

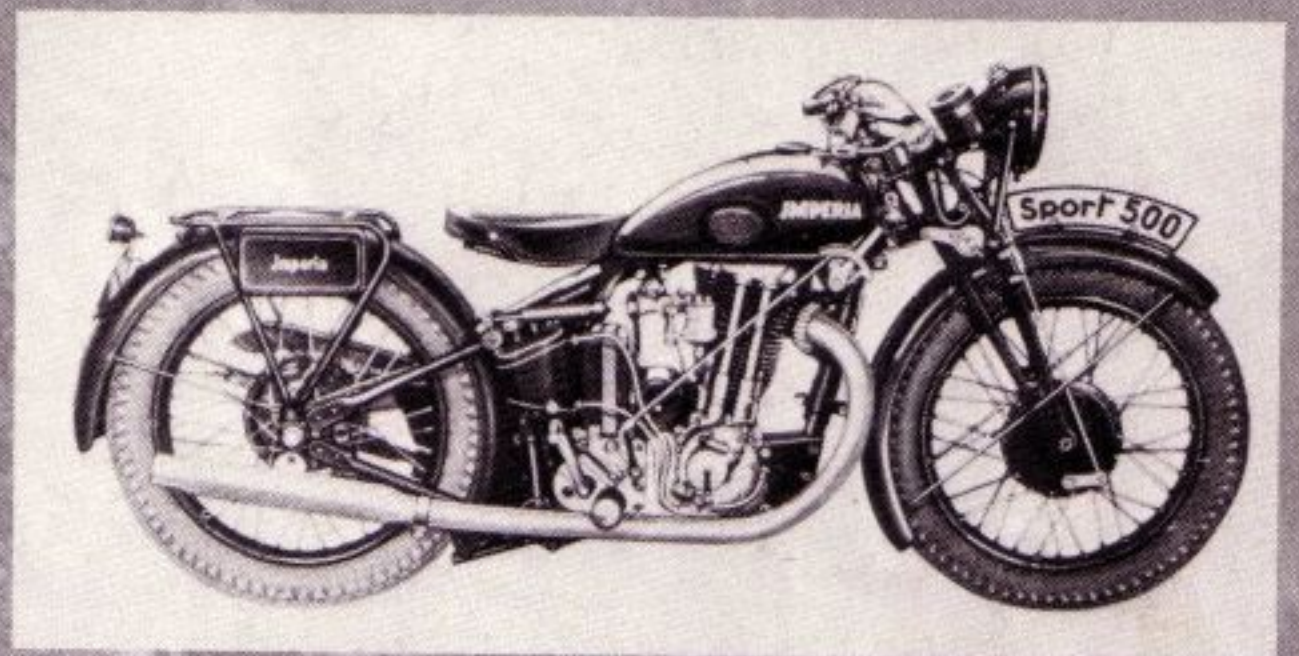
Heft 2 Februar 1983 DM 3,- sFr. 3,- öS. 23,-

