglichen Preis.

Von Jörg Maltzan (Text und Fotos) mit Archivfotos.



Klar doch – Motor-Klassiker fahren Mercedes 190 SL, Lancia Aurelia, zumindest doch wohl Austin-Healey? Schließlich sitzen sie ja an der Quelle. Irgendetwas Hochkarätiges, Teures werden die Jungs schon in der Garage stehen haben. Falsch. Der Motor-Klassiker fährt Karmann-Ghia – und zwar das Coupé. Zwar sehen meine Kollegen das etwas anders – Hermann Ries und Ulrich Bethscheider-Kieser stehen auf Limousinen wie Opel Rekord und Peugeot 404, Bernd Woytal ist Alfisti – doch ich bin mit meiner Überzeugungsarbeit bei ihnen noch nicht am Ende.

Überzeugungsarbeit war auch in meinem Bekanntenkreis vonnöten. „Du mit deinem Oldtimer-Tick. So ein Auto ist doch viel zu teuer“, lautet nur einer der Vorwürfe, die ich immer wieder anhören muß. Sicherlich – irgendwie hat die Gleichung „tolle Klassiker gleich viel Geld“ ihre Berechtigung. Und dennoch: Ich bin fest davon überzeugt, daß man sich auch

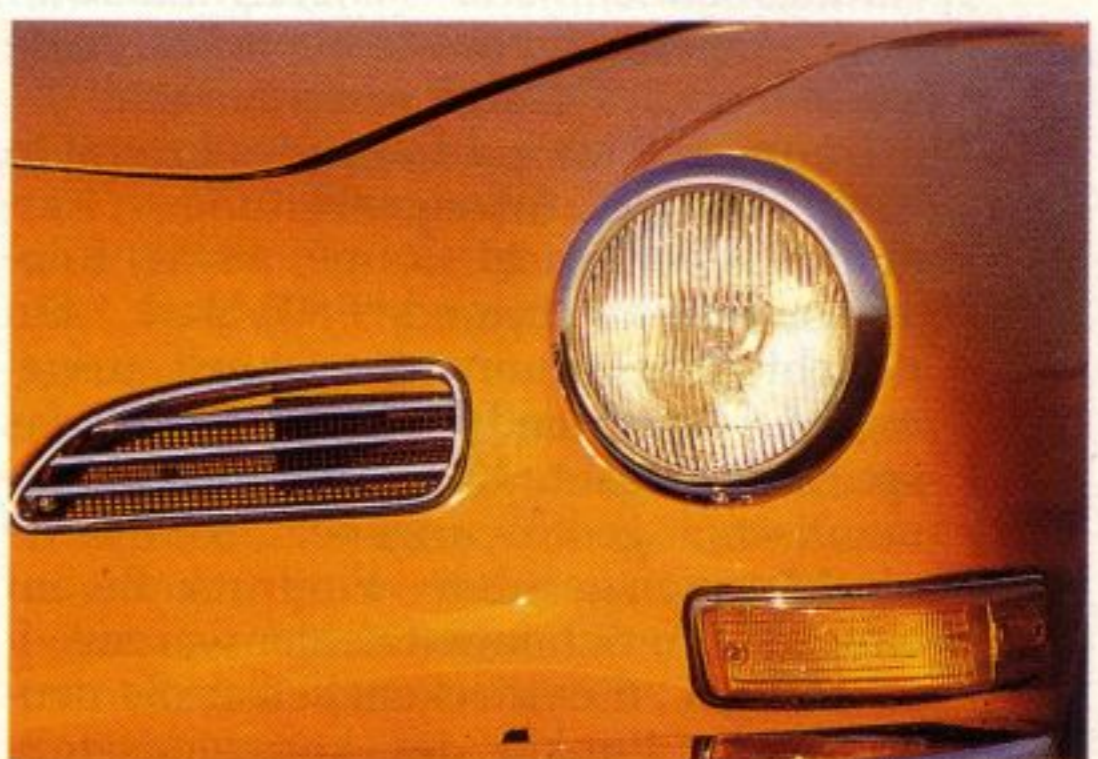
mit einem schmalen finanziellen Budget ein klassisches Auto leisten und es unterhalten kann. Voraussetzung ist allerdings ein gewisser Konsumverzicht, und es braucht ja nicht der besagte „Hochkaräter“ sein. Ein Beispiel, wie man mit etwas Sparwillen ein Liebhaberfahrzeug finanzieren kann, ist mein Karmann-Ghia – für mich ein Klassiker, der es an Flair und Fahrspaß nicht mangeln läßt.

