

# OldtimerPraxis

nur 3 DM

Technik · Tips · Termine

April · 4/1995 DM 3,-

Lit. 3200,- · Ptas. 265,- · sFr. 3,- · ÖS. 25,-



Messerschmitt/FMR 200 – wie der Kult-Kabinenroller aus Trümmern erstand. Sein Restaurator packt aus!

Dürkopp Diana, Jahrgang 1955 – Roller saniert, Patina gerettet. Ein Scooter-Fan beschreibt, wie das geht!



## Fundstück: Opel-Motorrad von 1922!



## VW Typ 34: Großer Karmann, kleine Sorgen?

# Machbar – aber mühsam!

VW Typ 34, der Große Karmann-Ghia:  
Ein Härtefall und seine Resozialisierung



Das da sei ein technischer Härtefall, zischeln selbst erklärte VW-Freaks – und zeigen mit dem Finger auf den „Großen Karmann“, die Coupé-Version des biederen Typ 3. Er geriet *etwas* weniger filigran als der kleinere Kollege auf Käfer-Chassis, deshalb ist er heute *etwas* weniger beliebt. Und *etwas* schwerer zu restaurieren, denn die Ersatzteillage ist *viel* dramatischer als bei allen anderen VW-Modellen.

Auch ich hatte nie ernsthaft daran gedacht, jemals so ein Auto ins Leben zurückzuholen. Es war reiner Zufall: Gerade hatte ich mein Erstlingswerk fertig, ein 1967er Käfer Cabriolet, da bekam ich den Großen Karmann geschenkt. *Geschenkt!* Es war ein 1966er Baujahr, also schon mit der 1600-Kubik-Normalbenzin-Maschine – wenn sie noch da gewesen wäre. Die Überreste bestanden nämlich aus einem Fahrgestell mit Achsen und Getriebe sowie einer Karosserie ohne Hauben



Frauentyp: Der Große Karmann galt, wie seine kleinen Kollegen, als betont feminines Fahrzeug. Sportlich war der Typ 34 allerdings nicht – 54 PS sichern ein eher beschauliches Temperament.

und Türen, dafür aber massiv mit Spachtelmasse verschweigt.

Am Dach konnte man erkennen, daß der müde Typ 34 in letzter Minute dem Shredder von der Schippe gesprungen war. Die Abdrücke des vierarmigen Baggergreifers waren schließlich nicht zu übersehen...

Daraus wollte ich also einen hübschen 1600er Karmann zaubern. Bevor ich das Projekt anging, stand eines fest: Ein zweites, möglichst komplettes Schlachtfahrzeug mußte her.

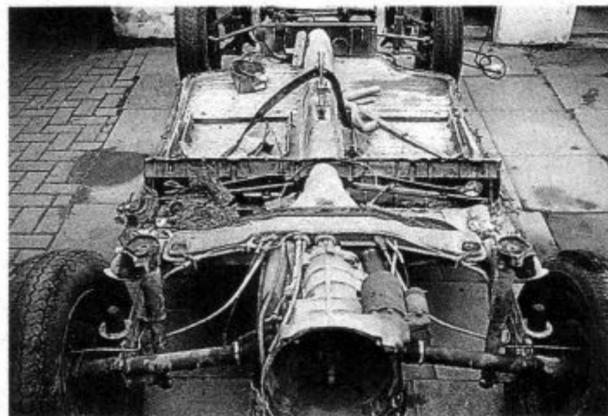
Denn ich hatte mir vorgenommen, nicht mehr in den Karmann zu investieren, als er hinterher wert sein würde – und das ist bei einem Typ 34 keineswegs einfach.

Die Suche nach einem Schlachtfahrzeug dauerte erstaunlicherweise nur zwei Monate. In Münster, knapp 50 Kilometer von der heimischen Garage entfernt, war so ein Wagen annonciert. Keine Stunde nach Entdecken der Kleinanzeige stand ich vor der Haustür des Anbieters. Es war der erste Typ 34, den ich

