

Als die Katze zum Sprung ansetzte



60 Jahre SS Jaguar

Seiner Zeit voraus
Hanomag
Kommißbrot

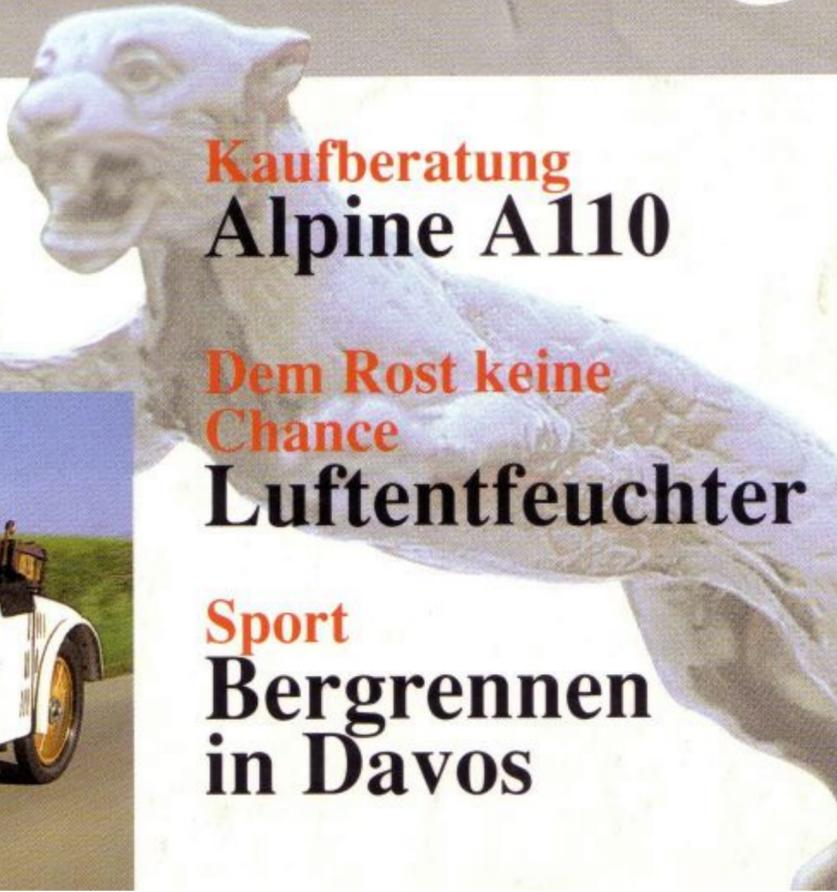
Kaufberatung
Alpine A110

Dem Rost keine
Chance
Luftentfeuchter

Sport
Bergrennen
in Davos

Sportlichkeit auf
Käfer-Basis

VW Karmann-Ghia



Frauen Held



Er brach die Herzen der stolzesten Frauen, obwohl er so gar nicht stürmisch und auch nicht sonderlich leidenschaftlich war. Doch genau darin lag das Erfolgsgeheimnis des 1955 präsentierten Karmann-Ghia: Unter dem verwegenen Gewand eines italienischen Sportlers steckte ein grundehrlicher Bursche namens VW Käfer. MOTOR KLASSIK gratuliert zum Vierzigsten.





Nur noch schnell das Gepäck unter der Haube verstaut, und es kann losgehen.

identischen Leistung und der problemlosen Handhabung irgendwie unmännlich. Ein richtiges Männerauto sollte gefälligst hart, laut, unbequem, leistungsstark und schwer zu beherrschen sein, genau das Gegenteil von dem Osnabrücker Schönling also. „Wer damals als Mann einen Karmann-Ghia fuhr, der war erledigt“, erinnert sich grinzend ein älterer Kollege der Zeitschrift *auto, motor und sport*.