Im Herbst vergangenen Jahres trieb mich der Wunsch nach einem eigenen fahrbaren Untersatz um – und zwar nach einem möglichst klassischen. Meinen letzten „Klassiker“, einen 71er Käfer, hatte ich vor mehr als einem Jahr ersatzlos verkauft. Alles, was mich faszinierte, präsentierte sich seitdem außerhalb meiner finanziellen Reichweite: Porsche 356 zu teuer, Pagoden-Mercedes zu teuer, Chevrolet Corvette zu teuer.

Für 10 000 Mark schien kein mir gefälliger Klassiker realisierbar – schon gar nicht restauriert. Nur einige Käfer aus den 50er

Aktion Nachwuchsförderung

Das Beispiel Karmann-Ghia beweist es: Ein Klassiker muß nicht unbedingt teuer sein. Denjenigen, die glauben, ein Liebhaberauto ist für „Otto-Normalverbraucher“ oder junge Leute unerschwinglich, soll in dieser Serie gezeigt werden, daß es auch anders geht. Wir Motor-Klassiker sind uns sicher, daß es zahlreiche Beispiele für preiswerte Oldtimer unter 10 000 Mark gibt. Karmann-Ghia, Peugeot 404, Volvo Amazone – alles Autos, die für diese Summe zu haben sind. Die Liste läßt sich sicherlich beliebig fortsetzen. Und damit sind Sie, unsere Leser, gefordert. Haben Sie einen Klassiker für unter 10 000 Mark? Dann schreiben Sie uns. Schildern Sie, wie Sie zu ihrem Auto gekommen sind, wie Sie mit ihm leben. Sie haben sogar Fotos von ihrem Liebling? Umso besser. Ihre Post richten Sie bitte an: **Redaktion Motor Klassik, Aktion Nachwuchsförderung, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10.**



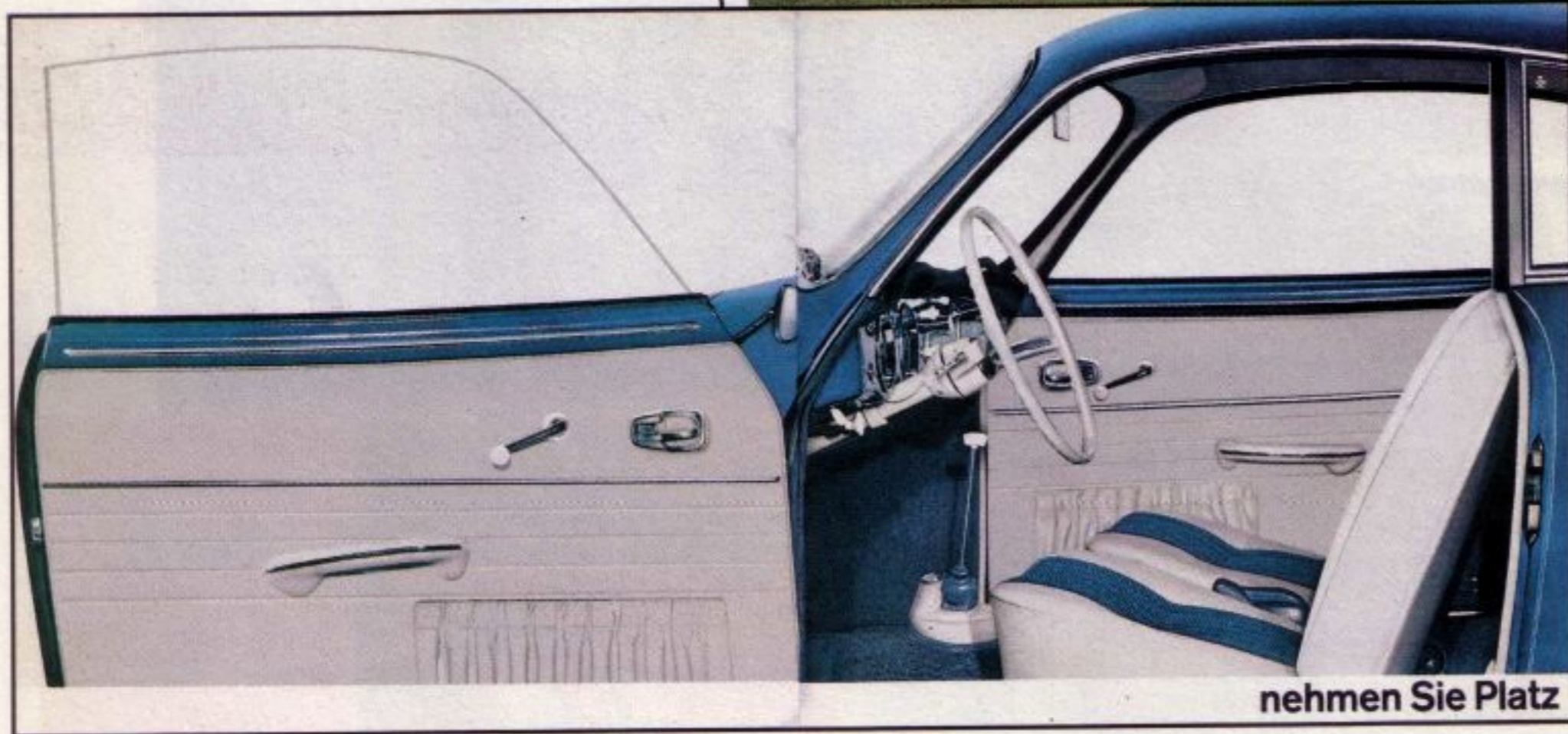
und 60er Jahren weckten mein Interesse. Doch Käfer habe ich bereits zur Genüge gefahren – es sollte etwas anderes her. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt ließe sich für zehn Riesen ein älterer Golf oder Kadett anschaffen. Die Neuwagen-Alternative in diesem Preisbereich hieß Fiat Panda oder Lada Samara. Nein danke, da bleibe ich lieber gleich ohne Auto.

