



Heft 11 November 1984

DM 3,-sFr.3,-öS.25,- 1Y1281E

*für klassische Automobile
und Motorräder*

135.000 Auflage!

Über 2100 Kleinanzeigen!



*Moto Guzzi
Citroen Traction Avant*

Karmann Ghia

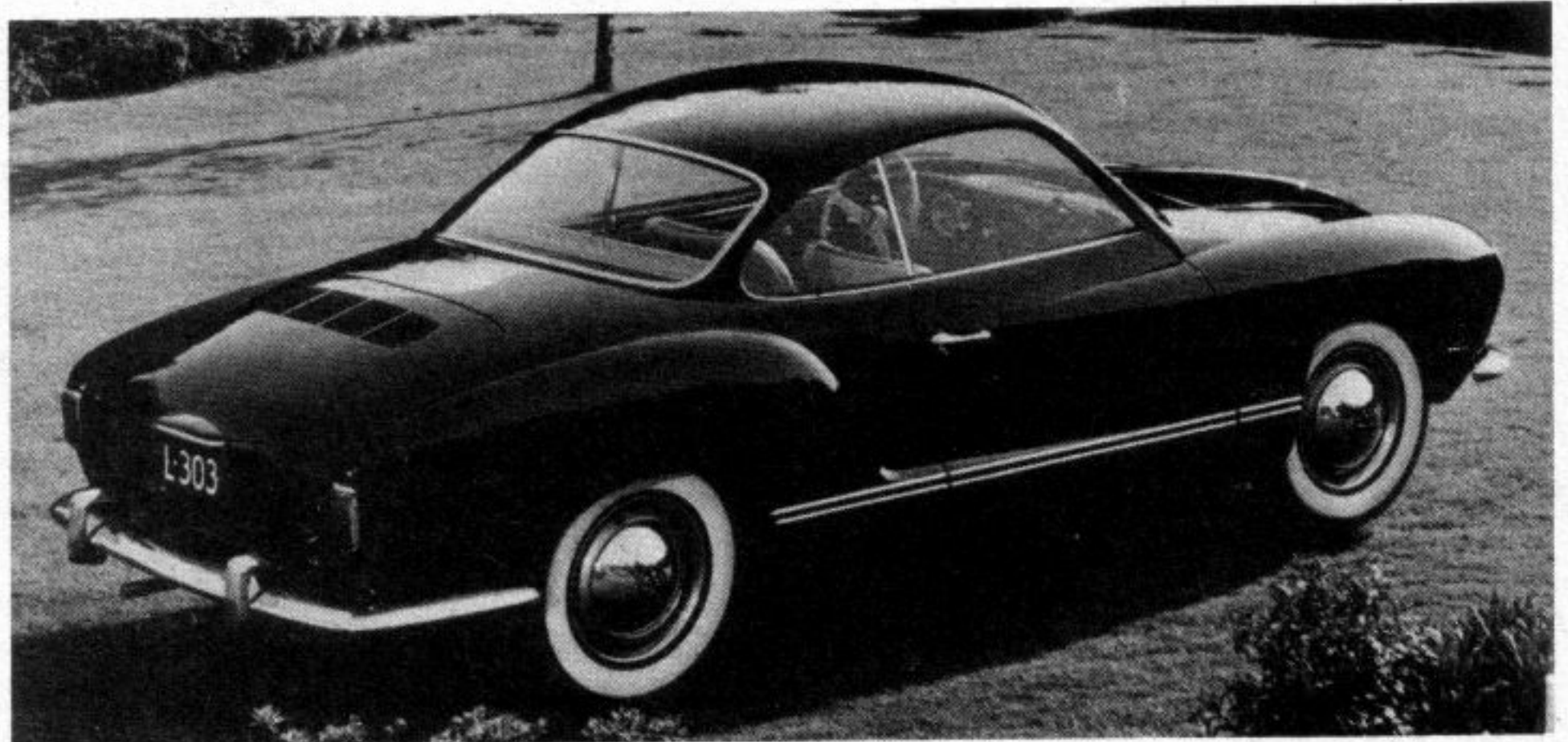
Solange der Karmann Ghia noch gebaut wurde, war er ein klassisches „Entweder-Oder-Auto“: Entweder man mochte ihn und konnte sich gut vorstellen, einmal einen zu kaufen, oder man lehnte ihn schlichtweg ab - belächelte ihn häufig sogar. Der Grund für derart extreme Emotionen lag, wie vielfach, in seiner Form, für deren Entwurf das Turiner Styling Studio Ghia (sprich „Gia“- „Dschia“ wäre nur dann richtig, wenn hinter dem G kein h stünde) verantwortlich zeichnete. Dort hatte ein Mann namens Luigi Segre eine für damalige Verhältnisse superschnell aussehende Form entworfen, die nach mindestens 100 PS verlangte - nicht aber nach einem serienmäßigen Käfer-Motor. Viele Leute schien das nicht zu stören, im Gegenteil: die müden Fahrleistungen wurden durch günstige Unterhaltskosten, geringe Reparaturanfälligkeit und hohen Wiederverkaufswert allemal aufgewogen, und die flotte, bei Karmann in Osnabrück montierte, Karosserie sicherte ein gewisses Maß an Exklusivität. So fanden zwischen August 1955 und Ende 1973 denn auch 364.401 Karmann Coupes und 80.899 Cabriolets ihre Käufer - eine beachtliche Leistung. Heute hat sich dieser „Entweder-Oder“-Standpunkt abgemildert, das schnelle Aussehen wird nicht mehr gegen die wenigen PS aufgerechnet. Die günstigen Unterhaltskosten sind ebenso geblieben wie die mechanische Robustheit - wenn die komplett verschweißte Karosse nicht so übel rosten würde (aber davon später mehr).