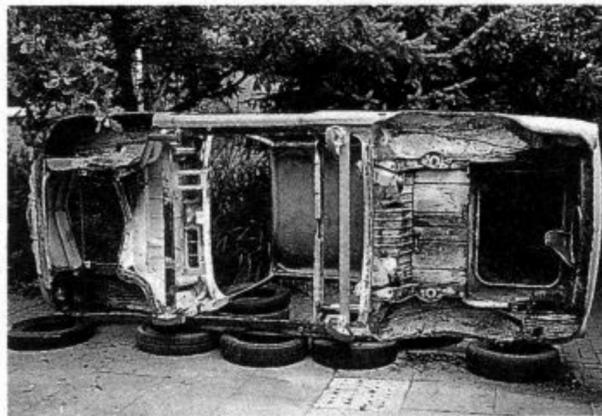




**Achten Sie auf den Lampentopf! Hier gammeln sie alle – und Blechteile sind in inflationäre Preissphären entschwebt. Faire 1500 Mark bezahlte der Eigner für die Restaurierungs-Basis.**



**Karmann, halb und halb: Das Plattform-Chassis erleichtert dem Restaurator seine Arbeit...–**



**...dafür gehört die Karmann-Karosserie nicht zu den steifsten Blechhüllen im Lande.**

mir mit Kaufabsichten ansah, und heute weiß ich, daß es von allen der beste war – inzwischen habe ich viele davon gesehen.

Die Karosserie sah, wie bei so vielen 34ern, schlimm aus – das störte mich nicht, ich hatte ja eine zweite. Dafür waren alle (rare!) Chromteile top; einige kleinere Brocken lagen, fein poliert, im Keller des Verkäufers. Der Wagen war komplett, die Kunstleder-Innenausstattung prima erhalten. Der hier mußte es sein: Ich traute mich kaum noch, um den Preis zu feilschen, zumal der Besitzer von fairen 1500 Mark gesprochen hatte.

Innerhalb von zwei Tagen hatte ich den maladen VW zerlegt und währenddessen einen 36er Film verknipst – zwei oder drei davon wären besser gewesen. Das Auto war in verheerendem Zustand, aber immer noch besser als der 1966er. Somit stand also fest, daß der „Schlachtwagen“ am Leben bleiben sollte. Der 1966er allerdings auch: Er steht noch immer in der Scheune und harret der Dinge, die da kommen.

Wie auch beim Käfer hockt die Karmann-Karosserie auf einem soliden Plattformchassis. Das vereinfacht die Arbeiten ganz ordentlich – also runter mit der morschen Hülle, freien Blick aufs Fahrgestell. Die Kanten der Bodenhälften waren schlicht nicht mehr vorhanden; ich ließ sie mir neu biegen und schweißte sie stumpf ein. Das Fahrgestell ließ ich danach sandstrahlen und spritzverzinken – Ko-

sten etwa 750 Mark. Spritzverzinken war die teuerste aller möglichen Spielarten, aber auch die einzig mögliche. Die galvanische Verzinkung scheitert beim Typ-3-Chassis an der Größe der Bäder und daran, daß sich bei überlappenden Blechen immer wieder Rost in den Zwischenräumen bildet – an diese Stellen gelangt kaum Zink. Beim Tauchverzinken, im Grunde der dauerhaftesten Variante, verziehen sich die planen Bleche (bei Temperaturen von bis zu 550 Grad Celsius!), zum anderen laufen alle Bohrungen mit flüssigem Zink zu und müssen nachbehandelt werden – machbar, aber mühsam.

Die Lackierung mit Kunstharzlack und Zinkgrundierung erledigte ich danach übrigens selbst. Die Achsen habe ich mit der elektrischen Drahtbürste vom uralten Schmodder gereinigt, mit BOB-Rostversiegelung behandelt und schließlich ebenfalls in Eigenregie lackiert, natürlich nicht ohne Dichtungen, Simmerringe und Radlager an der Hinterachse zu erneuern. Hinterachse und Getriebe passen vom Käfer; die Ersatzteilversorgung ist hier also kein Thema.

Der Karosserie verpaßte ich ein robustes Stützkorsett: Ich schraubte sie auf ein selbstgeschweißtes Rohrgestell; damit konnte ich sie trotz beengter Platzverhältnisse gut bewegen. Mit Hilfe einiger alter Autoreifen ließ sie sich sogar sehr bequem zur Seite legen; damit kam ich bequem an die unteren Partien.

