

# Markt



für klassische Automobile  
und Motorräder

Heft 5 Mai 1984  
DM 3,-sFr.3,-öS.25,-

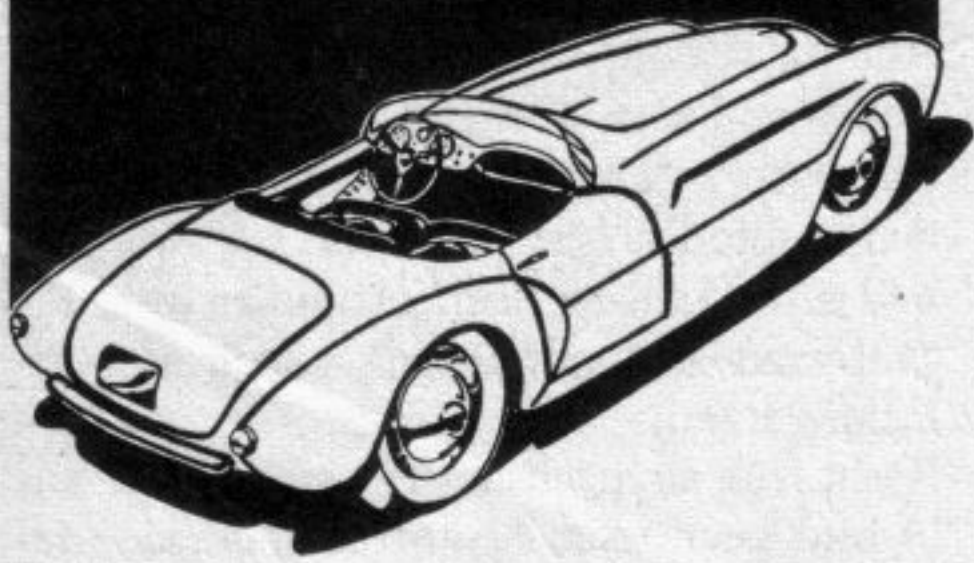
1Y1281E

100 Seiten!  
Über 2100 Kleinanzeigen!



Porsche 356  
DKW Motorräder





# Sonderkarosserien nach schweizer Art - Ghia in Aigle

von Dieter Günther

Die Turiner Karosserieschneiderei Ghia kennt hierzulande jedes Kind, dafür sorgte VW's einst verspotteter und heute geliebter Karmann. Daß es aber auch in der Schweiz eine Firma gibt, die Ghia heißt und in den fünfziger Jahren durch originelle Sonderkarosserien von sich reden machte, ist weitgehend unbekannt. Wir haben den Betrieb besucht und über die glorreiche Vergangenheit — man lebt heute von Unfallreparaturen — mit Monsieur Jean-Claude Oguey, dem Lackiermeister, gesprochen. Ihm, der seit fast dreißig Jahren dort arbeitet, gilt unser Dank.

In den späten vierziger Jahren wird ein Herr namens Philippi bei Ghia in Turin vorstellig. Sein Anliegen ist ungewöhnlich. Er erklärt, daß er selbst Besitzer eines Karosseriebaubetriebes im schweizerischen Aigle (sprich: Ägl) ist und er dort Sonderkarosserien nach italienischem Vorbild entstehen lassen möchte. Alles sei vorbereitet, es fehle nur noch der richtige Name. Dann läßt er

Stempelte das Original (damals) zum Oldtimer: MG TD

die Katze aus dem Sack: Ghia schwebte ihm vor, zum eigenen Ansporn und natürlich aus Hochachtung vor der renommierten, bereits 1915 gegründeten Karosserieschmiede.