Wie alle übrigen Modelle wurde auch der Karmann Ghia während seiner fast zwanzigjährigen Produktionszeit kontinuierlich verbessert - bei fast unverändertem Äußeren. Die wichtigsten Modifikationen waren die Steigerung von 30 auf 34 PS, und das vollsynchronisierte Getriebe, das ab August 1960 zum Einbau kam, die neue Vorderachse und ein auf 1,3 l vergrößertes Triebwerk mit 40 PS ab August 1965. Ein Jahr später löste der 1,5 l Motor mit 44 PS die bisherige Version ab, obendrein bekam das Auto Scheibenbremsen an den Vorderrädern und eine Zweikreisbremse spendiert.

Im August 1970 schließlich gab es den 1,6 l Motor des 1302 S Käfers mit 50 PS, gleichzeitig die letzte größere Änderung, bevor die Produktion Ende 1973 auslief.

Erwähnenswert noch: ab September 1967 war eine Halbautomatik auf Wunsch lieferbar.

Mit 50 PS lief der Karmann Ghia rund 140 km/h - und war damit die schnellste Serienausführung aller kleinen Karmann-Volkswagen. Aber selbst den frühen 30 und 34 PS Versionen ließ sich auf die Sprünge helfen: die Tuningfirmen schossen nur so aus dem Boden. Sogar einen Kompressor konnte man bekommen - ein mit so einem Judsongebläse versehener Wagen lief 1958 bei einem Test immerhin 134 km/h.



Oettinger-Karmanns konnten es sogar noch besser: 148 km/h waren eher ein Problem für die konkurrierenden Mittelklassewagen. Neun Jahre später brachte ein anderer Oettinger-Ghia mit 169 km/h die meisten Spötter zum Schweigen.