Inzwischen hat sich die Situation grundlegend geändert. Leistungsdenken ist out, hinter Mercedes-Pilotin Ellen Lohr fahren in der DTM an jedem Wochenende Dutzende von Männern her, und der Karmann-Ghia erfreut sich auch bei männlichen Fahrern großer Beliebtheit. Zufall oder nicht, jedenfalls werden drei der vier Fahrzeuge dieser MOTOR KLASSIK-Geschichte von Männern gefahren, und Profilneurosen hat mit Sicherheit keiner von ihnen.

Der älteste Karmann in dieser Runde, das blaßgelbe 1959er Coupé mit dem schwarzen Dach,

KARMANN Ghia

Die Spannung im großen Kursaal zu Baden-Baden erreicht gegen zehn Uhr abends ihren Höhepunkt. Es scheint beinahe so, als hätte das Thermometer an diesem schwülwarmen Sommerabend noch ein paar Grade zugelegt. Das schwitzende Publikum kühlt sich mit Getränken, auf der Bühne warten die Kandidatinnen mit vor Aufregung und Hitze geröteten Wangen auf das Ergebnis. Wir schreiben den 6. Juni 1959, und die Nation wählt die Schönste im ganzen Land.

Um den großen Moment hinauszuzögern, verliert Moderator Peter Frankenfeld zunächst die Plätze zwei bis fünf. Die Damen erhalten echtgoldene Puderboxen und Krokodilletherhandtaschen und tragen es mit Fassung. Zur Miss Germany 1959 aber wird schließlich eine bildhübsche Berliner Studentin gekürt. Mit strahlendem Lächeln nimmt sie nicht nur die Gratulationswünsche, sondern auch ein perlweiß lackiertes Karman-Ghia-Cabrio

in Empfang. Die passenden Schlüssel zu ihrem neuen Traumgefährt schweben beinahe rührend kitschig in einem Körbchen an einer Luftballon-Traube vom Bühnenhimmel.

Mit der Miss Germany im VW Karmann-Ghia ließ es sich trefflich werben, ebenso mit den vielen anderen Models oder Prominenten, die eines der schnittigen Coupés oder Cabrios aus Osnabrück bewegten. Die vielen

prominenten Damenhände am Steuer des Karmann-Ghia festigten aber auch den Ruf des Wagens als reines Frauenauto, und das war den Leuten bei Karmann eigentlich gar nicht recht. Auf Werbefotos und in Prospekten plazierte die Werbeabteilung daher immer einige Quotenmänner.

Dennoch erschien der Karmann vielen Herren in den Fünfzigern aufgrund seiner schlappen, mit dem VW Käfer



Aus jeder Perspektive wirkt das sportliche Coupé aus Osnabrück wie aus einem Guß.

Im Heck des Karmann-Ghia grummelt der bekannte und bewährte Boxer aus dem Käfer.