Dort ist man verblüfft und verständlicherweise wenig begeistert, stimmt aber schließlich zu — Ghia-Aigle ist geboren. Sonstige

geschäftliche Vereinbarungen werden keine getroffen, beide Unternehmen behalten ihre



Ein Bugatti — aber ist ohne den markanten Kühler ein Bugatti überhaupt ein Bugatti?

völlige Selbständigkeit — und der Herr aus dem Eidgenössischen reist zufrieden wieder



Zweimal Jowett — der Javelin...

ab. Er hat nicht nur einen Betrieb mit wohlklingendem Namen, ein schwungvolles Emblem drängt sich förmlich auf: Aigle, das französische Wort für Adler, weckt sofort Assoziationen, und so segelt denn auch dieser König der Lüfte mit ausgebreiteten, übermächtigen Schwingen über dem Namenszug.

Die ersten Kreationen der jungen Firma wurden 1949 präsentiert, allerdings beschränkte man sich in diesem Jahr auf Karosserie-Umbauten. So verwandelte man einen Mercedes 170 V in einen Kombi, bei dem die Gewinnung von zusätzlichem Laderaum eindeutigen Vorrang vor ästhetischen Gesichtspunkten hatte: Er wirkt ziemlich unproportioniert. Daß man mehr konnte,





wurde bereits ein Jahr später deutlich, als man den englischen Jowett Javelin mit einer zweitürigen Spezialkarosserie versah. Die heute nur noch Enthusiasten bekannte Marke Jowett erfreute sich vor gut dreißig Jahren einer gewissen Beliebtheit, in jedem Fall aber eines guten Rufs. Von Gerald Palmer intelligent konstruiert, sicherte der vor der Vorderachse und dem Kühler liegende Boxermotor (auf unserem Foto gut zu erkennen) von 1,5 Liter Hubraum und 51 PS dem Wagen ansprechende Fahrleistungen. Da Jowetts in der Schweiz einen festen Liebhaber-kreis hatten, wurde auch das Sondermodell aus Aigle gut aufgenommen. Aus diesem Grund versuchte sich die Firma an einem zweiten Jowett-Modell: dem Jupiter, der Sportausführung des Javelin. Dieser Wagen, bei dem die Motorleistung auf 60 bis 63 PS gesteigert worden war, verfügte über ein leichtes, dabei verwindungssteifes



...und der Jowett Jupiter. Extravaganz von der britischen Insel

Rohrrahmen-Chassis, entworfen von Professor Eberan von Eberhorst, auf das sich jede beliebige Karosserie stützen ließ. Die Karosserie aus der Schweiz behielt den charakteristischen, dreiteiligen Kühlergrill des



Der Singer SM 1500 besticht durch seine Linienführung — jedenfalls als Cabriolet...

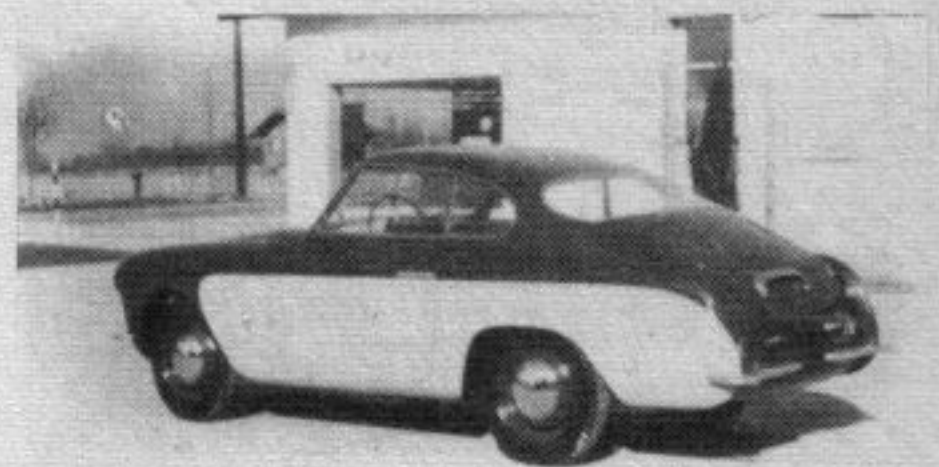
Originals bei, war ansonsten straffer, moderner als dieser gezeichnet, dafür aber auch langweiliger.