## Historie: VW Typ 34

Sein Leben lang stand der Große Karmann-Ghia, werksintern VW Typ 34 genannt, im Schatten seines kleinen Bruders. Der verkaufte sich viel besser, wurde fast doppelt so lange gebaut, und als Cabriolet wurden ihm auch frühe Oldtimer-Weihen zuteil. Der Karmann auf Basis der Mittelklasse-Limousinen 1500/1600 (Typ 3) zählt bis heute zu den raren Erscheinungen der Oldtimer-Szene – auch deshalb, weil er *noch* empfänglicher für Rostbefall ist als der Typ 14 auf Käfer-Chassis. Und genauso reparaturunfreundlich, denn seine Karosserie war nicht – wie bei der Limousine – verschraubt, sondern durchgeschweißt. Darin mag einer der Gründe liegen, warum die Überlebenden von 42.000 gebauten Exemplaren im Promillebereich zu suchen sind.

Die Typ-34-Serie lief im Januar 1962 an; auf der IAA 1961 hatten die 1500-Kubik-Karmann-Typen debütiert. In Frankfurt war das neue Auto allerdings auch in Cabriolet-Version präsentiert worden – es sah bildschön aus, fand aber nicht die Gnade des VW-Zaren Heinrich Nordhoff.

Also blieb es, lebenslang, beim Coupé. Wie bei der Limousine stellten 45 PS bei nur 3800/min ein eher braves Temperament sicher: Der Ur-Typ 34 lief 135 km/h und boxte sich in guten 22 Sekunden zur 100-km/h-Marke – wie der kleine Karmann erntete der Typ 34 also keine sportlichen Lorbeeren, sondern diente oft als Boulevard-Coupé in zarter Damenhand. Keineswegs zurückhaltend hatte VW den Preis festgelegt: 8750 Mark, ab August 1963 sogar 8900 Mark. Für 9950 Mark gab es gleichzeitig schon einen 190er Mercedes!

Volkswagens Typ 34 war, wieder als Kontrast zur bemüht biedereren Limousine, betont modisch geraten. Die geradlinige Trapezform hatte ihre Spuren an der Dachpartie hinterlassen; die scharfe Sicke in Gürtellinien-Höhe war vom Chevy Corvair abgefeilt. Als extravagant durfte das Front-Layout mit den beiden Nebelleuchten im Chromrand gelten, und auch das auf Wunsch erhältliche elektrische Schiebedach trug einen Hauch von Luxus ins (enge) Interieur des Nobel-Volkswagens.

Der Typ 34 blieb bis August 1969 im VW-Programm; in dieser Zeit machte er alle Evolutionsschritte der Typ-3-Baureihe mit. Im August 1963 erschien der Karmann mit der Doppelvergaser-Maschine des 1500 S und 54 PS, zwei Jahre später mit Normalbenzin-Triebwerk und 1584 Kubik, ab 1967 auf Wunsch mit Automatikgetriebe, ab 1968 mit Doppelgelenk- statt Pendel-Hinterachse. Die elektronische Kraftstoffeinspritzung, die seit dem gleichen Jahr gegen Mehrpreis für Limousine und Variant zu haben war, blieb dem Typ 34 versagt – vielleicht deshalb, weil er in Amerika keine eigene Karriere machen durfte. Auch das unterschied das Typ-3-Coupé von den kleinen Karmann-Modellen!

Die Methode klingt für zartbesaitete Schrauber vielleicht etwas rabiät, aber der Wagen hat keinen Schaden genommen. Erst nach

den Lackierarbeiten befreite ich die Karosserie von ihrem Hilfsrahmen – dazwischen lag wüsteste Blechspenglerei...