Ein Motor-Klassiker ohne Klassiker, nein, das geht auch nicht. Außerdem wurde der Wunsch immer stärker, nicht immer nur fremde Oldtimer, sondern endlich einen eigenen alltagstauglichen Oldtimer zu fahren. Also weitergesucht. Irgendwann spukte der Käfer-Ableger Karmann-Ghia durch meine Überlegungen. Für die graziöse Karmann-Karosserie hatte ich eigentlich schon immer Sympathie empfunden, und was darunter steckte, war mir aus alten Käfer-Tagen wohlbekannt. Kein Zweifel: Der Karmann-Ghia hat Ausstrahlung, ist selten geworden und somit ein Klassiker. ▶

Klassik-Spaß ist schon für weniger als 10 000 Mark möglich. Der Karmann-Ghia beweist dies mit simpler Großserientechnik, individueller Optik und zahlreichen schönen Details an seiner runden Karosserie.

Die gesamte Karmann-Familie: Neben dem geschlossenen Coupé gab es für Frischluft-Fans das Cabrio, und der große Karmann, der Typ 34, bot neben kantigeren Formen Platz für vier Passagiere. Im Prospekt die unmißverständliche Aufforderung zum Einsteigen.

Sie sind Volkswagen, obwohl man es ihnen nicht ansieht.



nehmen Sie Platz

Das VW 1600 Karmann Coupé ist ein...
 Die Karmann-Karosserie...
 Sie sind Volkswagen, obwohl man es ihnen nicht ansieht.

Warum also eigentlich keinen Karmann? Ich wußte keine befriedigende Antwort darauf und begutachtete mehrere Verkaufsangebote in meiner näheren Umgebung. Vielleicht würde mir ja die persönliche Begegnung mit dem Objekt meiner Begierde jede Illusion rauben. Das Gegenteil trat ein. Obwohl es sich bei den Offerten entweder um abschreckende Ruinen der 3000 Mark-Klasse oder über-
 teuerte Cabrios für 25 000 Mark handelte, bekam ich immer mehr Lust auf einen Karmann. Das Beäugen der Angebote machte mich bei der Beurteilung des Zustandes zunehmend sicherer. Literatur und zeitgenössische Testberichte hatte ich schon zur Genüge verschlungen.

Dann stieß ich auf folgendes Inserat in einer lokalen Anzeigenzeitung: „Karmann-Ghia, Typ 14 Coupé, 48 000 Kilometer, Originalzustand, 9 800 Mark.“ Ein Besichtigungstermin war schnell ausgemacht. Leuchtend orange stand das sportlich-elegante Coupé vor mir. Die romantisch geschwungene Karosserie machte einen gesunden Eindruck. Bis auf einige kleine Schönheitsfehler waren keine Mängel zu entdecken; selbst die neuralgischen Punkte der korrosionsemp-

findlichen Karosserie waren in Ordnung. Das Auto hatte erst zwei Vorbesitzerinnen und verbrachte die vergangenen Jahre fast ausschließlich in einer Garage. Die letzte Besitzerin war gestorben, nun wollte sich der Witwer von ihrem Karmann trennen – eine Story wie aus dem Anekdoten-Schatz von Oldtimer-Stammtischlern also.