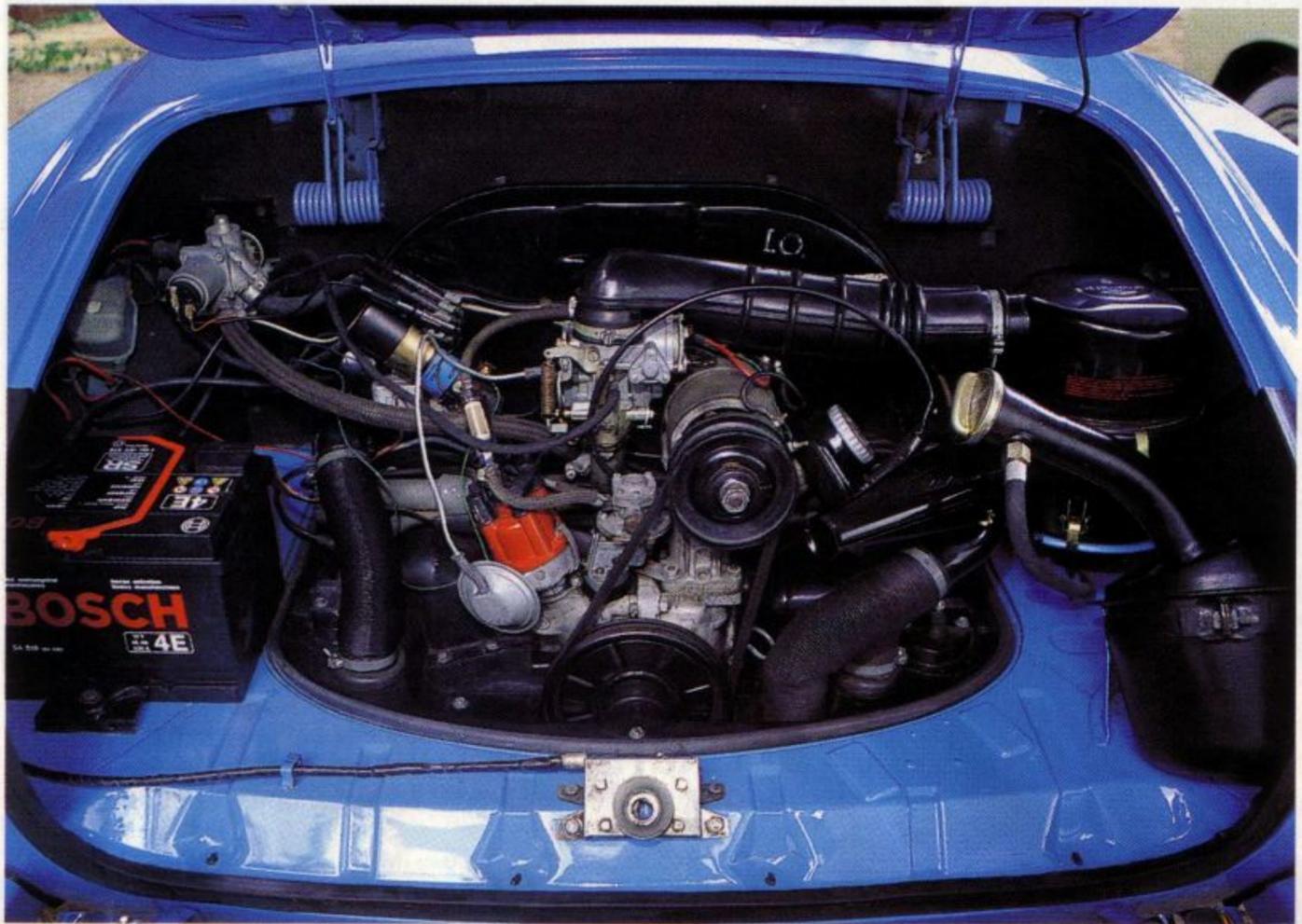
gehört gleichzeitig der einzigen Dame in diesem Karmann-Kreis. Die 58jährige Antje Bartels aus Bad Nenndorf bei Hannover ist erst seit wenigen Monaten im Besitz des Coupés, erworben hat sie den Wagen aus erster Hand. „Ein Karmann war immer mein Traum, früher konnte ich mir so ein Auto jedoch nicht leisten“, erzählt die Industriekauffrau. Im Serviceheft des 1200ers finden sich noch alle Eintragungen, der Tachometer zeigt erst 63 000 Kilometer.

Mit seinem Baujahr 1959 entspricht das Coupé in nahezu allen Details dem ersten Modell, das am 14. Juli 1955 im Kasino-Hotel von Georgsmarienhütte bei Osnabrück der Presse vorgestellt wurde. „Sieht so ein deutsches Auto aus?“ fragte Hans-Ulrich Wieselmann anschließend in *auto, motor und sport* und gab auch gleich die Antwort: „Natürlich nicht; bei Karmann dachte man unprovinziell und weltmännisch und ließ das geplante Coupé von jemandem entwerfen, der sich auf sein Metier versteht.“

Gemeint war damit Ghia-Chef Luigi Segre, wobei inzwischen der damals in Turin arbeitende amerikanische Designer Virgil M. Exner (siehe Porträt ab Seite 28) als Hauptverantwortlicher für die fließenden Linien des Coupés gilt. Technisch basiert der Wagen zu 100 Prozent auf dem VW Käfer.