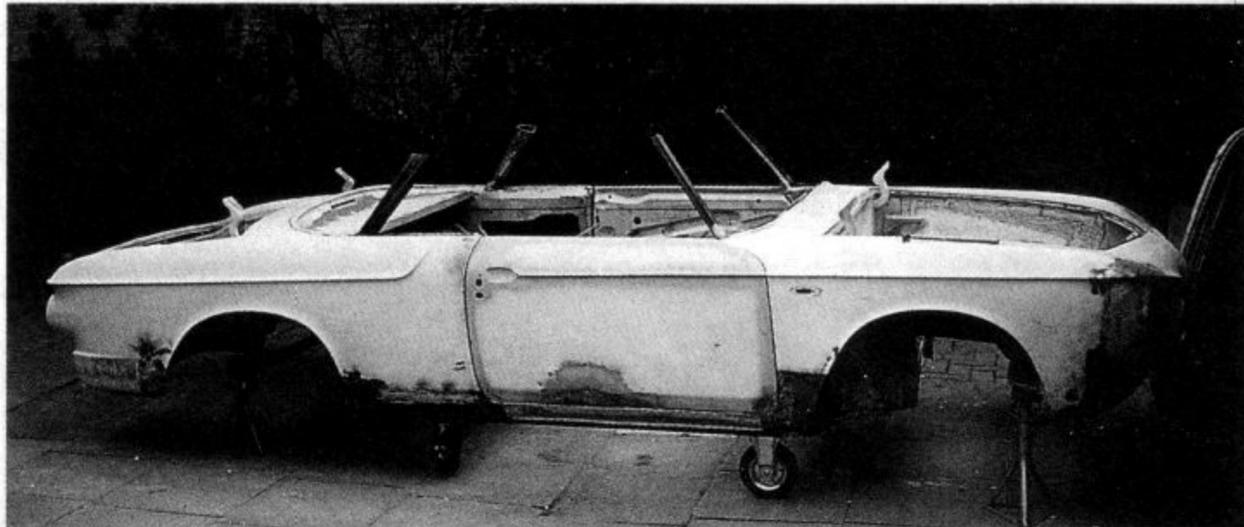
Erster Punkt: Schweller erneuern. Bevor die Flex ihr Lied sang, schweißte ich ein dickes Rohr in den Türausschnitt – inzwischen glaube ich, es wäre besser gewesen, die Türen eingebaut zu lassen. Den herausgetrennten Schweller nahm ich auseinander; ich bohrte einfach die originalen Schweißpunkte auf. Die obere Kante blieb erhalten, die unteren Partien habe ich neu angefertigt. Die Rundungen der Außenschweller bog mir ein Bekannter, der beruflich auf solche Jobs spezialisiert ist – er stellt Dachrinnen her! Mit Hilfe von Loch- und Absetzringe habe ich die Konstruktion behutsam zusammenschweißte. Anschließend wurde der komplette Schweller inklusive des darin befindlichen Heizrohrs feuerverzinkt. Speziell der Warmluftkanal gammelt schnell und gründlich!

Zu den ganz üblen Partien jedes Typ 34 gehören auch die vorderen Kotflügel. Bei den 1500/1600-Limousinen war VW ja überaus stolz darauf, daß die vier Kotflügel im Handumdrehen abzuschrauben sind. Bei den Karmann-Coupés dagegen ist die komplette Karosserie verschweißte. Mahlzeit! Meine Versuche, an neue Kotflügel zu kommen, scheiterten kläglich – ich war nicht bereit, die horrenden Preise im vierstelligen Bereich, pro Stück natürlich, zu bezahlen. 10.000 Mark sollte mich der Große Karmann kosten – keine Mark mehr.

Ich erzählte einem Freund von meinem Problem – er arbeitet an der Quelle, nämlich bei Karmann in Osnabrück. Er meinte, es sei kein großes Problem, eine Kunststoffform zu bauen, über der man dann ein Reparaturblech dengeln könnte. Wir flickten die Kotflügel also provisorisch mit Kitt und versuchten, die durchgammelten Stellen zu schließen – jedenfalls so gut es ging. Anschließend nahmen wir je eine Kunststoffnegativform, aus der wir ein Positiv erstellten. Der Kunststoff dieser Form stammt aus dem Prototypenbau und ist so zäh, daß ihm auch herzhaftere Hammerschläge nichts anhaben. Die Form wurde also mit Zement ausgegossen, das Blech gedengelt. Was sich hier so leicht und flockig liest, war übrigens die Arbeit mehrerer Tage.

Das Dengeln des Blechs über eine so starke Krümmung sollte auch kein Kinderspiel sein – ich mußte das Teil an zwei Seiten einschneiden, um der Rundung Herr zu werden. Nach dem Feuerverzinken schweißte ich die Reparaturstücke ein; Zinn und etwas Spachtel halfen am Ende, sie in die richtige Form zu bringen.

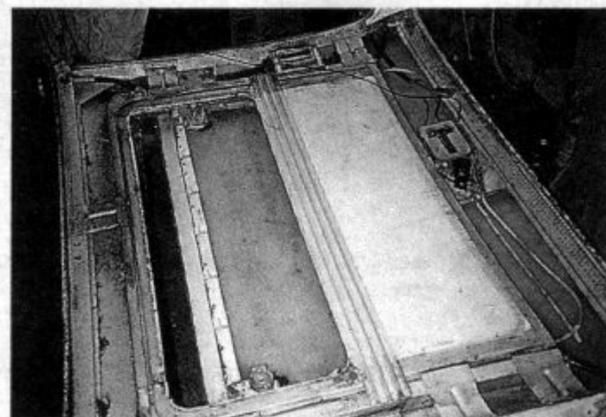
Die vorderen Kotflügel waren der größte Brocken dieser Restaurierung. Radkästen, Reserveradwanne, ein kleines Loch in der Fahrertür – das erschien mir, im Vergleich, als Kleinkram. Mittlerweile war ein Jahr seit Beginn der Restaurierung vergangen (ich arbeite praktisch nur am Wochenende an meinen Autos). Die Karosserie wäre fertig zum