Die Probefahrt geriet zu einer überzeugenden Vorstellung. Willig nahm der Boxer im Heck mit vertrautem Käfer-Sound seinen Dienst auf. Dann allerdings wanderte der linke Fuß ins Leere. „Ach ja“, sagte der Verkäufer, „ich hatte Ihnen nicht gesagt, daß es ein Automatik ist.“ Ernüchterung, denn eigentlich wollte ich ein Schaltgetriebe. Aber angesichts der sonstigen Qualitäten ließ sich locker darüber hinwegsehen.

Erst später lernte ich die Vorzüge der VW-Halbautomatik zu schätzen. Besonders im Stadtverkehr erlaubt der hydraulische Drehzahlwandler eine ruckfreie und angenehme Fahrweise. Ab 60 km/h wird der Schaltstock ohne zu kuppeln in die zweite Fahrstufe gelegt – gewöhnungsbedürftig, aber genial. Außerdem verfügt das Automatik-Modell anstelle

der normalen Pendelachse, wie sie in der Schaltvariante eingebaut wurde, über eine Doppelgelenk-Hinterachse mit Schräglenkern. Erhältlich war das Halbautomatik-Getriebe für den Karmann zwischen 1967 und 1973. Die Bremsen gehören ebenfalls zu den Stärken des Karmann-Fahrwerks, denn vorne verzögern immerhin üppig dimensionierte (277 Millimeter) Scheiben.

Schade nur, daß es sich um ein 72er Modell handelt und der Karmann mit den unschönen, als „Eisenbahnschienen“ bekannten Kasten-Stoßstangen (ab August 1971) daherkommt. Ein früheres Modell wäre mir, ehrlich gesagt, lieber gewesen. Auch die großen Heckleuchten und die schwarze Armaturentafel lösten bei mir keine Begeisterungstürme aus, aber die komplette und sehr rostarme Karosserie hatte mich bereits überzeugt.

Obwohl ich mit dem Verkäufer noch einen zweiten Termin verabredete, war mir bereits nach der ersten Probefahrt und der Besichtigung bei hellem Tageslicht klar: Der Karmann wird gekauft. Sein Äußeres erschien mir mehr und mehr als Karosseriekunstwerk. Die robuste und wartungsarme VW-Technik tat ein Übriges, um mir die Kaufentscheidung zu erleichtern. Ausschlaggebend war letztlich, daß der Verkäufer ein paar Hunderter im Preis runterging und den TÜV erneuerte.

Dennoch plagten mich Zweifel, ob es denn vernünftig sei, für ein 18 Jahre altes Auto 9 600 Mark hinzulegen. Prompt meldeten sich auch die ewigen Mahner im Bekanntenkreis: „Du spinnst doch. Ein Karmann sieht zwar toll aus, aber damit hat man doch nur Ärger. Kauf Dir lieber was Vernünftiges.“ Vielleicht haben die sogar Recht, dachte ich damals, und verbrachte einige unruhige Nächte.

Solle einer behaupten, mit einem Karmann könne man nichts anfangen – in dem flachen Sportwagen läßt sich ein Ausflug zu zweit verbringen, eine Fahrt bei offenem Verdeck unternehmen, oder sogar ein Drift vollführen.



Immerhin hätte ich anstelle des Karmann auch die schon lange geplante Südamerika-Reise machen oder endlich das lichtstarke 600 Millimeter-Teleobjektiv für meine Kameraausrüstung anschaffen können. Aber in Scharbeutz an der Ostsee ist es auch schön, und außerdem habe ich ein 500er Tele mit Blende acht – das tut's schließlich fast so gut wie ein 600er.

Im Nachhinein steht fest: Die Entscheidung zugunsten des Karmann war richtig. Schon bald stellte sich heraus, daß mir das Auto viel Spaß macht. Kurz nach dem Kauf mußte sich der Karmann einem 1600 Kilometer-Marathon von Stuttgart nach Hamburg und zurück unterziehen.

Er absolvierte die Strecke problemlos. Auch den Vollgastest meisterte er mit Bravour. Der 1,6 Liter-50 PS-Boxer beschleunigt das Sportcoupé auf einen Tachowert von 155 km/h. Verbrauch bei 130 km/h Dauergeschwindigkeit: rund zehn Liter unverbleites Benzin. In der Stadt sind es zwar zwei Liter mehr, und jede dritte Tankfüllung ist verbleibt, aber bei einer wöchentlichen Fahrleistung von 200 bis 400 Kilometer halten sich die Betriebskosten durchaus im Rahmen.

