

automobilismo

Mensile - Anno 5 - Numero 7 - Luglio 2007 - Euro 5,00 in Italia

D'EPOCA



ALFA ROMEO 1900 C



TURBOTRACTION 2

LA SPRINT
DI PININ FARINA

FUORISERIE
FANTASTICA

QUOTAZIONI

TUTTE LE TEDESCHE
DEL DOPOGUERRA

ANNUNCI

30 INGLESI E ALTRE
386 OCCASIONI

IN PISTA CON NOI

GRANDE SUCCESSO
PER LA SECONDA EDIZIONE



Belle FIAT
d'estate 124 SPIDER
ALFA ROMEO
DUETTO

AUTOBIANCHI BIANCHINA
CITROËN DYANE
VW KARMANN GHIA
TRIUMPH TR6

BROOKLANDS
100 ANNI MITICI



9 771723 454005

AUTOMOBILISMO D'EPOCA 7 2007

AUTO E ARTE CON IL CIRCOLO BONFANTI

► **Lo scorso 12 e 13 MAGGIO** una trentina di auto di grande valore storico si sono ritrovate a Montagnana in provincia di Padova per la nona edizione di Auto & Arte. La manifestazione, organizzata dal Circolo Veneto Automobili d'epoca "Gigi Bonfanti", si propone di far conoscere al grande pubblico il mondo delle auto d'epoca.

Introdotta dall'esibizione degli sbandieratori e dei figuranti del Comitato del Palio dei Dieci Comuni, la presentazione delle vetture si è svolta nella serata di sabato 12 maggio in piazza Vittorio Emanuele II che era stata allestita con 200 sedie per il pubblico. Quindi è stata la volta del-

le vetture che hanno sfilato lungo un elegante tappeto rosso.

Le 28 auto presenti abbracciavano 60 anni di storia dell'automobile: dalla SPA del 1924, fino alla Ferrari 400 I Lorenz del 1981. Domenica mattina le vetture hanno percorso il tragitto lungo le mura e sono quindi ritornate in Piazza Maggiore.

Nel 2008 Auto & Arte ritornerà a Vicenza, nell'ambito delle celebrazioni del cinquecentesimo anniversario della nascita di Andrea Palladio, il grande artista nato a Padova il 30 novembre 1508 ma da sempre associato alla città di Vicenza, dove realizzò alcune delle sue opere più importanti.



INIZIA LA CONTA DELLE KARMANN GHIA



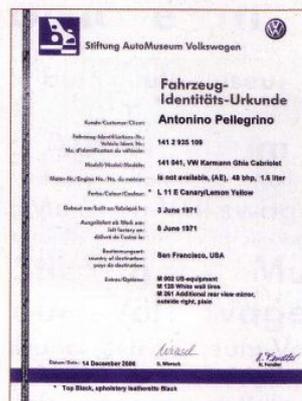
► Il neonato Karmann Ghia Club Italia

non perde tempo e lancia il censimento di queste belle auto. L'obiettivo è quello di raccogliere quante più informazioni possibili sulle coupé e le spider presenti sul territorio italiano in modo da realizzare una banca dati utile per tutti gli appassionati. Il sodalizio animato da Antonio Pellegrino e da un pugno di amici ha anche dato vita al sito www.karmannghiaitaly.com, un utile punto di incontro corredato anche da ricchissime informazioni tecniche.

Tra i prossimi appuntamenti previsti c'è il primo raduno nel mese di ottobre dove si presenteranno anche gli amici del club tedesco Karmann Ghia IG Lippe in NRW. Per informazioni, scri-

vere a: club@karmannghiaitaly.com ; Contrà Pedemuro San Biagio, 45; 36100 Vicenza; tel. 0444-547867, fax 0444-234235.

Riproduzione del "certificato di nascita" rilasciato dallo Stiftung AutoMuseum Volkswagen a ogni auto censita.





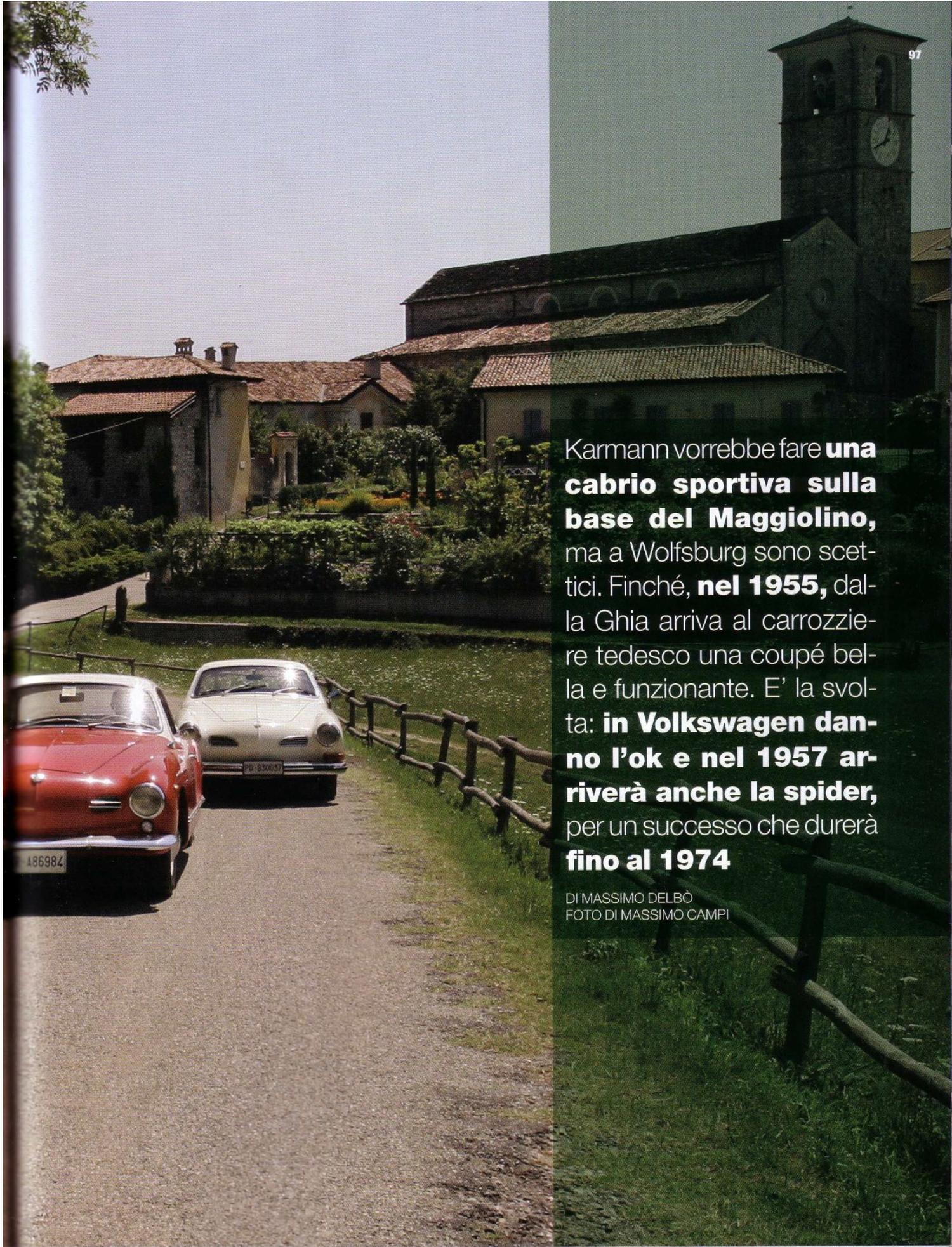
NUOVA LIBRERIA
INTERNATIONAL MOTOR BOOKS
EDIZIONI INTERNAZIONALI AUTO, MOTO E MODELLISMO

