

GEHEIM

► S. 8



ASTRA ROADSTER

Erste Fotos eines Traum-Opel

AKTUELL

Die erste
Ausfahrt in
Citroëns
neuer Ente



TEST

17 aktuelle
Autos im
Heizungs-
Vergleich



VERGLEICH

Alfa 156
gegen 166 –
welcher ist
der Romeo?



Auto Bild

190

Nr. 49 · 4. Dezember 1998

SENSATION



KARMANN baut wieder einen GHIA

► S. 18



Genau wie einst:
Ein schöner
Rücken soll die
Karmann-Ghia-
Kunden entzücken

www.autobild.de



Was
Ihr Auto
noch wert ist

Die Preise für über 1000 Gebrauchtwagen ab S. 74

GEHÖRT, gesagt & gelesen

Die 06-Mafia

„Organisierte Kriminalität“ ist für die Zeitschrift „Deutsche Polizei“ der schwunghafte und illegale Handel mit roten 06-Dauerkennzeichen: „Es wurde recherchiert, daß die Zulassungsstelle Hamburg vier Firmen insgesamt ca. 800 rote Dauerkennzeichen zugeteilt hatte.“ Diese Kennzeichen wurden bundesweit mit Hilfe von Zwischenhändlern „vermietet oder regelrecht weiterverkauft“. Wie die Polizeiermittlungen ergaben, nutzten Kriminelle die Kennzeichen für Autodiebstähle, Hehlerei und illegalen Kfz-Handel. 1000 Fälle deckte die Polizei bisher auf.

80 – und noch immer Fahrlehrerin

Als die Fahrlehrerin Phillis Yallop mit 31 Jahren ihre erste Fahrstunde gab, war das Benzin im Nachkriegs-England noch rationiert. Jetzt, 49 Jahre später, bringt sie immer noch Schülern das Fahren bei. Sie ist 80 – und mußte wieder zum Eignungstest: Prüfung bestanden. Das heißt: Sie kann noch mindestens vier Jahre Autofahrer ausbilden.