Schwachpunkte

Hier nun die Schwachpunkte der hübschen Tochter aus der Ehe Wolfsburg/Osnabrück:

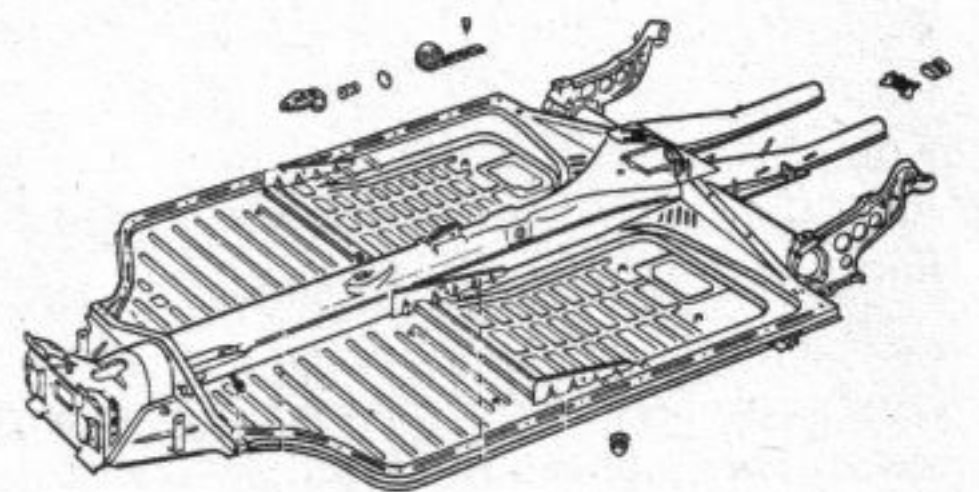
Karosserie und Rahmen

Hier sind häufig die umbördelten Versteifungen am Rahmenblech angegriffen, was jedoch durch Einsetzen von Blechteilen gut zu reparieren ist und für gute Arbeit das Abnehmen der Karosserie erfordert.

Komplette Bodengruppen sind übrigens laut Auskunft des Karmann Ghia Clubs Kassel nicht mehr lieferbar. Allerdings be-

müht sich der Club, das Werk von der Notwendigkeit einer kleinen Sonderserie Bodenbleche zu überzeugen.

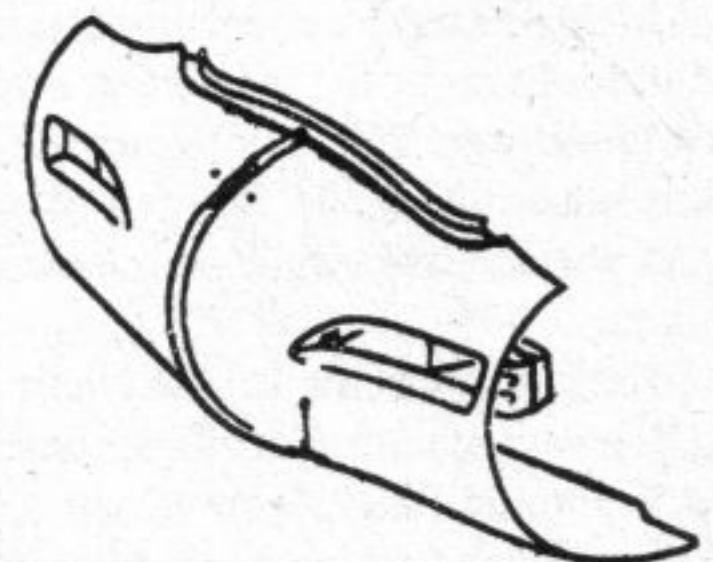
In der Regel sind auch die sehr anfälligen Heizungsholme und auch die Holmbleche am Einstieg durch Rost stark angegriffen.