Brescia - Viale Venezia, n°74 - Tel. e Fax. 030 3776786
Internet: www.gilena.it E-mail: info@gilena.it

ORARI: DA MARTEDI A SABATO 9,30/12,30 - 15,30/19,30 CHIUSURA: LUNEDI

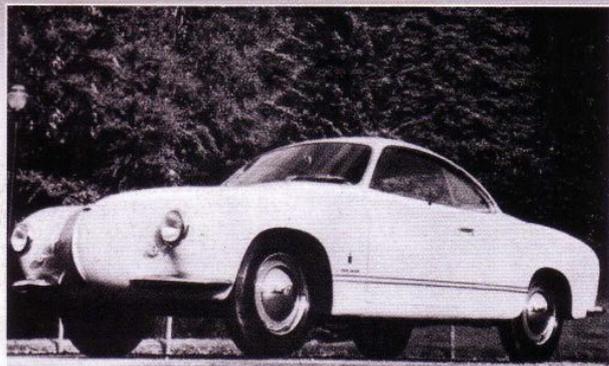
La sportiva di Casa





Karmann vorrebbe fare **una cabrio sportiva sulla base del Maggiolino**, ma a Wolfsburg sono scettici. Finché, **nel 1955**, dalla Ghia arriva al carrozziere tedesco una coupé bella e funzionante. E' la svolta: **in Volkswagen danno l'ok e nel 1957 arriverà anche la spider**, per un successo che durerà **fino al 1974**

DI MASSIMO DELBÒ
FOTO DI MASSIMO CAMPI



▶ **ALL'INIZIO DEGLI ANNI '50 LA VOLKSWAGEN SI STA AFFERMANDO SUL MERCATO MONDIALE** grazie alla produzione della sua auto simbolo, il Maggiolino. Il successo è tale che le linee di produzione non riescono a soddisfare le richieste per questa vettura semplice e geniale.

Moltissime arrivano anche dagli USA: mercato importante soprattutto per la versione cabrio, prodotta dalla Karmann. La scelta di affidare a un carrozziere esterno la produzione della versione aperta è stata presa dalla Casa di Wolfsburg per evitare di rallentare la produzione della versione chiusa.

Guidata da Wilhelm Karmann, la carrozzeria di Osnabrück, in Bassa Sassonia, oltre al Maggiolino aperto produce anche il modello Kombi della Ford Taunus e la versione spider della DKW 700.

Karmann non è un semplice carrozziere: è un progettista entusiasta e appassionato ed è convinto che una sportiva scoperta, sempre su meccanica del Maggiolino, sarebbe un grande successo. E non manca di farlo presente alla dirigenza Volkswagen ogni volta che si reca a Wol-

fsburg in occasione dei suoi frequenti contatti con la Casa madre. Ma l'idea del carrozziere si scontra con l'indifferenza della proprietà che sembra impegnata unicamente nel cercare di aumentare la capacità produttiva del suo modello chiave.

Karmann prova anche con la forza, presentando alla dirigenza di Wolfsburg alcuni progetti, ma senza successo.

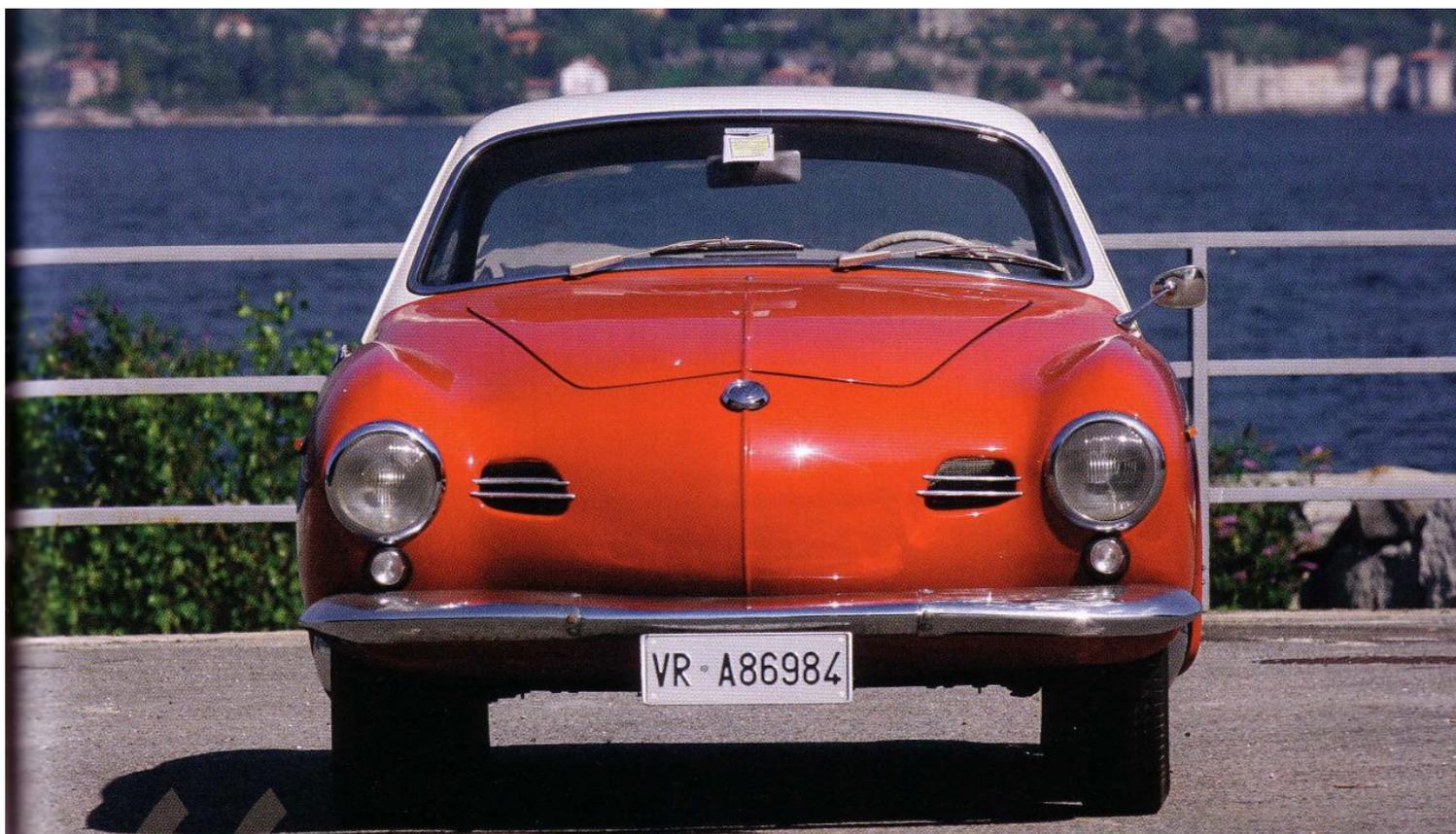
In occasione di uno dei tanti saloni dell'automobile Wilhelm Karmann e suo figlio parlano del rifiuto della VW anche con Luigi Segre, direttore commerciale della carrozzeria Ghia di Torino.