Gelesen in „BILD“ vom 26. November

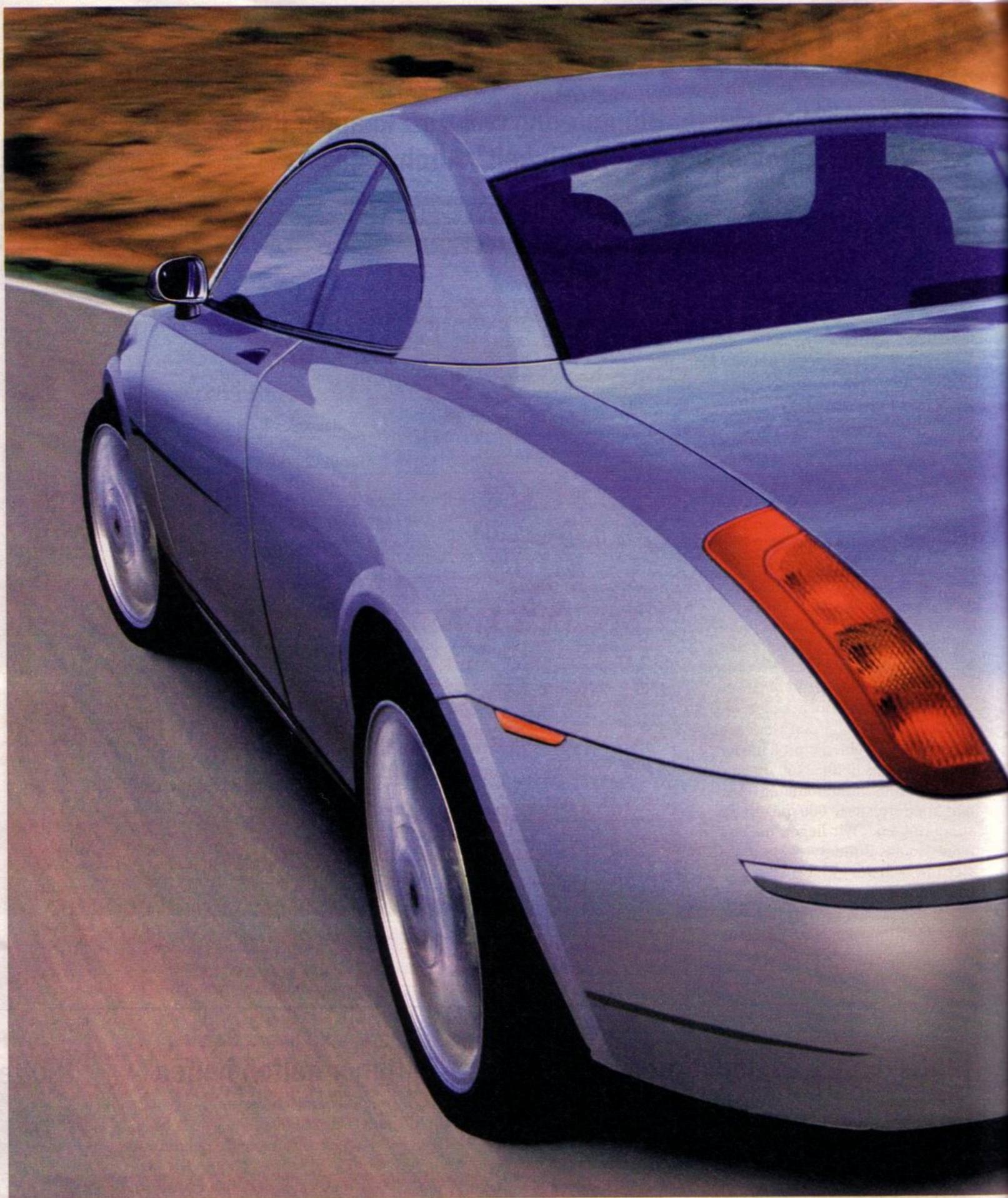
Stau-Verlust

Zwei Drittel der seit Ende der 70er Jahre erzielten Kraftstoffeinsparungen seien in Engpässen, Staus und auf der Parkplatzsuche wieder verloren worden. Immerhin würden auf diese Weise 22 Prozent des jährlichen Kraftstoffverbrauchs vergeudet.

Aus der „Börsen-Zeitung“

Hallo, Partner!

Seit der DaimlerChrysler-Elefantenhochzeit ist weltweit Paarungszeit. Aktuell wollen die Spritriesen Exxon/Mobil zusammengehen. Angeblich ist auch Mitsubishi auf Partnersuche. Am Rande der Essen Motor Show wurden Daimler/Chrysler und Fiat/Renault als künftige Partner für die Mitsubishi Pkw- und Lkw-Sparte gehandelt.



Die Legende

1955. Bundeskanzler Konrad Adenauer reist nach Moskau, Caterina Valente singt „Ganz Paris träumt von der Liebe“. Und in Frankfurt spielen sich auf dem IAA-Stand einer kaum bekannten Firma tumultartige Szenen ab. Tausende umlagern den Karmann Ghia.

Selbst Bundespräsident Theodor Heuss macht eine Sitzprobe im neuen „Sonntags-VW“.

1999. Außenminister Fischer jettet mit grünem Gedankengut um die Welt, Dieter Bohlen hält sich mit diversen Pop-Aufgüssen in den Charts. Auf dem Messestand von Karosserie-Spezi Kar-

mann drängen sich die Menschen.

Wie vor 44 Jahren huldigen sie einer Schönheit: Der Karmann Ghia ist wieder da. Die Legende lebt.

Offiziell wird der Wagen in Frankfurt allerdings unter dem Namen Idea präsentiert – in An-

lehnung an eine ältere Karmann-Studie. Völlig unklar ist noch, ob er je vom Band laufen wird. Denn dazu müßten die Osnabrücker einen Großserienhersteller finden, der die Antriebstechnik stellt. Gespräche darüber sollen bereits laufen. Ob das Auto beispielsweise auf



Premiere mit schönem Rücken: Hüftschwung und langes, flaches Heck erinnern ans Original



Variante I: Nach Käfers Comeback wäre ein Karmann für VW konsequent. Front wie beim alten großen Ghia