TY 1281E

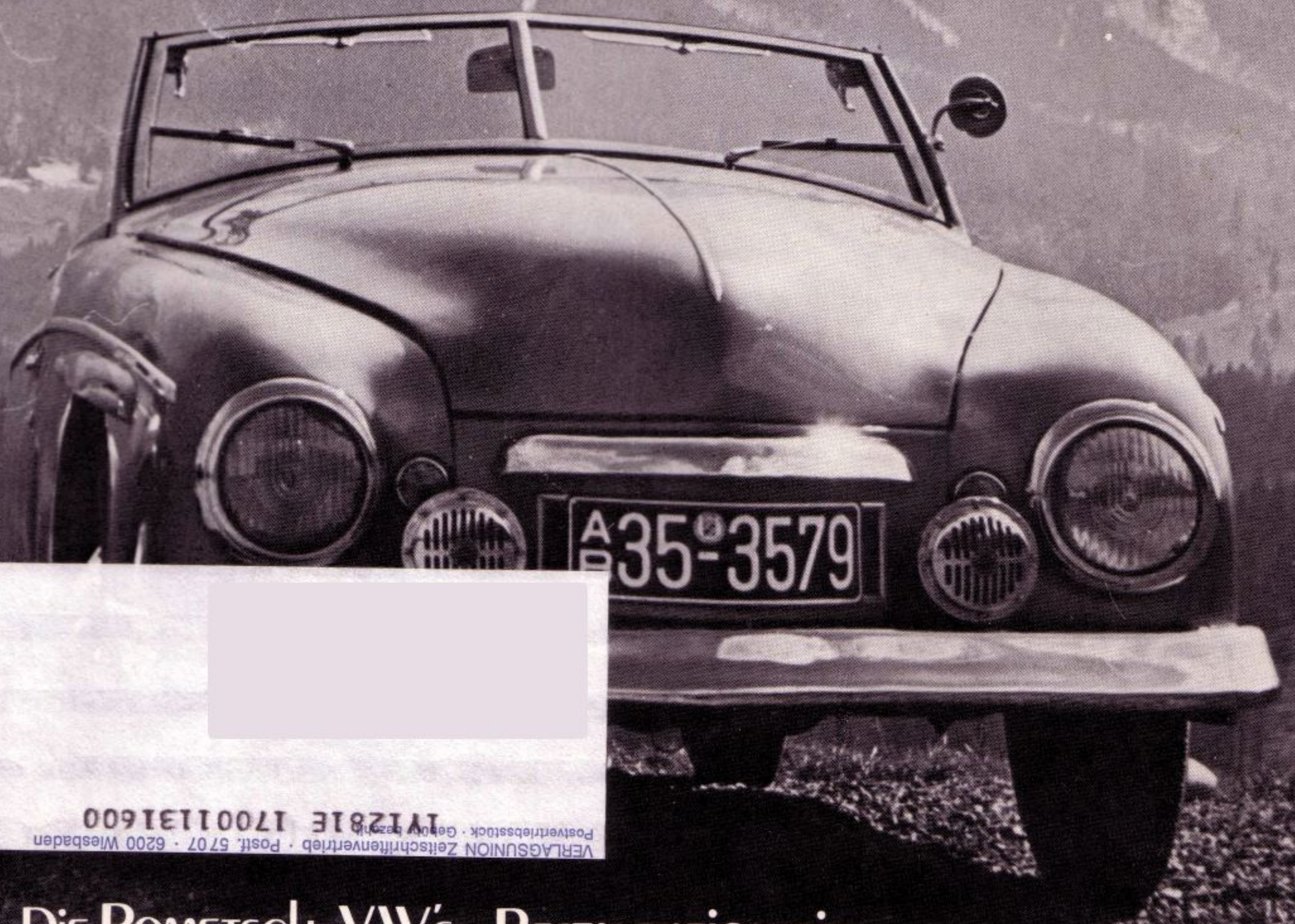


# Manuskript

für klassische Automobile und Motorräder



**Imperia-Motorräder**



VERLAGSUNION Zeitschriftenvertrieb · Postf. 57 07 · 6200 Wiesbaden  
Postvertriebsstück · Gebühr bezogen  
TY 1281E 17001131600