Si trattava di uno sfogo: un dialogo tra carrozzieri che si conoscono da tanto tempo e che si stimano.

Invece, a distanza di soli cinque mesi, nella primavera del 1953, Segre presenta alla Karmann non un progetto, ma un'auto finita, costruita sul pianale del Maggiolino. Non è una spider - come immaginato da Wilhelm Karmann - ma una coupé. E' un'auto sorprendente. Sinuosa e sportiva, sfoggia al tempo stesso una "immagine Volkswagen" che piace anche alla dirigenza. Tanto che quest'ultima dà immediatamente l'avvallo alla produzione.

COUPÉ 2+2 DA 30 CV

Nelle foto a colori una Karmann Ghia coupé del 1957. E' una "2+2 posti" dalla linea slanciata ma dalle dimensioni contenute. I cofani sono lunghi e i parafranghi sporgenti. Monta il tranquillo boxer di 1.2 litri da 30 CV del Maggiolino. In alto a sinistra: il prototipo disegnato da Ghia. A destra: un raro esemplare del 1955.



Karmann non è un semplice carrozziere: è un progettista entusiasta. Convinto che una sportiva scoperta su meccanica del Maggiolino sarebbe un grande successo



Sviluppo e collaudo del progetto sono affidati alla carrozzeria Karmann.

I problemi più complessi sono legati al dover mantenere quante più componenti strutturali della versione berlina, dove anche la carrozzeria contribuisce alla rigidità del telaio.

Oltretutto le dimensioni minime dello stesso telaio, non si sposano bene con l'idea di un'auto sportiva bassa e larga. Infatti, alla fine si decide di allargarlo di 16 centimetri.

Il lavoro dura due anni e, all'inizio del 1955, ancora prima del debutto ufficiale, la Karmann Ghia coupé Type 1, entra in produzione. La presentazione ufficiale al pubbli-

TRE LOGHI, UN'AUTO

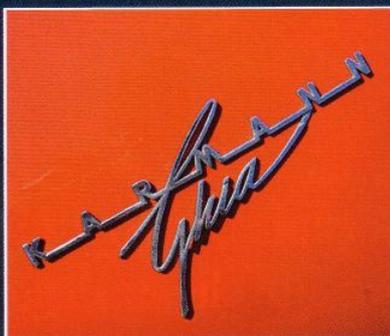
I tre fregi sotto riassumono la bella storia di questa macchina. La carrozzeria Ghia di Torino la disegnò e Karmann la carrozzò nel suo stabilimento dopo aver convinto la Volkswagen a produrla.

co avviene il 14 giugno del 1955 in un hotel vicino la carrozzeria Karmann.

BELLE E TRANQUILLE

Le linee della Karmann Ghia coupé Type 1 del 1955 differiscono poco da quelle proposte inizialmente da Ghia.

E' una 2+2 dall'abitacolo basso, quasi abbracciato dall'alta linea di cintura. La linea è slanciata dalla sagoma morbida dove spiccano i parafanghi sporgenti, i lunghi cofani e il muso prominente. I piccoli vetri laterali, curvi (una rarità per l'epoca), e i pneumatici molto infossati nei passaruota le conferiscono un aspetto da atleta muscoloso, rinchiuso però in una giacca troppo pic-



Segre presenta alla Karmann un'auto finita
Sinuosa e sportiva, sfoggia
al tempo stesso una "immagine Volkswagen"



cola. L'allargamento del pianale rispetto al Maggiolino ha permesso di abbassare i sedili, aumentando l'impressione di sportività. L'abitacolo, seppure ad altezza rasoterra, è spazioso e comodo, almeno fino a quando si resta sui sedili anteriori. La panchetta posteriore, molto infossata e dallo schienale verticale, può accogliere due occupanti, meglio se bambini e per brevi tratti. In compenso abbattendo lo schienale posteriore aumenta in modo notevole lo spazio destinato ai bagagli.

Solo il motore non risponde all'immagine sportiva di questa coupé. Il motore, infatti, è lo stesso 4 cilindri raffreddato ad aria di 1.192 cc da 30 CV del Maggiolino. Il

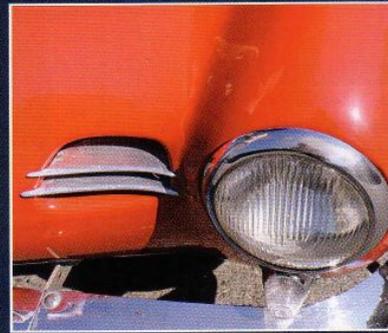
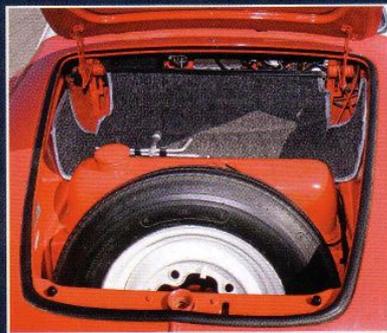
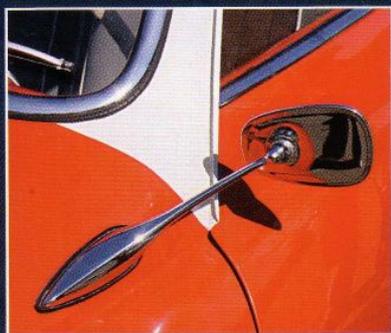
RUOTA NEL BAGAGLIAIO

Sotto, da sinistra: lo specchio retrovisore esterno. Il vano bagagli anteriore con la ruota di scorta posta davanti al serbatoio carburante. Le cromature del profilo dei fari e della presa d'aria sul frontale.

cambio è a 4 rapporti, con la prima non sincronizzata e rapporti leggermente allungati. E' evidente che questa impostazione meccanica non può fare miracoli sulla pur bella Karmann Ghia coupé Type 1 che, infatti, supera di poco i 120 km/h. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti, con bracci elastici, e adottano una

barra antirollio all'anteriore che limita molto il sovrasterzo tipico delle tutto dietro.