Dies ist sicherlich darauf zurückzuführen, daß seinerzeit keine Hohlraumversiegelung vorgenommen wurde. Diese Teile sind aber erfreulicherweise noch über jedes VW-Vertriebszentrum und die Händler lieferbar. Einstiegsholme sind als einzige Repa-

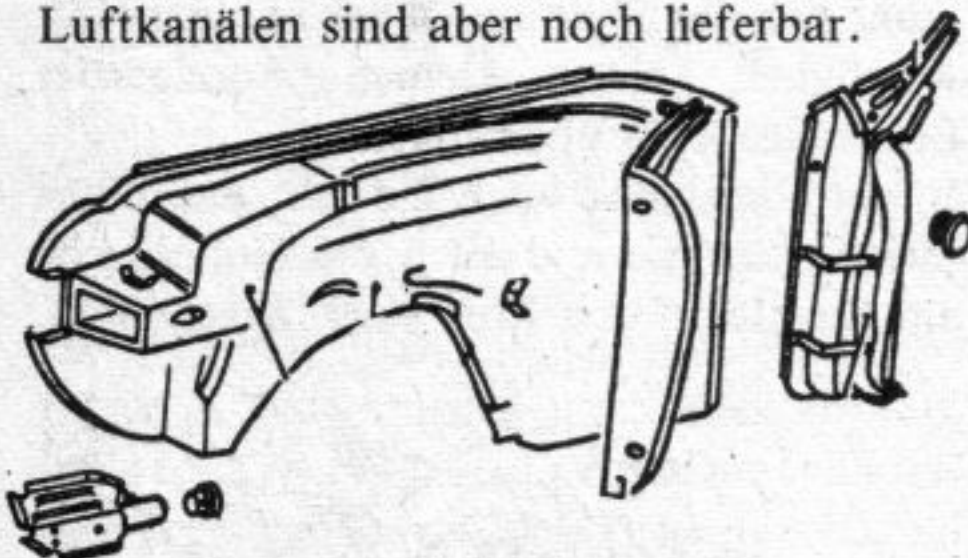
raturbleche auch über jeden besseren Kfz.-Zubehörhandel erhältlich.

Beim vorderen Abschlußblech tritt im unteren Bereich beidseitig zwischen Radhaus und Abschlußblech durch die innenliegende

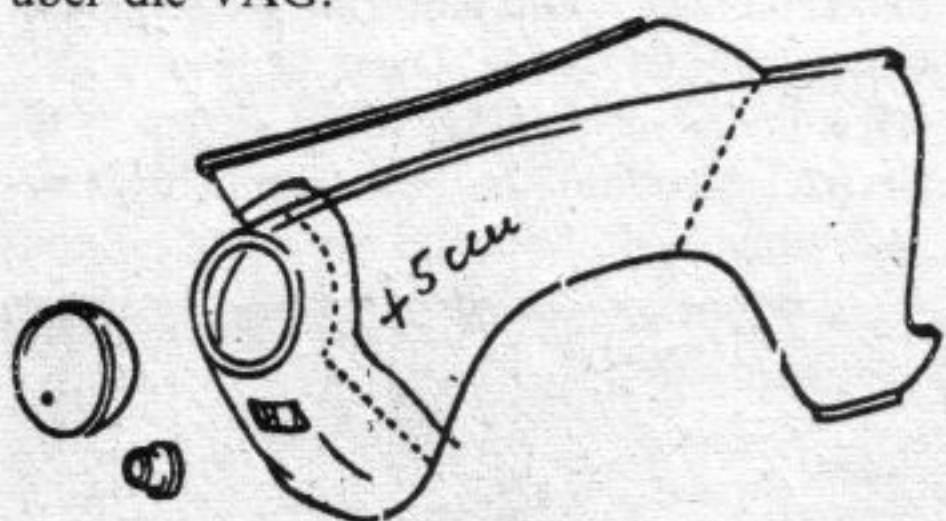


Gummidichtung nach deren Alterung starke Korrosion auf. Beim Auswechseln des Abschlußbleches empfiehlt es sich daher, diese Dichtung nicht mehr einzubauen und dafür die Bleche entsprechend gut vorzubehandeln.