Offener geht es kaum: ein Alfa auf 1900-Basis, hier beim Concours d' Elegance von Lugano

Die beiden folgenden Jahre brachten u. a. einen Bugatti — vermutlich ein Vorkriegsmodell vom Typ 57 — und ein höchst originelles MG TD. Erstmals auf dem Genfer Salon von 1953 vorgestellt, machte dieses kleine Auto eine ausgesprochen gute Figur. Während der Bugatti ein Einzelstück blieb, entstanden mehrere MG Cabrios, denen noch im selben Jahr eine Coupé-Version folgte. Entworfen von Michelotti, der sich in den folgenden Jahren zum 'Hausdesigner' des schweizer Betriebes entwickelte, wiesen die einzelnen Exemplare geringfügige Veränderungen auf. So unterschied sich zum Beispiel ein Coupé vom hier abgebildeten Cabrio durch in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer, eine durchgehende Stoßstange und in den Kühlergrill eingelassene Nebelleuchten. Genau wie seine großen italie-

Mit dem Jaguar MK VII Cabriolet folgte ein besonders imposantes Auto, luxuriös, schnell und natürlich kostspielig. Offenbar ließen sich gerade Jaguar-Sondermodelle in der Schweiz gut verkaufen, denn mit Beutler, Langenthal und Worblaufen versuchten sich noch andere schweizer Spezialisten an dem Klassiker von der britischen Insel. Mit



...als Coupé ist der Singer SM zu pummelig

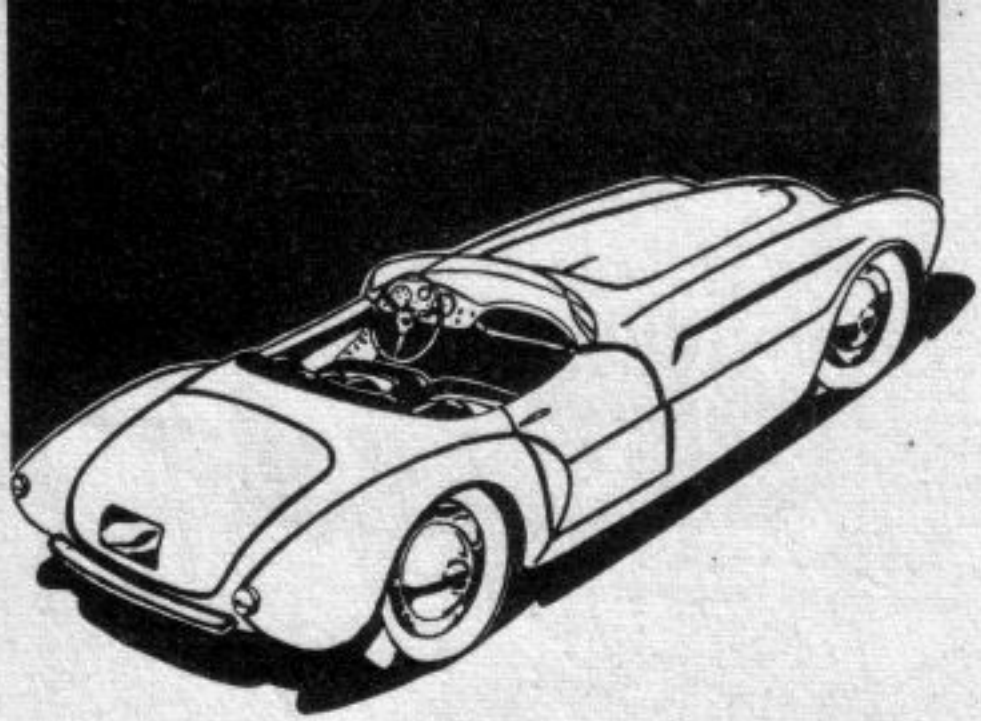
dem kurz zuvor präsentierten Singer SM 1500, der ebenfalls als Cabriolet und als Coupé zu haben war, kehrte Ghia-Aigle englischen Autos erst einmal den Rücken zu und versuchte sich erfolgreich an einem Fiat. Das hübsche Auto hörte auf die bedeutungsvolle Bezeichnung '1100 TV Coupé Competition', war wiederum von Michelotti entworfen worden und fand, wie das Nummernschild beweist, auch in der Bundesrepublik Liebhaber.