Wilhelm Karmann hatte die VW-Bosse Heinrich Nordhoff und Dr. Karl Feuerisen bereits 1951 von der Idee einer sportlichen Karosserie auf dem unveränderten Käfer-Chassis begeistern können. Nachdem er 1953 einen Prototyp besichtigt hatte und sich mit Karmann über die Kalkulation einig geworden war, entschied Nordhoff, das Auto zu bauen. Ab August 1955 lieferte

Die Holzimitation am Armaturenbrett dieses 1969er Exemplars sorgt für wohnlige Atmosphäre.



Volkswagen komplette Chassis nach Osnabrück, wo sie von dem bereits 1874 gegründeten Karoseriespezialisten Karmann eingekleidet wurden. Der Vertrieb erfolgte über das VW-Händlernetz.

Wenn sich dann bei einem Händler ein Kaufinteressent in den liebevoll gestalteten Innenraum des Karmann-Ghia setzte und eine Probefahrt unternahm, erinnerte sofort alles an den Käfer. Im Heck grummelte der 30-PS-Boxer vertrauensvoll wie

ein Kaminfeuer, trotz des damals noch nicht vollsynchronisierten Getriebes ließen sich die Gänge leicht sortieren. Die Fahrleistungen bewegten sich auf Käfer-Niveau, einzig die Höchstgeschwindigkeit lag wegen der besseren Aerodynamik mit rund 120 km/h etwas höher.

Genau diese Käfer-Vertrautheit war auch die Ursache für den durchschlagenden Verkaufserfolg des Karmann. Den Käfer kannte jeder; es gab da-

mals kaum einen Führerscheininhaber, der nicht während der Fahrprüfung in einem Wolfsburger Krabbeltier geschwitzt hatte. Da störte es wenig, daß der Karmann mit 7500 Mark rund 3000 Mark teurer geriet als ein Käfer in Export-Ausführung. Die Karosserie traf punktgenau den Zeitgeschmack, und von der bewährten Technik waren keine Kapriolen zu erwarten.

1957 stellten Karmann und Ghia dem Coupé auf der Frankfurter IAA ein bildhübsches Cabrio zur Seite, das trotz eines Einstandspreises von 8250 Mark ebenfalls zu einem großen Verkaufserfolg werden sollte. Das auf diesen Seiten abgebildete dunkelgrüne Frischluftexemplar von Heiko Baudach aus Steinhuder bei Hannover entstand zwar erst eine Dekade später, sprich 1967, und ist damit ein 1500er, doch die Unterschiede zum ersten Modell sind eher gering. Generell nämlich hielt man sich in Osnabrück mit Änderungen sehr zurück und beschränkte sich auf behutsame Modell-





Der 1959er Karmann-Ghia entspricht bis auf wenige Details den ersten Modellen. Er wirkt im Vergleich zu den Nachfolgern weicher und runder.

Dieser Meinung schließt sich Welf Brandes gerne an. Der 37jährige Rechtsanwalt ist Besitzer des silbernen Typ 34, eines „Großen Karmann“ also. Der basiert nicht auf dem Käfer, sondern auf dem VW 1500 und bietet etwas mehr Platz für nun vier Passagiere. Der 1961 eingeführte, ausschließlich als Coupé erhältliche Wagen konnte sich jedoch gegenüber seinem kleineren Bruder nie durchsetzen und erreichte bis zur Produktionseinstellung 1969 nur ein Zehntel von dessen Verkaufserfolg.

Als hingegen 1974 nach über 400 000 produzierten Exemplaren und 19jähriger Bauzeit die letzten Karmann-Ghia das Osnabrücker Werk verließen, weinten ihnen viele eine Träne nach. Und als Karmann auf der diesjährigen Automobilausstellung in Frankfurt aus Anlaß des vierzigsten Geburtstages das jeweils zuletzt gebaute Coupé und Cabrio ausstellte, waren sich nicht wenige Besucher einig: Bei einem Schönheitswettbewerb hätten die beiden perlweißen Osnabrücker die Entscheidung unter sich ausgemacht.