Lo sterzo, di derivazione Porsche, è a cremagliera ma nel 1962 si opta per il sistema a vite senza fine che migliorerà la direzionalità del comando. Comunque sono tantissimi i componenti che, seppur molto simili a quelli del Mag-





giolino (e in certi casi anche intercambiabili), sono modificati. Per esempio, allo scopo di migliorare il confort, la leva del cambio è leggermente curvata e anche il volante è in posizione leggermente più inclinata: due soluzioni che hanno reso più vivibile la vita a bordo considerando che il pianale della Volkswagen Karmann Ghia è posto molto più in basso rispetto al Maggiolino. Altra modifica ad hoc interessa il filtro dell'aria, solitamente usato sul furgone Type 2, e lo spostamento del vano batteria: soluzioni rese necessarie a causa delle ridotte altezze dei cofani.

Nell'abitacolo spiccano il volante bianco a due razze e la strumentazione essenziale con contachilometri e orologio tondi racchiusi nel cruscotto in lamiera verniciata. Tre manopole, sparse sul cruscotto senza troppo ordine, comandano le luci, il tergicristallo e l'aria. Le frecce hanno una levetta sul piantone. L'accensione degli abbaglianti è comandata a pedale.

L'indicatore del livello carburante arriverà due anni dopo il lancio, nel 1957. Prima di quella data l'unico modo per sapere qual è il livello

di carburante è quello di sfilare l'astina collegata al tappo del serbatoio che indica anche la riserva. La ventilazione è molto scarsa anche per l'epoca e il riscaldamento quasi assente.

Le finiture in compenso sono molto curate, con un assemblaggio meticoloso. La verniciatura vanta ben quattro mani di vernice con carteggiatura a mano per le prime tre per arrivare a ottenere una finitura a specchio.

La Karmann Ghia coupé Type 1 è senza dubbio una bella macchina, che punta più sull'estetica che sulle prestazioni. Il successo di vendite è immediato e, due anni dopo il lancio della coupé, è ormai chiaro che anche una versione cabriolet potrebbe riscuotere grande successo.

Finalmente l'idea iniziale di Karmann è pronta a concretizzarsi e vedrà la luce nell'agosto 1957.

Unendo la bellezza di linee della coupé con il plus del tetto in tela, la Cabriolet diventerà un must soprattutto per il mercato californiano, dove, infatti, verrà esportata più del 70% della produzione totale. Le modifiche rispetto alla berlina sono pochissime: soprattutto legate all'ulteriore irrobustimento del telaio per sopperire alla mancanza del tetto, che comporta un aumento di peso che penalizzerà ulteriormente le prestazioni e in certa misura anche i consumi.

ABBAGLIANTI A... PEDALE

In alto: le belle tinte delle Karmann Ghia sono frutto di ben 4 mani di vernice con carteggiatura manuale. Sopra, alcuni dettagli: la radio, originale, e il particolare del clacson posto al centro dell'elegante volante bianco a due razze. Il pulsante nero di fianco alla pedaliera comanda l'accensione degli abbaglianti.

TUTTA LA PRODUZIONE

anno	Coupé	Cabriolet
1955	1.282	0
1956	11.556	0
1957	14.715	104
1958	13.782	4.392
1959	16.948	4.588
1960	19.139	5.465
1961	16.707	3.965
1962	18.812	4.570
1963	22.827	5.432
1964	25.266	5.260
1965	26.650	5.325
1966	28.387	5.393
1967	19.361	4.180
1968	24.774	5.718
1969	27.854	6.504
1970	24.893	6.398
1971	21.133	6.565
1972	12.430	2.909
1973	10.461	2.555
1974	5.608	1.558
totale	362.585	80.881



FINITURE DI ALTO LIVELLO

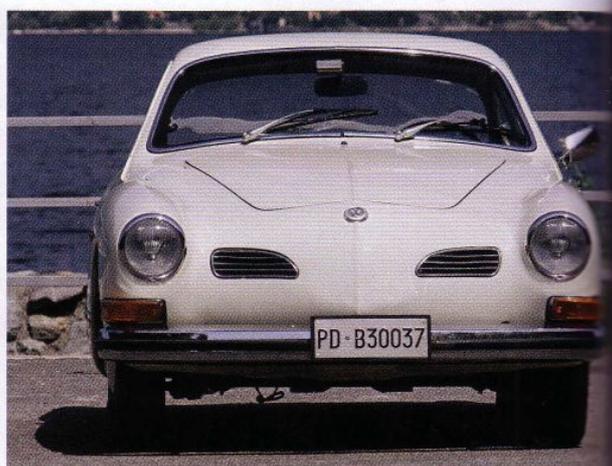
Molte delle componenti derivano da quelle del Maggiolino, ma la cura profusa dal carrozziere Karmann nel montaggio ha creato un abitacolo raffinato e sportivo. Nella foto sopra: notare la chiave d'accensione a sinistra, vicino al tachimetro/contachilometri. La panchetta posteriore (foto a fianco) è infossata e lo schienale verticale si toglie solo per brevi tragitti.

L'abitacolo, seppure ad altezza rasoterra, è spazioso e comodo. Almeno finché ci si accomoda davanti. Dietro ci stanno soltanto bambini oppure... bagagli





“
La Karmann Ghia coupé ha un successo immediato e rimarrà in listino per ben 19 anni
”
Ne saranno prodotti oltre 360.000 esemplari



L'esperienza della Karmann nell'allestire versioni aperte permette alla carrozzeria tedesca di operare in modo totalmente indipendente da Ghia nella trasformazione, senza modificare alcunché della riuscitissima linea della coupé. Karmann riesce anche a realizzare un tetto in tela, di ampie dimensioni, perfettamente isolato e dalla tenuta ottimale, semplice da alzare e da abbassare.

CINQUE SERIE DAL 1955 AL '74

Nel corso degli anni, l'evoluzione delle Karmann Ghia è continua, con modifiche legate alla carrozzeria e agli allestimenti interni, proposte dalla Karmann e con modifiche meccaniche legate all'evoluzione del Maggiolino.