**Offen für ein Luxus-Gimmick:** Der Einbau des elektrischen Schiebedachs brachte eine gewagte Enttarnungsaktion mit sich. Späte Erkenntnis: Der Wagen hätte besser abgestützt werden müssen!



**Für Einsteiger:** Die Schweller (mit den sensiblen Heizkanälen!) machten ungeheuer viel Arbeit.



**Für Freiluft-Fans:** Das elektrisch zu öffnende Schiebedach war satte 1000 Mark teuer!



**Für Fortgeschrittene:** Blech-Nachformung mit Kitt, Knete, Spezialplastik und Spenglerhammer.



**Für Langmütige:** Der Lackierer ließ sich ein Jahr Zeit – stellte aber eine faire Rechnung aus.

## Die Adresse

Thomas Lauxtermann  
Am Werksberg 13  
49086 Osnabrück

Lackieren gewesen – aber ich hatte noch einen speziellen Wunsch: das elektrische Schiebedach! Dieses Originalfeature ist selten, aber gesucht – das wußte auch der Händler, der mir für runde 1000 Mark ein komplettes Typ-34-Schiebedach verkaufte.

Es ist eigentlich eine Kleinigkeit, das Dach aufzuschweißen; am längsten hat es gedauert, bis ich mich zum ersten Schritt mit der Flex durchgerungen hatte. Das alte Dach mußte schließlich erstmal runter! Der Karmann wurde hinten und vorn abgestützt und mindestens 20 Mal vermessen. Nachahmern sei empfohlen, die Karosserie etwas besser abzustützen, als ich es tat, denn nach dem Aufschweißen des neuen Dachs und dem Einbau der Türen lief der hintere Türspalt keilförmig nach oben

zu. Das war der Moment, an dem ich lernte, auch an senkrechten Flächen zu verzinnen. Die Hauben und Türen meines Coupés waren in gutem Zustand. Ich ließ sie nur an den Kanten sandstrahlen und spritzverzinken. Meiner Meinung nach sollte man die planen Flächen nicht auf diese Art behandeln – beim Strahlen entstehen schnell mal größere Beulen, die nachher schwer zu beseitigen sind. Außerdem rosten Türen und Hauben selten direkt in der Mitte ihrer Blechflächen. Ohne gute Freunde läuft in diesem Hobby nichts – eine Binsenweisheit. Mir stellten einige Hobbykollegen ihr Industrie-Sandstrahlgerät zur Verfügung, bevor die Karosserie zum Lackierer ging. Die Arbeit ist so ziemlich das Mieseste, was ich kenne – doch der Erfolg ist die Mühen wert. Nach dem Strahlen habe ich die Karosserie sofort grundiert und von innen und unten lackiert. Den Rest sollte ein Profi erledigen – zwei Monate, so sagte er, werde er dafür brauchen. In dieser Zeit nahm ich mir den Typ-3-Boxermotor vor, der landläufig als fast unzerstörbar gilt – er ist es aber nicht wirklich: Der Kom-



**Karmann-Karma:** 1000 Stunden stecken in der Coupé-Version des biederer VW 1600. Thomas Lauxtermann bereut keine Minute; gute Exemplare des Typ 34 sind außerordentlich selten.



Is' der flach, Mann! Die Unterflur-Bauweise ermöglicht zwei (bescheidene) Kofferräume.



Vorn ist nicht viel mehr Platz – im größeren der beiden Gepäckabteile residiert der Tank.