*Text: Hans-Jörg Götzl
Fotos: Cornelius Braun*



Der Karmann-Ghia in der Praxis

Obwohl gut 20 Jahre seit seiner Produktionseinstellung vergangen sind, finden sich noch jede Menge Karmann-Ghia auf Deutschlands Straßen. Am häufigsten sind naturgemäß die späten 1500er- und 1600er-Modelle vertreten, frühe Exemplare sind selten. Gleiches gilt für den Großen Karmann.

Die Preise: Ab 5000 Mark gibt es fahrbereite Coupés, ordentliche Exemplare ab 8 000 bis 10 000 Mark. Für Spitzenexemplare werden bis zu 20 000 Mark verlangt, aber selten bezahlt. Cabrios liegen im Schnitt 5000 Mark darüber. Der Große Karmann rangiert etwas unterhalb der anderen Modelle. Für Ersatzteile gilt: Technikteile sind äußerst preiswert, Karosseriebleche dagegen zum Teil horrend teuer. Die Versiche-

rungstarife für einen Karmann-Ghia 1200 im Wert von 10 000 Mark: Haftpflicht mit Vollkasko von 284,30 (OCC, Lübeck) bis 551,70 Mark (HDI, Kassel), Haftpflicht von 140,30 (OCC) bis 206,70 Mark (HDI).

Fahrzeug	Baujahr	guter Zust.	mäßiger Zustand
Typ 14 Coupé	1955	20	6
Typ 14 Cabrio	1957	26	8
Typ 34 Coupé	1961	11	3

Die Schwachstellen: „Die Karosserie des Karmann ist komplett geschweißt. Wer einen Wagen zum Restaurieren kauft, sollte daher Schweißen können“, meint Spezialist Ralf Mahnert. Korrosionsgefährdet sind besonders die vielen Hohlräume.

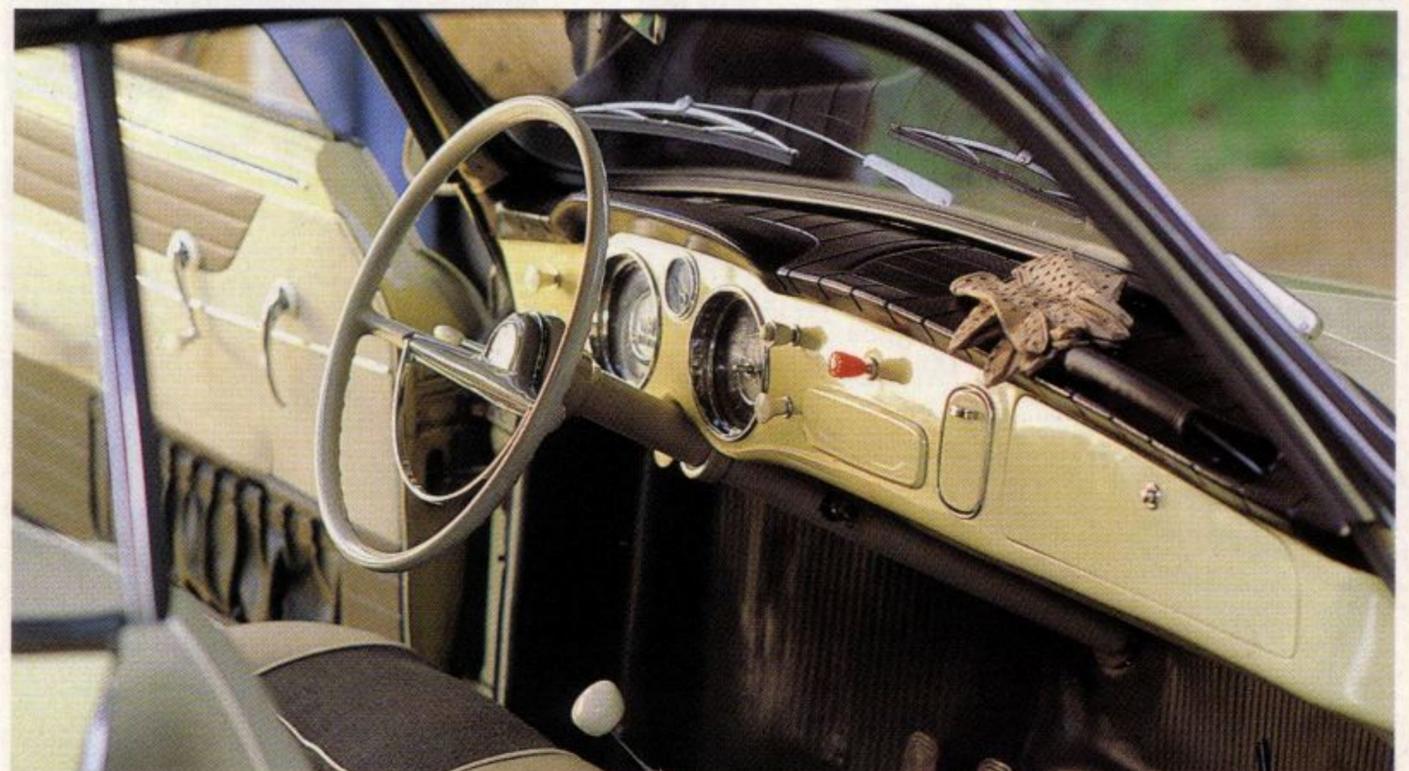
Die Technik: Wie beim Käfer – läuft und läuft und läuft.