Nel 1956 si opta per i pneumatici tubeless, la pompa dell'olio maggiorata ed è modificato il radiatore dell'olio. Viene ammorbidita la molla della frizione, aggiunto dell'isolante acustico tra il vano motore e l'abitacolo, aumentata la misura delle ganasce dei freni e, all'inizio del 1957, aggiunto l'indicatore del carburante, un volante a calice, e alcuni dettagli interni cromati.

QUASI 140 KM/H CON IL 1600

In queste pagine una coupé del 1971. Il motore boxer (cresciuto a 1.600 cc) la spinge a 138 km/h. Lo stile della vettura, nonostante gli aggiornamenti tecnici, resta immutato. Cambiano i gruppi ottici anteriori e posteriori presi dalla VW Type 3. Le "frecce" anteriori ora sono rettangolari. Il nuovo volante a quattro razze, (in basso) è lo stesso utilizzato sul resto della produzione VW.

In occasione del lancio della cabriolet si inizia a modificare anche la coupé. Nel 1958 viene modificato il carburatore e, nell'agosto 1959, per il model year 1960, si mette mano anche all'estetica. I parafranghi anteriori diminuiscono la loro curvatura, i fari e i paraurti sono posizionati più in alto, mentre il frontale ingrandisce le due prese d'aria per migliorare la ventilazione nell'abitacolo. Cambiano anche la posizione e il disegno delle "frecce".

Dietro vengono ingrandite e ridisegnate le luci e alzati i paraurti.

La coupé adotta i vetri laterali posteriori apribili a compasso e viene aggiunto un ammortizzatore al volante.

Altre modifiche meccaniche arriveranno col model year 1961, presentato nell'agosto del 1960.

Il motore, sempre da 1.192 cc, passa da 30 a 34 CV e cresce anche il rapporto di compressione (da 6,6:1 a 8,0:1). Viene rivisto anche il cambio, con rapporti diversi, la prima marcia sincronizzata e una nuova campana di derivazione Porsche più facilmente accessibile. Si presta attenzione anche all'insonorizzazione. Per



CRUSCOTTO IN PVC

Il cruscotto, prima in lamiera poi in finto teak, dai primi anni '70 è rivestito in PVC. La strumentazione conta su due elementi circolari: tachimetro e grosso orologio che comprende spie e indicatore benzina.

KARMANN GHIA LIBRI E RICAMBI

Karmann Ghia Coupé & Cabriolet di Malcom Bobbit

ed. Veloce PLC, testo in Inglese

Essential VW Karmann Ghia 1955/74 di Laurence Meredith

ed. Bayview Books, testo in Inglese

Diemme Ricambi VW d'epoca

via Gallarate 388, Milano; tel. 02-33912260





questo viene modificato l'isolante acustico del vano motore.

Dal 1961 al 1965 le modifiche riguardano il riscaldamento e i suoi comandi, la predisposizione per l'installazione delle cinture di sicurezza, disponibili come optional, lo specchietto retrovisore esterno, prima sul parafango, poi sulla porta del conducente. Da notare che, nel 1961, Karmann presenta la Type 3, che sviluppa in chiave più moderna il concetto di coupé sulla meccanica del Maggiolino e che entrerà in produzione con molto meno successo di vendita e di critica rispetto alla sorella più anziana. La Type 1 prosegue lo sviluppo con il modello 1966 e il motore da 1.285 cc (chiamato 1300) già presente nella gamma VW, da 40 CV. Cambia anche il filtro dell'aria che obbliga a spostare la batteria dall'altro lato del motore. Riviste pure le sospensioni anteriori che adottano ora i cuscinetti a sfera senza manutenzione. Ri-

98 ABBINAMENTI DI COLORI

► **LE KARMANN GHIA COUPÉ E CABRIOLET** erano disponibili in una vasta gamma colori tra tinte della carrozzeria e interni. Sommandole una per una sono ben 98 le possibilità di abbinamento tra tinte della carrozzeria e interni in tessuto o finta pelle. Per esempio, solo per la copertura della capote erano disponibili il nero, il beige e il grigio. Erano inoltre disponibili combinazioni cromatiche contrastanti, ben definite, con codici colore diversi rispetto alla cartella colori della carrozzeria, per i seguenti particolari: copricerchi, colonna dello sterzo, leva del cambio e leva del freno a mano, struttura dei sedili.

Chi fosse interessato a conoscere il dettaglio delle combinazioni possibili potrà trovarle in formato pdf sul nostro sito web (www.automobilismo.it) e poi cliccare sulla sezione "epoca" in home page).

Altre utilissime informazioni tecniche sono pubblicate sul sito del club italiano www.karmannghiaitaly.com; oppure su www.thesamba.com dove è possibile accedere a una ricchissima mole di informazioni.

disegnati i sedili, il volante diventa nero e i pulsanti del clacson sono rimpiazzati da una mezzaluna azionabile coi pollici su entrambe le razze. Le calotte copriruota diventano piatte e i cerchi adottano dei fori per migliorare il raffreddamento dei freni che all'anteriore ora sono a disco. Sul modello 1967 la Type 1 adotta

il vecchio motore da 1.493 cc della Type 3, da 53 CV a 4.200 giri/min, che porta la velocità massima a 135 km/h. C'è ora una ventola di raffreddamento sopra il motore, i freni hanno doppio circuito e le sospensioni posteriori sono modificate al pari della barra di torsione. La carreggiata posteriore è allargata e si aggiunge una molla di compensazione. Le ruote hanno quattro dadi di fissaggio. All'interno si monta un blocchetto d'accensione con bloccasterzo e la plancia è rivestita con una fascia di finto legno con la scritta Karmann Ghia cromata all'interno. Anche i pul-

TENUTA OTTIMALE

Da una coupé così bella non è stato difficile tirare fuori una cabriolet. Le modifiche tecniche rispetto alla versione chiusa non hanno compromesso la pulizia della linea. Il carrozziere Karmann, esperto di queste trasformazioni, realizza una capote in tela dalla tenuta ottimale e facile da ripiegare. Nella foto in bianco e nero un esemplare del 1959.



Nell'agosto del 1957 è presentata la cabriolet
L'esperto Karmann realizza un'auto molto bella
che avrà un grande successo in California



santi della plancia sono sostituiti da altri, di sicurezza, di colore nero.

Nell'agosto del 1967 è la volta dell'impianto elettrico a 12 V, dell'accendisigari, l'hazard e il ventilatore a due velocità. Inoltre, si può scegliere in una più estesa lista di accessori tra cui il cambio semiautomatico a tre rapporti che mantiene la leva ma non ha il pedale della frizione. Cambia anche il tappo del carburante, ora con serratura. Il tetto in tela della cabriolet viene rivisto in alcuni meccanismi e, nel 1968, il lunotto posteriore si converte al vetro in luogo di quello in plastica. Nel 1969 altri interventi interessano le luci posteriori, di dimensioni maggiori, e le luci retromarcia; il motore può contare su un radiatore dell'olio.