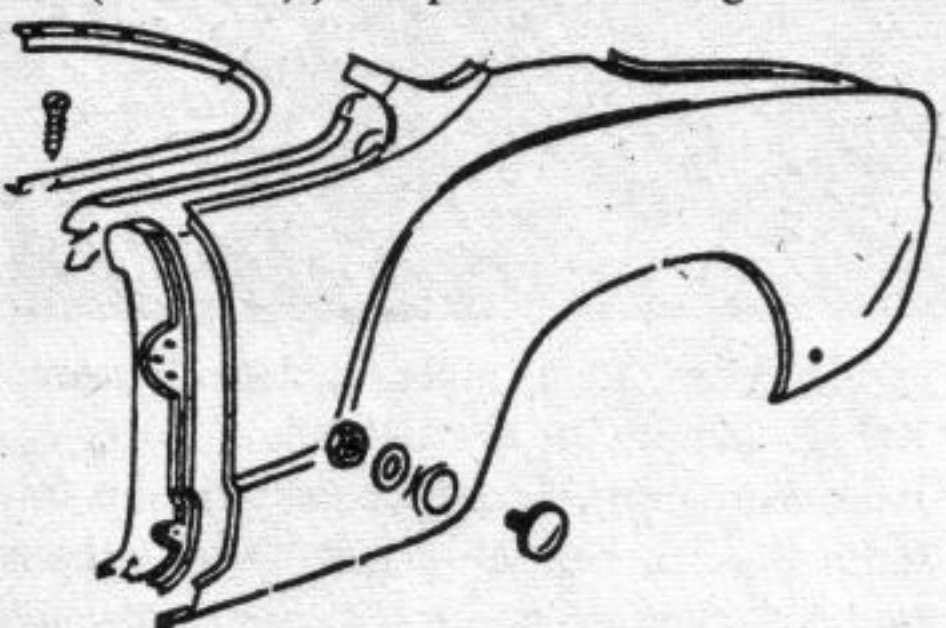
Die Luftkanäle an den Radhäusern vorn, insbesondere auf der rechten Seite, sind im hinteren Bereich in der Regel durchgerostet, Abschlußbleche und Radhäuser mit Luftkanälen sind aber noch lieferbar.



Schlimmer sieht es mit den vorderen Kotflügeln aus, die mit dem gesamten Vorderbau zu einer Einheit verschweißt sind: die Lampentöpfe sind oft komplett herausgerostet. Hier gibt es Frontblech, Seitenteile, und Lampentöpfe glücklicherweise noch über die VAG.



Die hinteren Seitenteile sind um die Radkästen, besonders im Türbereich, gern verrostet. Bei kleineren Rostlöchern kann die Anfertigung eines Reparaturbleches gegebenenfalls die Kosten für ein neues Seitenteil (DM 800,-) einsparen. Kotflügel hinten



mit den kleinen Leuchten der älteren Baujahre sind nicht mehr lieferbar. Generell ist die Ersatzteilfrage für den Karosseriebereich kritisch - Blechteile für den Vorderbau sind beispielsweise kaum noch zu bekommen.

Für alle Karmann-Ghia gilt: wer nicht versiert im Schweißen und in der Blechbearbeitung ist, sollte die Finger von diesen Autos lassen. Frontblech und auch Heckteil bestehen nämlich aus sauber verschweißten Teilen, deren Passung und Dauerhaftigkeit nur bei gekonnter Arbeit garantiert ist - und „Gurken“, die äußerlich gesund erscheinen gibt's gerade bei diesem Deutsch-Italiener noch genügend.

Zusammengefasst noch einmal die Schwachstellen der Karosserie:

- Kotflügel vorn, Unterkante, Anschlußseiten und Lampentöpfe
- Heizungsholme
- Einstiegsholme, zuerst unten innen
- Luftkanäle in den vorderen Radkästen
- Frontblech vorn
- hintere Kotflügel, Radkästen

Besonderes Augenmerk richtet der TÜV übrigens auf die VW-typische Schwachstelle Achsbefestigung vorn: das Dreieck zwischen den beiden Halterungen muß einwandfrei sein und beim Klopfen massiv klingen. Es sind schon genügend VW-Käfer und Artverwandte mit abgerissener Vorderachse vorgekommen. Wer hier „klebt“ und pfuscht, spielt mit seiner eigenen Sicherheit!