Daß die Experten um Monsieur Philippi sich einem Panhard zuwandten, war nicht weiter verwunderlich. Die unkonventionellen Autos aus Paris reizten Frisierkünstler und Karosserieschneider besonders und entsprechend groß war die Zahl der Veredler, die an den kleinen Zweizylindern herumwer-

nischen Kollegen versuchte Michelotti auf diese Weise, seinen Kunden ein Höchstmaß an Exklusivität zu sichern.

*Ghia-Aigle*  
Suisse S.A.





Ein imposantes Auto mit Stil: Jaguar Mk VII Cabriolet



Alfa 1900 basierende Rennboot für die Strandpromenade auch hergestellt — in Lugano nämlich, wo die Firma Ghia-Aigle zwischen 1952 und 1957 residierte.

Wer ein Panhard-Coupe wollte, durfte zwischen Luxus...

kelten. Am bekanntesten war die Firma Deutsch und Bonnet (DB), deren in eigener Regie hergestellte Wagen bei vielen Rennen, besonders in Le Mans, hervorragend abschnitten. Es war also nicht erstaunlich, daß

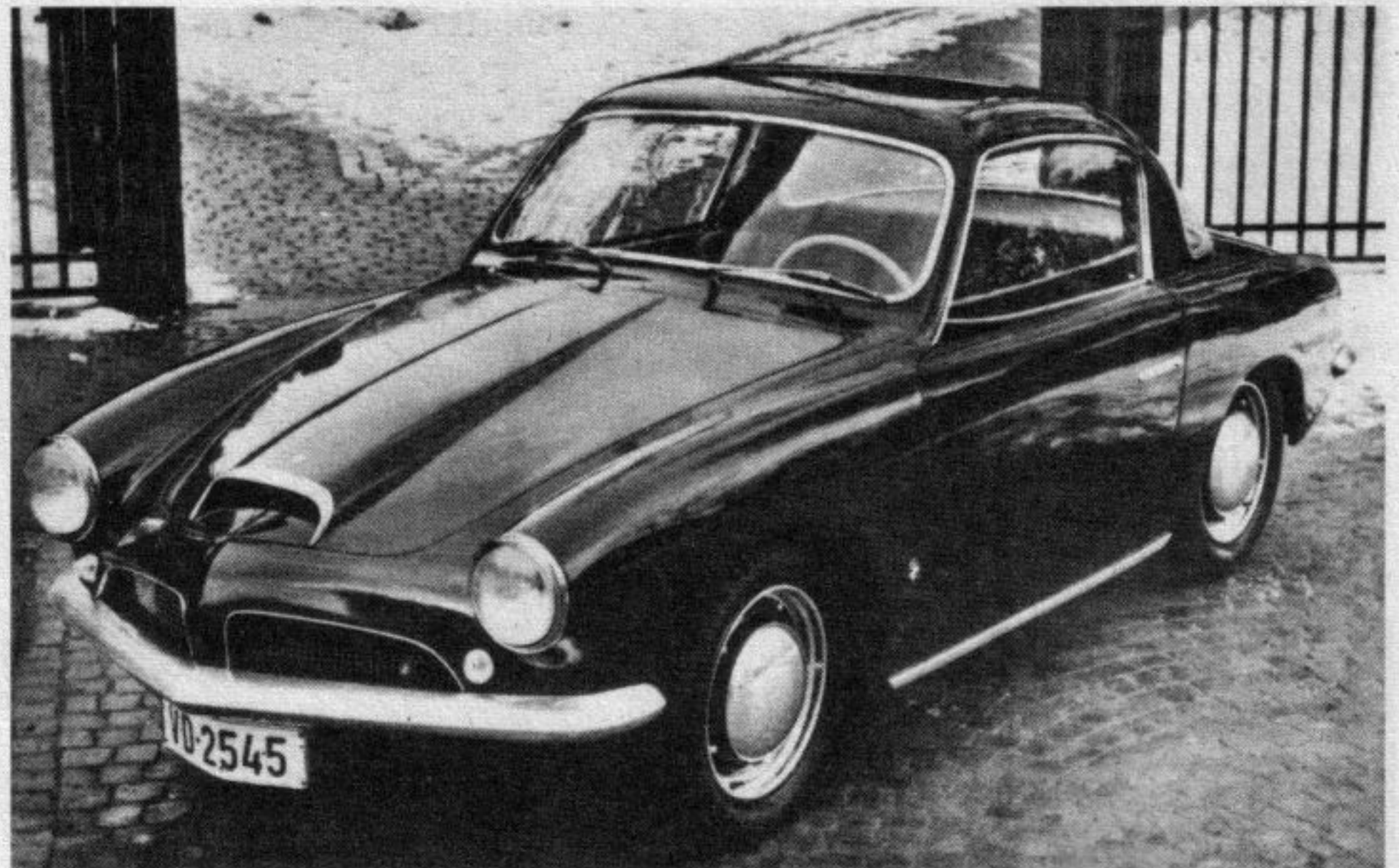
Importeurs etwa ein Dutzend mal gebaut. Auf ähnlich viele Exemplare dürfte es das 'Coupé Grand Sport' gebracht haben. Mal mit Panorama-Heckscheibe, mal ohne, mal mit Luftleitblech auf der Haube, in jedem Fall aber ohne Stoßstangen, war dies das sportlichere Auto, das ohne weiteres bei Sportveranstaltungen eingesetzt werden konnte.