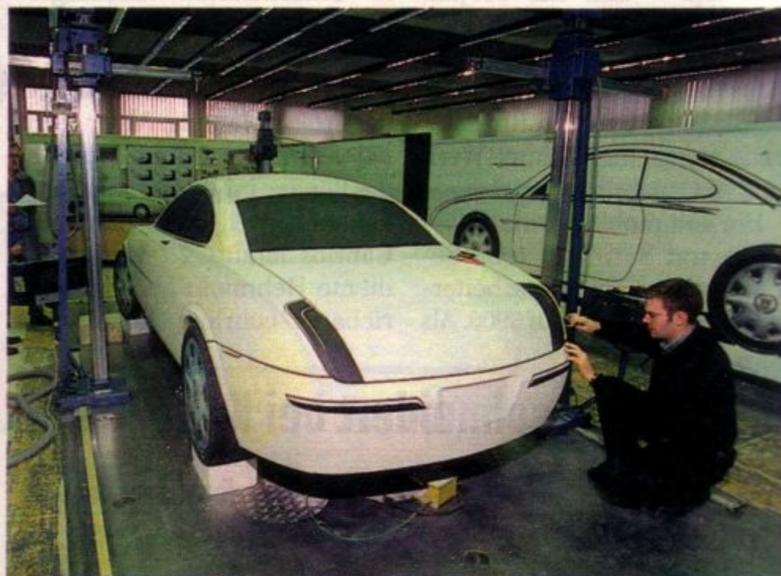


Variante II: Nur Ford dürfte den Karmann „Ghia“ nennen. Kühlermaske und Lampen im Stil von Puma/Focus



Variante III: Lampen und spitzer Mund erinnern an Renault-Studien. Auch andere Marken als Basis sind denkbar

KARMANN



Top-secret: Die Design-Werkstatt ist für Fremde tabu. Hier entstehen eigene Kreationen und Auftragsarbeiten – meist Cabrios

lebt

Man nehme Technik von der Stange und stecke sie ins Sonntagskleid – fertig ist der Karmann Ghia. Ein Rezept, das heute noch schmeckt...

der Plattform des VW Golf oder des Ford Focus steht, spielt für die Ingenieure im Prinzip keine Rolle. Auch die Wahl zwischen Front- und Heckantrieb hätte kaum Einfluß aufs Design. Als sicher gilt: Das IAA-Schaustück wird kein fahruntauglicher Blender, sondern ein fertiges Auto.

Außer Coupé und Cabrio ist auch eine Variante mit faltbarem Hardtop denkbar. Schließlich hat Karmann bereits den Verdeckmechanismus für den Mercedes SLK entwickelt.

„Es hat Tradition, daß wir den ersten Schritt tun“, sagt Geschäftsführer Rainer Thieme.

„Sonst würden wir vergeblich auf Aufträge der Autohersteller warten.“ So war es beim Escort Cabrio und beim Scirocco II.

Nicht selten ist alle Mühe für die Katz. Mit der Studie Idea nahm Karmann 1991 die Road-

Bitte umblättern



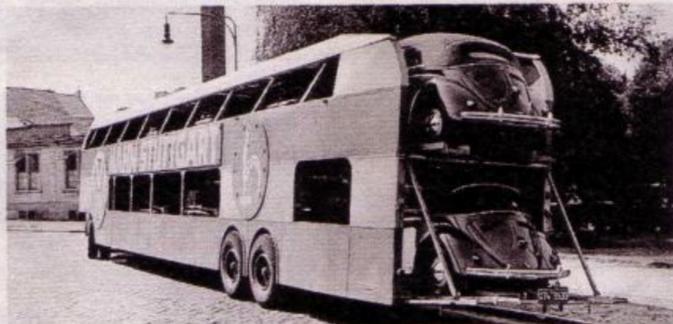
Familientreffen: Heute produziert Karmann für Audi, Mercedes, Renault und VW komplette Autos. Bekannt wurde der Cabrio- und Karosserie-Spezialist allerdings in den Fünfzigern durch den Ghia



Am laufenden Band: Die Käfer-Cabrio-Produktion brachte die Firma nach dem Krieg auf die Beine



Urgestein: Hubert Hehmann ist Karmann seit 1955 treu. Am BMW 3,0 CS montierte er unter anderem Zierleisten



Schweiß-Arbeit: Abtransport im hauseigenen Trailer

ster-Welle vorweg. „Bauen, sofort bauen!“ forderte das begeisterte Publikum damals. VWs Finanzexperten rechneten hin und her – und das Projekt schließlich kaputt. Auch Porsche kam, schaute, ließ ein paar hübsche Details in den Boxster einfließen – und den Roadster beim finnischen Valmet-Werk statt in Osnabrück fertigen.

Die automobiler Konjunkturlaute traf Karmann 1993 besonders hart. Die Mitarbeiterzahl sank von 8000 auf 5900. Als

Ford 1997 das Escort Cabrio einstellte, stand das Werk in Rheine auf der Kippe.