Die Mechanik

des VW-Karmann-Ghia ist, da sie vom Wolfsburger Käfer stammt, unproblematisch - die Schwachstellen sind hinreichend bekannt. Die Bundbolzen der Vorderachse verdienen ebenso wie die Achsschenkelbolzen und die korrodierten Bremsleitungen kaum eine Erwähnung. Der Hauptbremszylinder ist schwer zugänglich und sollte bei der Besichtigung von unten mitgeprüft werden, das Lenkgetriebe ist bei allen VW gern so ausgeschlagen, daß eine Einstellung nicht mehr möglich ist. Wer je einen VW gefahren hat, wird wissen, auf welches Spiel und Knacken er bei der Probefahrt zu achten hat.

Es erübrigt sich, zum robusten Boxertriebwerk etwas zu sagen, zumal die Motoren überall preiswert zu haben sind und der Aus- und Einbau keine Probleme birgt. Der Motor sollte nicht verölt sein und beim Betätigen der Heizungshebel darf kein Ölge-

ruch ins Wageninnere dringen, sonst ist eine Neuabdichtung und damit Demontage des Motors unumgänglich.

Allgemeines

Der Kauf eines Karmann-Ghia bedarf kundiger Begutachtung und kritischer Distanz. Die meisten Karmann, vor allem natürlich die Cabriolets, sind heute unverhältnismäßig teuer, oder aber für den Preis zu desolat. Lassen sie sich nicht in Zeitdruck bringen, der Markt ist so stabil, daß Ihnen kein anderer so schnell zuvor kommt. So traurig es klingt: Angebote zwischen 3000,- und 5000,- DM werden langsam sehr selten, aber genau dies ist der Preis, der heute für anständige Exemplare als Richtwert gelten kann, Cabriolets etwa 25% darüber. Restaurierte Fahrzeuge dürfen teurer sein, der Verkäufer sollte dann seine Bemühungen aber beweisen können, wobei Rechnungen weniger aussagen als Photos und eine eingehende Eigenbesichtigung. Ein brüchiges oder geflicktes Stoffverdeck rechtfertigt größere Preisreduzierungen als die Anbieter oft wahrhaben wollen: Sattlerarbeiten sind teuer und schließen die Anfertigung der imprägnierten Holzspiegel meist nicht ein, Altteile sollten als Muster vorsichtig aufgehoben werden.



Technische Daten VW Karmann-Ghia Typ 14

	1957-1960	1960-1965	1965-1966	1966-1970	1970-1973
Motor	Vierzylinder-Viertakt-Boxer, luftgekühlt im Heck				
Hubraum	1192 ccm		1285 ccm	1493 ccm	1584 ccm
Bohr./Hub	77/64 mm		77/69 mm	83/69 mm	85,5/69 mm
Leistung	30 PS bei 3400/min	34 PS bei 3600/min	40 PS bei 4000/min	44 PS bei 4000/min	50 PS bei 4000/min
Verdichtung	6,6 : 1	7 : 1	7,3 : 1	7,5 : 1	7,5 : 1
Chassis	Plattform-Rahmen				
Getriebe	Viergang, ab August 1960 vollsynchronisiert				
Lenkung	Spindel-, ab August 1960 Schneckenrollenlenkung				
Achse vorn	Einzelradaufhängung an Doppelkurbellenkern mit querliegender Drehstabfeder				
Achse hinten	Einzelradaufhängung, Pendelachse mit Längslenkern und Drehstabfedern (Automatik: Doppelgelenkachse mit Schräglenkern)				
Maße	4140 x 1630 x 1330 mm (Länge x Breite x Höhe)				