Aus der gleichen Zeit — etwa 1954/1955 — datiert ein sehr offener Alfa Romeo, der,



Das kleine Fiat 1100 TV Coupe Competition zeigt ein typisches Michelotti-Detail jener Zeit: die „umlaufende“ Stoßstange

Ghia-Aigle sich dem kleinen Panhard zu wandte — aber gleich zwei verschiedene Versionen im selben Jahr herzustellen, war sicherlich ungewöhnlich. Die eine Version, ein von Michelotti gestyltes, etwas brav aussehendes 'Ghia Coupé Luxe', wurde im Auftrag des schweizerischen Panhard-1958 entstand dieser Lotus mit dem symmetrischen Dachaufbau



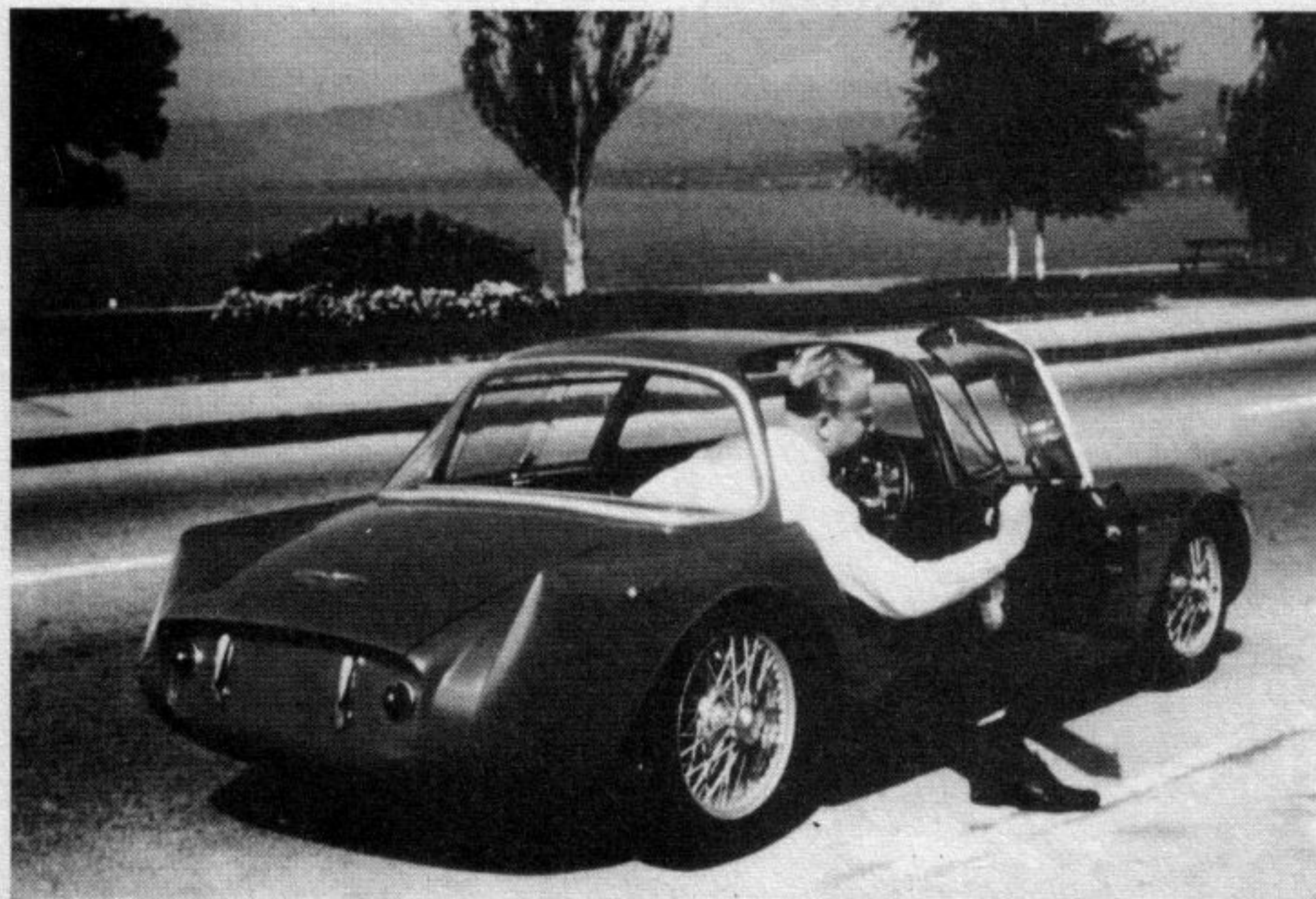
ohne Türen und ohne Verdeck, den Traum vom warmen, sonnigen Süden zu verkörpern scheint. Dort wurde dieses auf einem

Aus dem Genfer Salon von 1957 präsentierte man dem staunenden Publikum einen eigenartig gestylten Lotus-Roadster, zu dem



...und Sportlichkeit wählen.