Apropos Kosten: Die Steuern für 1,6 Liter Hubraum und die Versicherungsprämie für 50 PS bewegen sich im Bereich eines katlosen Gebrauchtwagens der Golf-Klasse – sind also auch für Fahranfänger finanzierbar. Inzwischen habe ich sogar den einen oder anderen in meinem Bekanntenkreis für einen „Low-price-Klassiker“ begeistern können. Einer der Gründe dafür ist sicherlich, daß die prophezeiten Probleme mit dem Karmann ausblieben. Wetten, in denen es um den Zeitpunkt der ersten Reparatur ging, konnte ich bisher gewinnen. Und ich bin sicher, daß das so bleibt.



Da ich den Karmann nicht unnötig Feuchtigkeit und Salz aussetze, dürfte die Karosserie auch so schnell nicht unter Korrosion leiden. Technisch ist alles einwandfrei, nichts klappert oder macht sonstige Geräusche. Die Lenkung ist präzise, das Zweikreis-Bremssystem arbeitet zuverlässig. Nur daß der Karmann nicht über ein Heizungsgebläse verfügt, wirkt zuweilen etwas störend.

Besonders gerne fahre ich meinen Karmann an sonnigen Wochenenden über die kurvenreichen Landstraßen der Schwäbischen Alb. Wenn es darum geht, an einer längeren Steigung einem 70 PS-Golf auf den Fersen zu bleiben, kommt schon ab und zu der Wunsch nach mehr Leistung auf. Trotz seiner schnittigen Karosserie, die Unkundige öfter zu der Äußerung hinreisen läßt, es handle sich wohl mindestens um ein 100 PS-Auto, reichen die 50 Pferdestärken aus, um zügig vorwärts zu kommen.

Dabei genieße ich es durchaus, wenn Interessierte dem Karmann hinterher schauen oder ihn auf einem Parkplatz mustern. Trotz einer Stückzahl von weit über 400 000 ist der von 1955 bis 1973 gebaute Typ 14 heute eine seltene Erschei-

nung. Für Aufsehen sorgt selbst ein 73er Modell – und das, obwohl bereits ein halbes Jahr später der erste Golf in Wolfsburg vom Band lief. Der Grund: Die Karosserie blieb bis auf Details während ihrer Bauzeit in den Grundzügen weitgehend unverändert, somit wirken auch die letzten Baujahre heute antiquiert. Der Karmann-Ghia hinterließ nach seiner Produktionseinstellung eine Marktlücke, die bis heute von VW nicht wieder geschlossen wurde. Man mag einwerfen, ich hatte mit meinem Kauf einfach nur Glück; bei einem



anderen Karmann könne es ganz anders aussehen. Ich gestehe: Eine Portion Glück gehört bei fast jedem Klassiker-Kauf dazu. Aber jeder potentielle Käufer kann dazu beitragen, daß der Unsicherheitsfaktor auf ein Minimum reduziert wird. Je mehr Fahrzeuge man begutachtet, um so besser kann man vergleichen. Das Risiko reinzufallen, wird kleiner.

Wer sich Zeit läßt und vergleicht, kann durchaus ein gutes und erschwingliches Exemplar finden. Ich möchte Klassiker-Fans mit schmalen Geldbeutel deshalb zurufen: nur Mut. Mit dem richtigen Willen, Geduld und etwas Sachverstand ist es kein Problem, einen alltagstauglichen Klassiker aus dem Niedrigpreissegment zu unterhalten. Wenn man dafür dann auf die eine oder andere geplante Anschaffung verzichten muß, sollte man keinesfalls zögern. Denn was kann es Schöneres geben, als Fahrspaß mit dem eigenen Oldtimer?

Und ich denke sogar schon an den Kauf eines Zweit-Klassikers. Der Karmann-Ghia Typ 34, der große Bruder des Typ 14, ist nämlich ebenfalls ein Auto, das mich reizt und heute immer noch zu erschwinglichen Preisen gehandelt wird. Allerdings verließen nur etwas über 40 000 Exemplare die Bänder, so daß sich der große Karmann jetzt entsprechend rar macht. Aber sollte ich ein ähnlich gutes Exemplar wie meinen Typ 14 finden, werde ich wohl in Versuchung kommen.

Vielleicht muß ich, um beide Autos zu halten, auf eine weitere Urlaubsreise verzichten oder einen Teil meiner Kameraausrüstung verkaufen – angesichts der bisherigen Erfahrungen mit meinem Karmann wird dies sicherlich eine leichte Entscheidung sein.