pflfegemaßnahmen. Nur einmal, 1960, mußte sich die Karosserie ein leichtes Facelifting mit einer etwas schlankeren Form gefallen lassen.

Die Technik dagegen wuchs mit der des VW Käfer. So stieg die Leistung des Boxers stetig: Zunächst auf 34 PS aus unverändert 1200 cm³ Hubraum über 40 PS aus 1300 cm³ im Jahr 1965 und ein Jahr später 44 PS aus 1500 cm³ bis hin zu 50 PS aus 1600 cm³, die 1970 mobilisiert wurden. Ab 1967 gab es auf Wunsch eine Halbautomatik; ausschließlich Modelle mit dieser komfortablen Einrichtung erhielten gleichzeitig eine verbesserte Hinterachse.

Damit ausgerüstet ist auch das blaue 1500er-Coupé von Ralf Mahnert. Den Wagen mit dem Geburtsjahr 1969 besitzt der Verwaltungsbeamte aus Stadt-hagen bei Hannover seit zehn Jahren, seit 1979 fährt er Karmann. „Der Karmann-Ghia war für mich immer das Auto überhaupt“, erklärt der 34jährige Karmann-Spezialist.

Der Innenraum des 1200ers präsentiert sich im Stil der fünfziger Jahre.

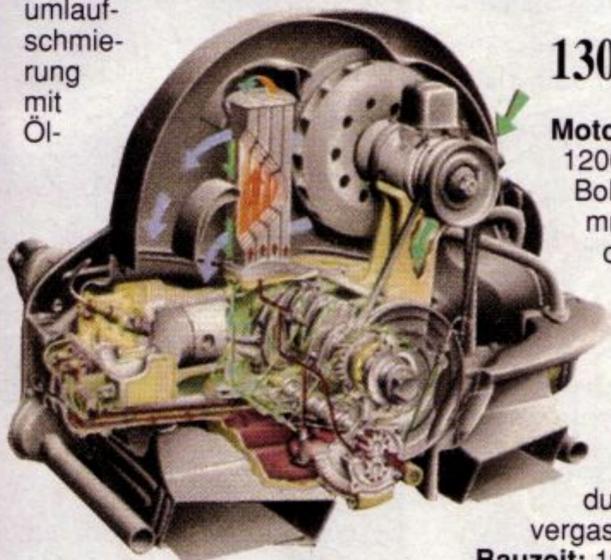


Daten und Fakten

VW Karmann-Ghia Typ 14

1200

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, längs im Heck eingebaut, Bohrung x Hub 77 x 64 mm, Hubraum 1192 cm³, Verdichtung 6,6:1, Leistung 30 PS (22 kW) bei 3400/min, maximales Drehmoment 7,7 mkg (75,5 Nm) bei 2000/min, ab 1960 Verdichtung 7:1, Leistung 34 PS (25 kW) bei 3600/min, maximales Drehmoment 8,4 mkg (82 Nm) bei 2000/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, hängende, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile, Gebläse-Luftkühlung mit thermostatischer Regelung, Druckumlaufschmierung mit Öl-