**DIE ROMETSCH-VW's RESTAURATIONSTIPS**

# KARMANN-GHIA-TREFF '82 IN LEVERKUSEN

Am 1. August trafen sich über 100 Fahrer der Fahrzeuge aus der VW Produktion, denen man unausrottbar immer wieder falsche Namen gibt: die Wagen aus der Osnabrücker Karosserieschmiede von Wilhelm Karmann, die, 1955 von Ghia vorgestellt, in Deutschland für die Volkswagen AG produziert wurden. Schnell gab ihnen der Volksmund jene Betonung des Namens Ghia, die heute noch Kenner von Laien unterscheidet: das „dschiha“, welches dem Italiener fremd ist, da das h hinter dem G eigens für die harte Aussprache des Ghias, eben wie „Ghia“, eingefügt ist. Daß es obendrein noch Leute gibt, die Wilhelm Karmann sein letztes Doppel-n nehmen, verwundert da kaum noch, obwohl es kaum eine ältere deutsche Karosseriefabrik gibt. Im Jahre 1874 wurde in Osnabrück die Kutschwagen- und Stellmacherei Klages gegründet, die Wilhelm Karmann senior nach dem Tode des Gründers im Jahre 1901 übernahm, und die Wende zum Automobilbau kam bereits mit der Vorstellung des Aufbaues für den Dürkopp aus Bielefeld im Jahre 1902, Anfang einer ganzen Reihe von Einzelbestellungen, die in der ersten Großserienfertigung für AGA mit 1000 bestellten Einheiten gipfelten. Nach den auch für Karmann schweren zwanziger Jahren ergab sich eine solide Zusammenarbeit mit den Frankfurter Adler-Werken, die sich später auch auf die Firma Ford und Hanomag ausweitete. Bis zum Kriegsausbruch und der folgenden Zerstörung der Produktionsanlagen waren bis zu 800 Mitarbeiter vornehmlich mit dem Bau von Ganzstahlkarossen beschäftigt und stellten bis zu 65 Karosserien am Tage her.

Nach dem selbstlosen Wiederaufbau kam es bereits 1949 zu einer nennenswerten Fertigung für die Ford Werke AG in Köln, und im gleichen Jahr wurden die ersten 1000 Stück des legendären VW Typ 11 Viersitzer Cabriolets in Auftrag gegeben. Nach der Vorstellung der zweisitzigen Version im Jahre 1955 ging die Fertigung des von Ghia entworfenen Prototyps ganz an Wilhelm Karmann in Osnabrück über. Noch heute baut die Firma Karmann in Osnabrück ganze Fahrzeuge für renommierte Hersteller, so den BMW 628-635, das VW Golf Cabriolet und einige Scirocco Typen.

Marlis Köhne und Helmut Conrad hatten die Eigentümer des zweisitzigen Karmann-Ghia im Sinn, als sie zum ersten großen Treffen dieser Marke nach Leverkusen einluden. Mit Hingabe wurde eine Veranstaltung vorbereitet, die man sich in dieser Form für andere Treffen wünscht: Im Zentrum des Parkplatzes eines Großmarktes war ein eigenhändig umgerüsteter und bemalter Doppeldeckerbus aufgefahren, der als Treffpunkt und Cafe diente, ein Coupe als Markenzeichen war, um Motor und Innereien erleichtert, auf ein Podest gehoben worden, und als das Ordnungsamt einen Toilettenwagen verlangte, wurde auch der noch in eigener Regie gebaut. Getränke- und Imbißstand waren ebenso vorhanden, wie Tische im Freien und ein großes Zelt für alle „Regen“fälle. Neben einer Sternfahrt mit Geschicklichkeits-

einlagen und kniffligen Fragen wurde auch der schönste angereiste Karmann-Ghia gekürt, eine auch hier wieder heikle Angelegenheit, da die Kriterien zu sehr eine Frage der Auslegung sind. Andererseits gab es auch Preise für den ältesten Teilnehmer und die weiteste Anreise, einen geselligen Abend und eine Börse für selten gewordene Karmann-Teile. Hier waren besonders Karosserieteile gefragt, weil auch der kleine „Halbitaliener“ typische Rostnester hat, die nur mit aufwendigen Spenglerarbeiten zu beseitigen sind. Nach einer Nacht in Zelten und einem zünftigen Frühstück im Oldtimerbus starteten die Fahrer der oft liebevoll „Einkaufsporsche“ genannten Liebhaberwagen zu einem Corso durch Opladen und Leverkusen und versprachen sich beim Abschied, 1983 wieder zum Treffen zu kommen. J.H.