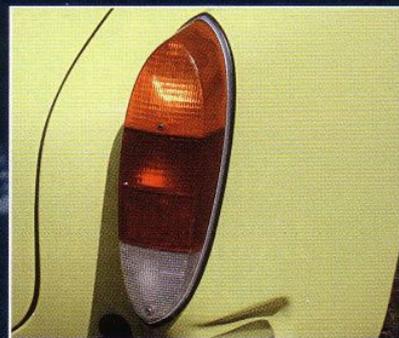
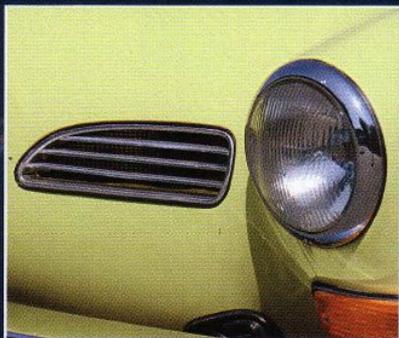
CABRIO VERSIONE '71

La Cabrio (a parte il telaio irrobustito dovuto all'assenza del tetto), non cambia rispetto alla coupé e beneficia delle stesse migliorie apportate negli anni. L'esemplare di questo servizio è del 1972.

I pneumatici si convertono alla carcassa radiale. Nell'agosto 1970, per il modello 1971, è scelto il motore boxer da 1.600 cc da 50 CV per 138 km/h. Cambia anche il volante imbottito, ora a quattro razze. Nel 1972 il cruscotto viene rivestito in materiale plastico di colore nero e il processo di rinnovamento interessa anche le luci posteriori e le frecce, di dimensioni maggiori. Crescono di misura anche i paraurti, solidali a due rostri protettivi. Gli ultimi esemplari adottano uno scarico migliorato e pneumatici più grandi da 60x15.

Crescono di misura anche i paraurti, solidali a due rostri protettivi. Gli ultimi esemplari adottano uno scarico migliorato e pneumatici più grandi da 60x15.

Ormai la storia della Volkswagen Karmann Ghia si avvicina alla fine. Nuove leggi, la concorrenza agguerrita e la necessità per VW di rimpiazzare il Maggiolino porterà la



Le ultime serie della Type 1, cabriolet compresa, montano il motore 1600 da 50 CV
Rimarrà il più potente utilizzato



MOTORE ROBUSTO, ATTENZIONE A LAMIERE E PIANALE PREDE DELLA RUGGINE

► In Europa l'interesse per le Karmann Ghia è notevole ma parzialmente frenato da prezzi di acquisto alti che la rendono poco competitiva nei confronti di auto più prestazionali come l'Alfa Romeo Giulietta Spider o le classiche sportive inglesi. Ma va detto che né la Volkswagen né la Karmann hanno mai voluto caratterizzare sportivamente queste vetture. Nelle intenzioni della Casa di Wolfsburg, la coupé e la cabriolet rappresentavano unicamente due mezzi più raffinati e originali del Maggiolino.

Oggi si trovano sul mercato diversi esemplari, soprattutto di provenienza USA. Il motivo si spiega nel fatto che lì ne sono state vendute in gran numero, molto più che in Europa. Ma anche perché – specialmente nel sud degli Stati Uniti – il clima secco ha aiutato a preservarle dalla ruggine. La corrosione passante, infatti, è il loro maggior nemico. Così, vetture in apparenza sane, possono nascondere sotto i lamierati esterni un vero sfacelo.

La complessità delle linee, lo stesso tipo di costruzione della vettura, che rende portanti tutte le componenti del pianale e della carrozzeria, rendono i restauri integrali estremamente onerosi.

I punti sensibili sono i contorni fari e il muso (con ben cinque pannelli di carrozzeria saldati assieme). Idem per i pannelli: non una stampata unica ma tanti pezzi saldati fra loro e tutti coinvolti nel garantire la rigidità strutturale.

Vanno controllati con cura i parafanghi, che sono saldati e non imbullonati come sul Maggiolino.

Occhio ai sottoporta con le relative traverse di rinforzo e i montanti delle sospensioni, così come il vano motore. Verificare anche le condizioni dei lamierati sotto il sedile posteriore e i pavimenti.

Controllare bene gli attacchi delle sospensioni, soprattutto nelle auto ante 1965, e accertarsi che le parti in gomma che guidano i movimenti siano ancora fresche. L'impianto elettrico è semplice e affidabile ma la trasformazione da 6 a 12 V è complessa, perché comporta la sostituzione di molti componenti.

Oltre al tipo di impostazione costruttiva, la propensione alla ruggine è legata alla quasi totale mancanza di protezione in fase di assemblaggio, nonostante quest'ultimo fosse con estrema attenzione ai particolari. A peggiorare la situazione contribuisce il fatto che tanti componenti della carrozzeria non sono disponibili sul mercato e vanno smontati da vetture donatrici, o fatti riprodurre a mano.

Anche per gli interni si fa fatica a trovare tutti i componenti; e alcuni dettagli, come le manopole alzavetri, sono praticamente introvabili.

Bisogna fare anche attenzione che le parti montate corrispondano effettivamente alla serie di produzione della vettura. Infatti, nei suoi 16 anni di vita commerciale sono cambiati spesso (anche in funzione delle nazioni dov'era venduta) i particolari cromati, la

componentistica, i fari, il volante e le coppe ruote.

Si tratta di elementi spesso adattabili o interscambiabili ma potrebbero pregiudicare il risultato di chi vuole un'auto tutta originale. Anche i paraurti non sono facili da trovare e costano.

Invece il tetto in tela multistrato della Cabriolet si trova abbastanza facilmente, ma rimontarlo correttamente è un lavoro lungo e da professionisti.

Motore e cambio, almeno loro, non creano difficoltà. Il propulsore è quello semplice e affidabile del Maggiolino, i cui pezzi sono ancora facili da reperire (con l'esclusione dei primissimi motori da 30 CV), ma qualsiasi meccanico è ancora in grado di metterci le mani. Il motore boxer, indipendentemente dalla cilindrata, richiede solo di una semplice manutenzione periodica, e dura tantissimo anche senza revisioni importanti. Il punto più delicato è la valvola di aspirazione del terzo cilindro che riceve meno raffreddamento delle altre e che soffre di più i lunghi percorsi a tavoletta. Attenzione anche alla guarnizione della testata del motore da 1.600 cc.

Se il fumo del motore entra nell'abitacolo va sostituito lo scambiatore di calore.

Risolti questi inconvenienti, o direttamente evitati comprando una vettura in buono stato, resta da godersi queste macchine rilassanti, cullati dal rumore del 4 cilindri raffreddato ad aria. Senza trascurare il fatto che sono auto simpatiche e di buon gusto.