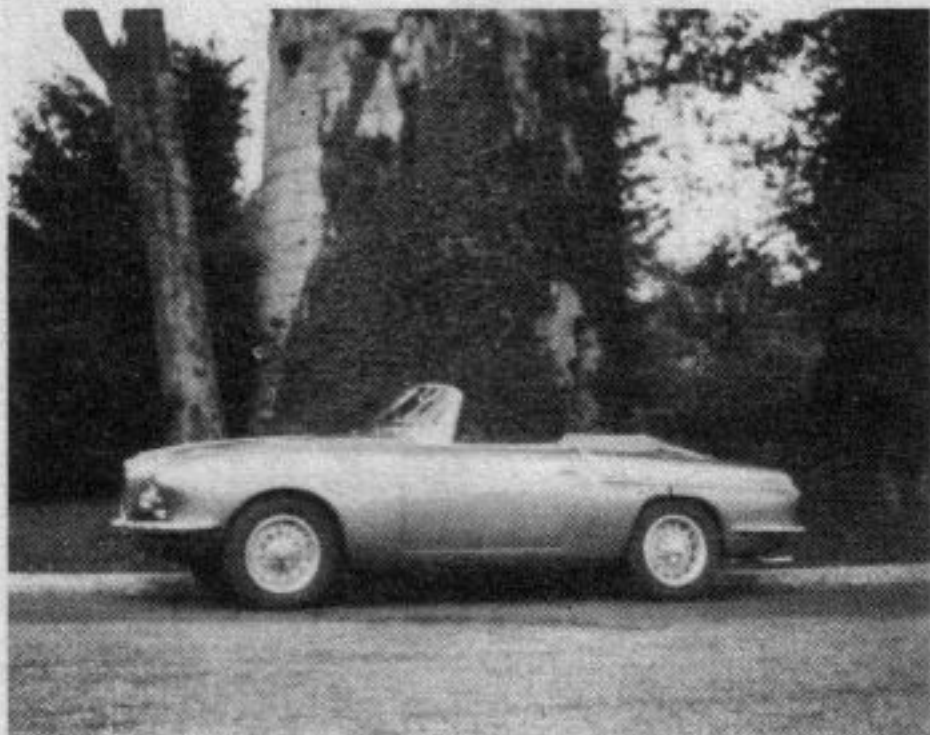
sich ein Jahr später ein Coupé gesellte, dessen Gesamteindruck von der glaskuppelartigen Dachkonstruktion bestimmt wurde. Kurz zuvor war allerdings von Lotus das neue Elite-Modell lanciert worden — Pech für Ghia-Aigle.