**Dezenter Chic:** Hupring und Holz-Täfelung lassen das Wohnzimmergefühl der Mittsechziger wachwerden. Die Armaturenbrett-Abdeckung ist heutzutage eine Seltenheit.

pressionstest legte eine Teilüberholung nahe. Ich schliff die Ventile neu ein und spendierte dem Triebwerk spezielle Paßform-Kolbenringe, die speziell für den Einsatz in gebrauchten Zylindern gedacht sind. Die Vorspannung ist etwas größer als bei den originalen Ringen, und zudem ist am obersten und untersten Ring eine kleine Kante ausgefräst, so daß die Ringe bei gebrauchten Zylindern nicht gegen die Kanten an der Lauffläche stoßen können. Danach konnte ich eine gleichmäßig gute Kompression bei allen Zylindern messen. Sicher, manche Perfektionisten werden mir

Halbherzigkeit vorwerfen, doch der Motor hat inzwischen keine Probleme mehr gemacht, er läuft gut und springt bestens an. Zu den klassischen Gebrechen angejahrter Typ-3-Modelle gehören die VW-typischen Heizbirnen. Sie gammeln alle fünf, sechs Jahre durch, blasen dann mit dem Heizungsstrom die Abgase ins Wageninnere und sind heute ziemlich teuer. So kam ich auf die Idee, sie mit Teilen von Käfer-Heizbirnen zu flicken. Gegen komplette Krabber-Teile kann man sie nicht einfach tauschen, weil sie beim 1500/1600 länger sind. Improvisation

ist aber möglich, unter anderem deshalb, weil der eigentliche Wärmetauscher so gut wie nicht rostet. Jetzt stand, nach gut viermonatiger Wochenendarbeit, erst mal ein frisch lackiertes, komplettes Chassis vor mir und gab der Motivation einen kräftigen Schub.

Wer eher lustlos mittat, war der Lackierer. Ich konnte mit Engelszungen auf ihn einreden – er war einfach nicht bereit oder in der Lage, den versprochenen Termin zu halten. Bitte warten! Also nahm ich mir alle die Teile vor, die ich bisher noch nicht in den Händen gehabt hatte. Meist war es mit dem Prüfen und Reinigen der Sachen getan, manchmal mußte aber auch improvisiert werden. Die Dichtungen für die Haupt- und Nebelscheinwerfer etwa fertigte ich mir aus Teichfolie aus dem Baumarkt. Und die schwarze Kunststoffverkleidung über dem Armaturenbrett reparierte ich mit Karosseriedichtmasse und matter schwarzer Farbe – zweifellos gibt es dafür elegantere Möglichkeiten, unter Umständen den Totalersatz, der aber teuer kommt. Bei fast allen Großen Karmännern ist nämlich die Schaumstoffabdeckung unter Sonneneinstrahlung gerissen... Ein Neuteil ist heute weder für Geld noch für gute Worte zu haben.

Nach einem knappen Jahr – statt zweier Monate – war denn auch die Karosserie fertig. Wenigstens das Ergebnis stimmte, und bei einem Rechnungsbetrag von 1500 Mark mag ich mich nicht beschweren. Für den Zusammenbau des Karmann hatte ich mir zwei Monate genehmigt; das Auto sollte mein eigenes Geschenk zum 30. Geburtstag sein. Also ging ich dazu über, fast jeden Abend am VW zu werkeln. Die meisten Scherereien machte dabei übrigens das elektrische Schiebedach: Ich habe die Innereien bestimmt 15 Mal ein- und wieder ausgebaut, bis alles funktionierte. Das kann ich jetzt wohl mit verbundenen Augen. Zwei Wochen vor meinem Geburtstag war der Karmann fertig – Aufatmen bei meiner Freundin, die mich fast zwei Monate lang nur im Blaumann gesehen hat, aber auch bei ihren Eltern, deren Garage ich nun wieder räumen konnte. Beim TÜV traf ich auf einen verständnisvollen Prüfer – einzig die Reparatur der Heizbirnen fand seine Gnade nicht. Denn das Schweißen der Heizbirnen ist zwar an sich kein Problem, aber durch die Hitze können die inneren Alu-Wärmetauscher schmelzen, weshalb diese Reparatur an sich verboten ist...

Der 1600er Karmann-Ghia ist in der VW-Szene kein sehr populäres Auto. Nun, ich bin mit dem Wagen bisher rund 1000 Kilometer gefahren und kann sagen, daß er viel bequemer als mein Käfer Cabrio ist, ruhiger läuft – und einfach Spaß macht. Mein 10.000-Mark-Limit habe ich übrigens gehalten. Was ich sonst noch brauchte? Rund 1000 Stunden, eine geduldige Freundin – und jede Menge guter Freunde. Das Übliche halt!

**Text: Thomas Lauxtermann  
Fotos: Beyer/Lauxtermann**