INTERNO ANNI '70

La linea della carrozzeria, concepita nel 1955 (e affiancata dalla spider nel 1957) ha retto sul mercato senza mutamenti sostanziali. Anche l'interno non ha perso l'impostazione di base. Negli Anni '70, però, i rivestimenti dei sedili, come quelli dei pannelli porte, si convertono a materiali plastici: più economici e razionali da produrre. Segno dei tempi che cambiano.



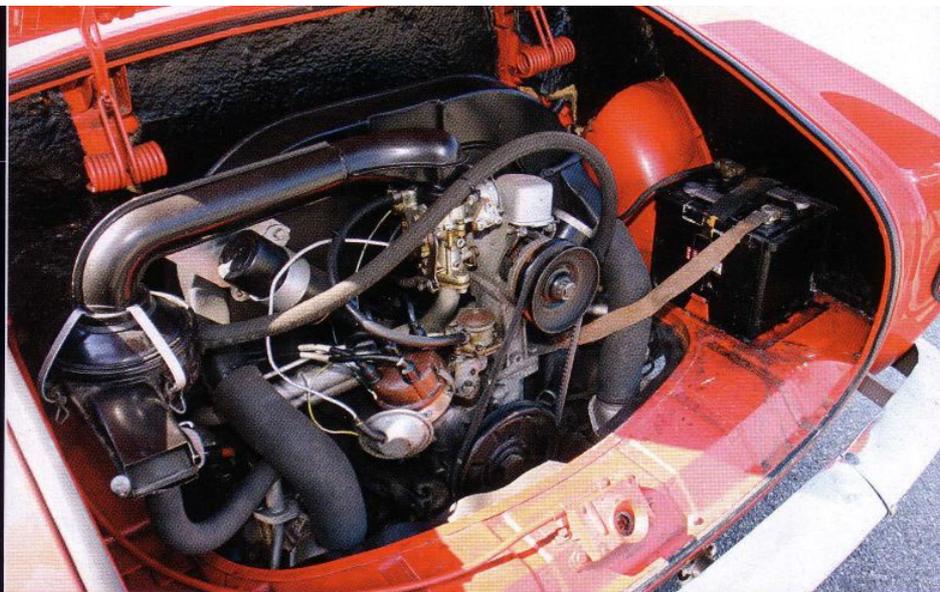
fine di queste belle vetture. Infatti, con il 1973 termina la produzione per l'Europa. Le richieste per il mercato degli Stati Uniti reggono ancora un po': fino al giugno del 1974 quando anche l'ultimo esemplare prende la via degli States. E' sempre lei, coi suoi paraurti maggiorati, il tubolare aggiuntivo di protezione del frontale, le luci *sealed beam* e i gruppi ottici posteriori tutti rossi. Ma ormai non c'è più storia: gli anni sono passati.

La Golf, nata dall'estrosa matita di Giugiaro, è già sulle strade e a breve arriverà anche la versione aperta, pure costruita da Karmann. Per alcuni anni la Ghia sarà prodotta ancora in Brasile, ma con una linea, specialmente al posteriore, molto meno affascinante e sinuosa rispetto all'originale.

DESIGNAZIONE MODELLI KARMANN GHIA

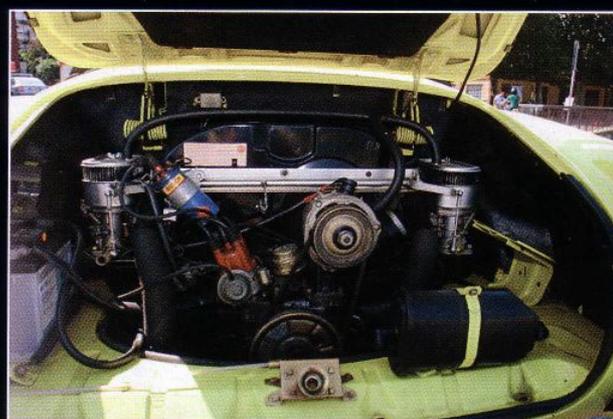
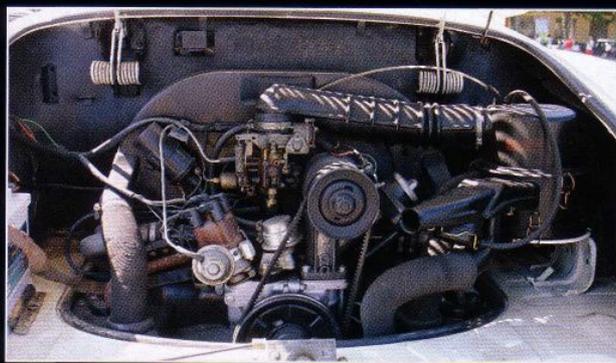
Type 143	La prima Type 1 Coupé	da inizio 1955
Type 144	La prima Type 1 Coupé, guida a dx	da agosto 1959
Type 141	Karmann Ghia Cabriolet Type 1, guida a sx	da agosto 1957
Type 142	Karmann Ghia Cabriolet Type 1, guida a dx	da agosto 1957