Kaum einem Aggregat haftet so sehr der Ruf des Unverwüsthlichen an wie dem VW-Boxermotor

kühler, Ölinhalt 2,5 Liter, Gemischaufbereitung durch einen Fallstromvergaser Solex 28 PCI, ab 1960 mit Startautomatik, mechanische Benzinpumpe, Batterie 6 Volt/66 Ah.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, mit Differential verblocktes Vierganggetriebe vor der Hinterachse (II. bis IV. Gang synchronisiert), Übersetzungen: I. 3,60, II. 1,88, III. 1,23, IV. 0,82, R. 4,63, Achse 4,4, ab 1960 vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,80, II. 2,06, III. 1,32, IV. 0,89, R. 3,88, Achse 4,375, Mittelschaltung.

Karosserie/Fahrwerk: Mittelträger, hinten gegabelt, mit angeschweißter Plattform, aufgeschraubte, mitttragende Karosserie, vorne Einzerradaufhängung an längsliegenden Kur-

bellenkern, querliegende Drehstabfeder, Stabilisator, hinten Pendel-Halbachsen mit Längslenkern und Drehfederstäben, vorne und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Spindellenkung, ab 1960 Schneckenrollen-Lenkung, hydraulisch betätigte Trommelbremsen rundum, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4J x 15, Bereifung 5.60-15.

Maße/Gewicht: Radstand/Länge 2400/4140 mm, Breite/Höhe 1630/1325 mm, Spur vorne/hinten 1290/1250 mm, Gewicht vollgetankt 835 kg.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 118 km/h, Beschleunigung 0 bis 90 km/h 26 s.

Bauzeit: 1955 bis 1965.
Stückzahl: Insgesamt wurden von allen Typen 362 601 Coupés und 80 877 Cabrios produziert.

1300

Motor: Konstruktion wie 1200, Abweichungen: Bohrung x Hub 77 x 69 mm, Hubraum 1285 cm³, Verdichtung 7,3:1, Leistung 40 PS (29 kW) bei 4000/min, maximales Drehmoment 8,9 mkg (87 Nm) bei 2000/min, Gemischaufbereitung durch einen Fallstromvergaser Solex 30 PICT-1.

Bauzeit: 1965 bis 1966.

1500

Motor: Konstruktion wie 1200, Abweichungen: Bohrung x Hub 83 x 69 mm, Hubraum 1493 cm³, Verdichtung 7,5:1, Leistung 44 PS (32 kW) bei 4000/min, maximales Drehmoment 10,2 mkg (100 Nm) bei 2000/min, Gemischaufbereitung ab 1967 durch einen Fallstromvergaser Solex 30 PICT-2, Bordnetz 12 Volt.

Kraftübertragung: Konstruktion wie 1200, Übersetzungen: I. 3,80, II. 2,06, III. 1,26, IV. 0,89, R. 3,88, Achse 4,125, ab 1967 auf Wunsch mit Halbautomatik.

Karosserie/Fahrwerk: Konstruktion wie 1200, Abweichungen: vorne Scheibenbremsen, Modelle mit Halbautomatik ab 1967 hinten Doppelgelenkachse mit Schräglenkern.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit rund 135 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h etwa 24 s.

Bauzeit: 1966 bis 1970.

1600

Motor: Konstruktion wie 1200, Abweichungen: Bohrung x Hub 85,5 x 69 mm, Hubraum 1584 cm³, Verdichtung 7,5 : 1, Leistung 50 PS (37 kW) bei 4000/min, maximales Drehmoment 10,8 mkg (106 Nm) bei 2800/min.