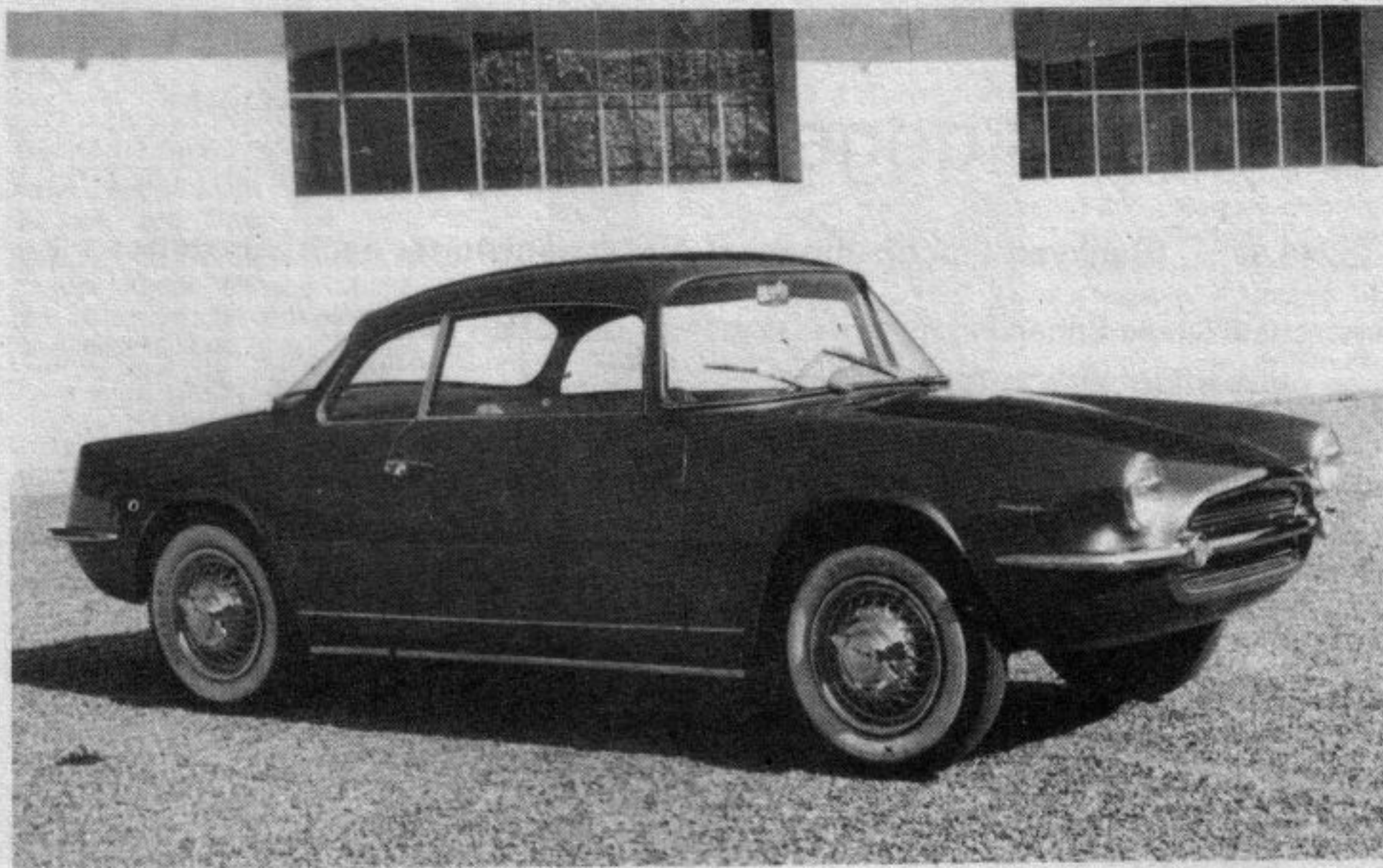


Wußten Sie, daß es einen VW Ghia-Aigle gab? Nein? Bitte — hier ist er. Nicht unbedingt eine Schönheit, dieser Wagen, mit den

Bei diesem Alfa 1900 Cabriolet hat Michelotti seinem Spieltrieb freien Lauf gelassen



Ruhige Linienführung mit abenteuerlicher Stoßstange: Alfa Romeo 1900 Coupe



Ein VW Ghia-Aigle — sollte man schnell wieder vergessen

protzigen Radzierringen und der durch den Kühlergrill laufenden Stoßstange, aber das ist letztendlich Geschmackssache. Vielleicht paßte er zu Nierentisch und Petticoat. Eines hatte er dem Original aber voraus: Die Leistung. Mit einem MAG-Kompressor versehen, brachte es der Wagen auf 150 km/h — die genaue PS-Zahl ist nicht bekannt. Der Preis: DM 15 000.- Schweizer Franken. Geschmackssache ist auch jenes Alfa Romeo 1900 Cabriolet, für das Michelotti eine auffällige und auf alle Fälle teuer aussehende Karosserie entwarf. Es gab auch eine ge-



Die letzte Spezialkarosserie: Jaguar-Coupé

schlossene Variante des großen Alfa, von Frua — zu dieser Zeit Chef-Stylist von Ghia-Aigle — wesentlich ruhiger gezeichnet. Die Ähnlichkeit zum Lloyd Alexander Frua ist verblüffend, und tatsächlich fällt dieses Auto denn auch in dieselbe Stil-Epoche des Meisters wie der Alfa. Für den mußten Kunden übrigens rund 35.000 Schweizer Franken hinblättern, also etwa 13.000 Schweizer Franken mehr als für den neuen Alfa 2000. (1958 vorgestellt, war dieser Alfa 2000 praktisch ein 1900er der letzten Serie mit neuer Karosserie.)

Das elegante Jaguar-Coupé von 1960 war der Schwanengesang, das letzte wirkliche Sondermodell, das Ghia-Aigle herstellte. Wie viele berühmte Karosserieschneider mußte man sich aus Rentabilitätsgründen profaneren Dingen zuwenden, vornehmlich Unfallreparaturen.

Mit dem Jaguar-Coupé zog man einen gekannten 'Schlußstrich' unter das Kapitel 'Spezialkarosserien'.

  
*Ghia-Aigle*  
suisse s.a.