Model year	vetture costruite	Telaio	Modifiche apportate nel corso degli anni nelle varie versioni
1956	tra il 1/8/1955 ed il 30/7/1956	da 942 746	
1957	tra il 1/8/1956 ed il 30/7/1957	fino a 1 600 439	
1958	tra il 1/8/1957 ed il 30/7/1958	da 1 600 440	Tamburi freni ant. più grandi. Freccie ant. con cornice cromata e vetro convesso. Specchietto esterno di serie. Ind. carburante
1959	tra il 1/8/1958 ed il 30/7/1959	fino a 2 528 667	Carreggiata post. allargata. Alette parasole imbottite (prima in plexiglass) e imbottitura morbida nella parte inf. del cruscotto
1960	tra il 1/8/1959 ed il 30/7/1960	da 2 528 668 a 3 192 507	Sulla Coupé, di serie, i vetri post. apribili a compasso. Nuovi parafranghi ant., bocchette per la presa d'aria e fari post.
1961	tra il 1/8/1960 ed il 30/7/1961	da 3 192 507 a 4 010 1994	
1962	tra il 1/8/1961 ed il 30/7/1962	da 4 010 995 a 4 846 836	
1963	tra il 1/8/1962 ed il 30/7/1963	da 4 846 836 a 5 677 118	Scritta Volkswagen sul cofano motore, gemma freccie di colore arancio
1964	tra il 1/8/1963 ed il 30/7/1964	da 5 677 119 a 6 402 399	Nuove freccie anteriori
1965	tra il 1/8/1964 ed il 30/7/1965	da 145 000 001 a 145 999 000	Nuova posizione, ai lati del freno a mano. Nuove manopole del riscaldamento, alette parasole e maniglia all'interno porta
1966	tra il 1/8/1965 ed il 30/7/1966	da 146 000 001 a 146 1021 300	Nuova sede per la batteria. Nuovi specchietti retrovisori esterni. Scritta VW 1300 sul cofano motore, inserimento di un fregio d'alluminio sul cruscotto. Chiave d'avviamento spostata a destra del volante che adotta un nuovo design e ritorna nero
1967	tra il 1/8/1966 ed il 30/7/1967	da 147 000 001 a 147 999 000	Cerchi a 4 dadi. Nuovo design della strumentazione. Striscia in simillegno sul cruscotto, nuovo rivestimento int. delle portiere
1968	tra il 1/8/1967 ed il 30/7/1968	da 148 000 001 a 148 999 000	Impianto elettrico a 12 volt. Tappo del serbatoio all'esterno del cofano anteriore. Avviamento sul piantone del volante, con bloccasterzo, luci di retromarcia di serie, specchietto retrovisore interno in plastica di colore nero, nuove maniglie apriporta
1969	tra il 1/8/1968 ed il 30/7/1969	da 149 000 001 a 149 1200 000	Apertura sportello carburante dall'abitacolo, nuova capote per la Cabriolet con lunotto in vetro
1970	tra il 1/8/1969 ed il 30/7/1970	da 1402 000 001 a 1403 200 000	Freccie anteriori rettangolari, fari posteriori di maggiori dimensioni e forma diversa che includono le luci di retromarcia
1971	tra il 1/8/1970 ed il 30/7/1971	da 1412 000 001 a 1413 200 000	
1972	tra il 1/8/1971 ed il 30/7/1972	da 1422 000 001 a 1423 200 000	Parafranghi posteriori modificati, fari posteriori più grossi
1973	tra il 1/8/1972 ed il 30/7/1973	da 1432 000 001 a 1433 200 000	Nuovi paraurti, volante di nuovo disegno, nuova strumentazione
1974	tra il 1/8/1973 ed il 30/7/1974	da 1442 000 001 a 1442 999 000	



C'ERA ANCHE IL "TRUCCO"

I motori delle Karmann Ghia Type 1 montano i 4 cilindri boxer che si sono avvicinati nel corso degli anni sul "Maggiolino" VW. A sinistra l'unità da 1.192 cc. Sotto, a sinistra il 1.584 cc originale; in basso, lo stesso motore col kit after-market dell'epoca: due bei carburatori doppio corpo. Si nota anche il leveraggio che li collega per l'apertura in sincrono.



SCHEMA TECNICA

	Karmann Ghia Coupé e Cabriolet Type 1 (modello 1961-1966)	Karmann Ghia Coupé e Cabriolet Type 1 modello 1966	Karmann Ghia Coupé e Cabriolet Type 1 modello 1967-1970	Karmann Ghia Coupé e Cabriolet modello 1971
Cilindrata cc	1.192	1.285	1.493	1584
Motore	posteriore 4 cilindri boxer raffreddato ad aria	posteriore 4 cilindri boxer raffr. ad aria, monoaspirato lettera F	posteriore 4 cilindri boxer raffr. ad aria, monoaspirato lettera H	posteriore 4 cilindri boxer raffr. ad aria, doppia aspirazione, lettera AD
Alesaggio e Corsa (mm)	77x64	77x69	83x69	85,5x69
Distribuzione	albero a camme centrale (tutte le versioni)			
Rapporto di compressione	6,6/1 (8,0/1)	7,3/1	7,5/1	7,7/1
Potenza CV/giri	30/3.400 (34/3.600)	40/4.000	53/4.200	55/4000
Coppia kgm/giri	7,7/2.000 (8,4/2.000)	8,9/2.000	10,2/2.200	41/3200
Alimentazione	Solex 28 PICT (Solex 28 PCIT-1, starter aut.)	Solex 30 PICT-1, con starter aut.	Solex 30 PICT-2, con starter aut.	Solex 34 PICT-3, con starter aut.
Cambio rapporti	4 + rm; 1ª marcia non sincronizzata	4 + rm; tutto sincronizzato	4 r + rm, sincr. (opt. semiaut a 3 + rm)	4 + rm, tutti sincronizzati
Rapporto al ponte	4,43/1 (4,125/1)	4,125/1	4,125/1 (2,1:1)	3,87/1
1ª marcia	3,60/1 (3,80:1)	3,80:1	3,80:1 (2,06:1)	3,78:1
2ª marcia	1,88/1 (2,06/1)	2,06/1	2,06/1 (1,26:1)	2,06/1
3ª marcia	1,23:1 (1,26:1)	1,26:1	1,26:1 (0,89:1)	1,26:1
4ª marcia	0,82:1 (0,89:1)	0,89:1	0,89:1	0,93:1
retromarcia	4,63:1 (3,88:1)	3,88:1	3,88:1 (3,07:1)	3,88:1
Telaio	pianale stampato con tunnel centrale di rinforzo, carrozzeria imbullonata			
Sospensioni	4 ruote indipendenti, barre di torsione ed ammortizzatori idraulici. Molla compensatrice all'assale posteriore con funzione antirullo e barra antirullo anteriore			
Sterzo	vite senza fine			
Freni idraulici	imp. singolo, 4, a tamburo diam. 230 mm (ant. ø 240 mm, post. 230 mm)	imp. sdoppiato; freni ant. a disco ant. ø 277 mm, post. a tamburo ø 230mm	imp. sdoppiato; freni ant. a disco ant. ø 277 mm, post. a tamburo ø 230mm	imp. sdoppiato; freni ant. a disco ant. ø 277 mm, post. a tamburo ø 230mm
Impianto elettrico	6V, 45Ah	12V, 30Ah	12V, 30Ah	12V, 30Ah
Batteria	66A	45A	45A	45A
Lunghezza x altezza x larghezza mm	4140x1320x1634	4140x1320x1634	4190x1320x1634	4190x1320x1634
Passo mm	2400	2400	2400	2400
Carreggiate mm	ant. 1290; post. 1250	ant. 1290; post. 1300/1350	ant. 1316; post. 1338	ant. 1316; post. 1338
Peso a vuoto kg	790 (810)	830	850	870
Pneumatici	Cerchi 5 J, 60x15 a tele incrociate	Cerchi 4,5J x 15, pn. radiali 155 Sr 15	Cerchi 4,5J x 15, pn. radiali 155 Sr 15	Cerchi 4,5J x 15, pn. radiali 155 Sr 15
Capacità bagagliaio dmc	coupé 250, cabriolet 180	coupé 250, cabriolet 180	coupé 250, cabriolet 180	coupé 250, cabriolet 180
Capacità serbatoio (l)	40, di cui 5 di riserva	40, di cui 5 di riserva	40, di cui 5 di riserva	42,5, di cui 5 di riserva
Velocità massima	123 km/h (125 km/h)	132 km/h	131 km/h	138 km/h