Heute ist das so oft totgesagte Unternehmen lebendiger denn je. „Wir sind nach allen Krisen wieder aufgestanden“, sagt Hubert Hehmann, Leiter der Projektplanung. Als er 1955 bei Karmann anfing, wurden die Bänder im Winter noch angehalten, weil dann niemand Cabrios kaufte. 25 Mark verdiente Hehmann als Karosseriebauer-Lehrling. Im Monat

Die Arbeit war anders. Zierleisten an den BMW-Coupés 2000 CS und 3,0 CS bestanden aus massivem Messing und mußten von Hand geschnitten, zugefeilt, verchromt und angepaßt werden. Dauer pro Auto: zehn Stunden. Heute haften eloxierte Kunststoffleisten mittels Clip in Sekundenschnelle.

Daß in den Fünfigern auf Basis des VW Käfer überhaupt ein Sportcoupé entstehen

Weiter auf Seite 22

Der Karmann-Konzern

Kutschen, Karossen, Cabriolets

Die Firmengeschichte reicht bis ins Jahr 1901 zurück. Wilhelm Karmann übernahm in Osnabrück einen Betrieb für Kutschwagen und begann mit dem Bau von Automobilkarossen. Bis zum Zweiten Weltkrieg wuchs die Belegschaft auf 800 Mitarbeiter. Täglich wurden 65 Karosserien gefertigt. Meilensteine nach dem Wiederaufbau waren der Großauftrag zur Produktion des Käfer Cabrios (1949) und der Karmann Ghia (1955). 1952 übernahm Wilhelm Karmann II., Sohn des Firmengründers, die Leitung des Betriebs. 1960 wurde bei São Paulo die Karmann Ghia do Brasil gegründet, 1965 entstand das Werk Rheine. Seit 1989 liegt die Unternehmensführung bei Rainer Thieme. Zum Karmann-Konzern (9000 Mitarbeiter) gehören auch eine Textilfertigung



Stille Stars: bescheidene Fassade, dahinter High-Tech

in Portugal und ein Entwicklungszentrum in den USA. In Deutschland beschäftigt Karmann 8200 Menschen. Im Stammwerk Osnabrück laufen Mercedes CLK Cabrio, VW Golf Cabrio und Golf Variant vom Band, in Rheine Renault Mégane Cabrio und Audi Cabrio. Seniorchef Wilhelm Karmann II. starb im Oktober 1998 im Alter von 84 Jahren.



Wilhelm Karmann I. (1871–1952) Der Firmengründer am Kaltverdeck eines Adler Favorit 8/35 PS aus dem Jahr 1929



Wilhelm Karmann II. (1914–1998) Der Sohn (Foto: 1989) machte das Unternehmen durch die Zusammenarbeit mit Volkswagen groß

Modelle, geschneidert bei Karmann

1937–1940 ■ Adler 2,5 l Cabriolet



1952–1955 ■ Ford Taunus Kombi



1965–1967 ■ Opel Diplomat Coupé



1965–1970 ■ BMW 2000 C/CS



1968–1969 ■ AMC Javelin



Das VW-Engagement war längst nicht alles. Karmann entwickelte und produzierte für viele renommierte Hersteller. Beispiele: Den Adler 2,5 Liter, wegen seiner Stromlinienform „Autobahnwagen“ genannt, gab es als viersitziges Cabrio

und als zweisitziges Sportcabrio. Insgesamt entstanden 5295 Stück. Kaum bekannt ist, daß Opel eine Kleinserie des Diplomat Coupé im Werk Rheine vom Band laufen ließ. Preis mit 230-PS-V8: 25 000 Mark. Beim AMC Javelin übernahm Kar-

mann lediglich die Montage. 90 Prozent der Komponenten kamen per Seeweg aus den USA. Für Porsche wurden außer 914 zeitweise auch 356, 911/912 und später der 968 gebaut. Die Sportcoupés Karmann Ghia TC 145 und VW SP 2 waren

ausschließlich für den südamerikanischen Markt bestimmt. Beide basieren auf dem VW Typ 3. Als legitimen Nachfolger des Ghia sehen viele den VW Scirocco I. Mit 504 153 gebauten Exemplaren ist er der erfolgreichste Karmann aller Zeiten.



1969–1975 ■ VW-Porsche 914



1970–1975 ■ Karmann Ghia TC 145



1972–1976 ■ VW SP 2



1974–1981 ■ VW Scirocco I



1985–1989 ■ Jaguar XJS Cabriolet