Kraftübertragung: Konstruktion wie 1200, Übersetzungen: I. 3,78, II. 2,06, III. 1,26, IV. 0,93, R. 3,88, Achse 3,875.

Bauzeit: 1970 bis 1974.

VW Karmann-Ghia Typ 34

1500/1500 S/1600 L

Motor: Konstruktion wie Typ 14, Abweichungen: 1500: Bohrung x Hub 83 x 69 mm, Hubraum 1493 cm³, Verdichtung 7,2:1, Leistung 45 PS (33 kW) bei 3800/min, maximales Drehmoment 10,8 mkg (106 Nm) bei 2000/min, Gemischaufbereitung durch einen Flachstromvergaser Solex 32 PHN; 1500 S: Verdichtung 8,5:1, Leistung 54 PS (40 kW) bei 4200/min, Gemischaufbereitung durch zwei Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT; 1600 L: Bohrung x Hub 85,5 x 69 mm, Hubraum 1584 cm³, Verdichtung 7,7:1, Leistung 54 PS (40 kW) bei 4000/min, maximales Drehmoment 11,2 mkg (110 Nm) bei 2200/min, Gemischaufbereitung durch zwei Fallstromvergaser Solex 32 PDSIT, ab 1968 auf Wunsch auch mit Bosch-Benzineinspritzung.

Maße/Gewicht: Radstand/Länge 2400/4280 mm, Breite/Höhe 1620/1335 mm, Spur vorne/hinten 1310/1346 mm, Gewicht vollgetankt 893 kg.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 136 km/h, Beschleunigung 0 bis 100 km/h 24,3 s.

Bauzeit: Modell 1500 von 1962 bis 1963, Modell 1500 S von 1963 bis 1965, Modell 1600 L von 1965 bis 1969.

Stückzahl: 42 505 (alle Typen).

Die Ersatzteil- lieferanten:

Typ 14 & 34 Ersatzteilhandel GmbH, An der Trift 7, 31515 Wunsdorf/Steinhude, Telefon 0 50 33/25 93, Telefax 0 50 33/20 05;

Karmann-Ghia-Service, Kirsten Neuffer, Heinz-Hilpert-Straße 4, 37085 Göttingen, Telefon 05 51/4 83 34, Telefax 05 51/4 22 91; Veteranendienst Peter Fried, Postfach 31, 67123 Darmstadt, Telefon 0 62 31/ 76 11, Telefax 0 62 31/6 87.

Der Spezialist: Ralf Mahnert, Am Finnenkamp 19, 31655 Stadthagen, Telefon 0 57 21/7 32 37.



Die Literatur: Dieter Günther, VW Karmann-Ghia, VF Verlagsgesellschaft

Wiesbaden;

Laurence Meredith, Essential Volkswagen Karmann-Ghia, Bay View Books, Bidford/Devon, England.



Der Club: Interessengemeinschaft der Karmann-Ghia-Fahrer und -Fahrerinnen, Uwe Witkowski, Kratzenburger Straße 7, 56283 Ney, Telefon 0 67 47/67 81;

VW Karmann-Ghia-Club Schweiz, Peter Riser, Kurvenstraße 6, CH- 8600 Dübendorf, Telefon 00 41/1/8 21 46 2, Telefax 00 41/1/8 21 99 07.

Die Modelle: VW Karmann-Ghia Coupé von Paul's Model Art, Metall-Fertigmodell im Maßstab 1:24, Preis rund 130 Mark; Karmann-Ghia Cabrio von Wiking im Maßstab 1:43, Bau-satz aus Metall für 31 Mark.

Daten eines zeitgenössischen Fahrzeugs



NSU Spider

Einscheiben-Kreiskolbenmotor, Kammervolumen 500 cm³, Leistung 50 PS/37 kW) bei 6000/min, Bauzeit 1964 bis 1967, Stückzahl 2375. Erstes Serienautomobil mit Einscheiben-Wankelmotor.