

EXCLUSIVE OLDTIMER-MAGAZIN

DAS

# AUTOMOBIL und Motorrad

B 6643 E

5/85

MAI

DM 7,-

öS 56,-

sfr. 7,-

**CHRONIK  
+ PRAXIS**

**Ferrari-Spezialisten**

Wo Ihr Vollblut gut versorgt wird

**Britische Klassiker von 1936**

Drei Nobelautos im Vergleich

**Karmann-Ghia Coupé**

Was die Italiener gern realisiert hätten

**Horex-Story**

Eine große deutsche Motorradmarke

**Benz 1912**

Oldtimer der Superlative



**Oldtimer-Restaurierung:**  
BMW 600 von 1958 wie ladenneu ...







# ALLEGRO MA NON TROPPO

**Der von Mario Boano entworfene Karmann-Ghia veränderte im Laufe seines Daseins von 1955 bis 1963 sein Styling nur in wenigen Details. Daß man bei Ghia genügend Vorschläge parat hatte, die grundlegende Modifikationen zum Inhalt hatten, wurde kaum je bekannt. Jan P. Norbye, dessen Buch über die Liaison Karmann und Ghia demnächst in den USA erscheint, stellte uns vorab interessantes und bisher nie veröffentlichtes Material zur Verfügung**

**E**ine einfache Frage, auf die eine Antwort schwerfällt: Warum gab es keinen Nachfolger des Karmann-Ghia-Coupés? Jan P. Norbye hatte keinen leichten Job, als er der Sache auf den Grund zu gehen versuchte. „Zu den vielen Überraschungen, die ich erfuhr, zählte zunächst einmal die Flut von Vorschlägen, die Ghia über einen Zeitraum von fünfzehn Jahren dem Hause Karmann gemacht hatte. Einige betrafen nur Detailveränderungen am laufenden Modell, andere enthielten völlig neue Designvorschläge. Die meisten Ideen blieben zwar nur auf dem





Savonuzzi war ein Diplomingenieur des Turiner Polytechnikums und hatte sich 1938 zu Fiat begeben. Er arbeitete im Versuch und in der Flugmotorenabteilung. Später hatte er sich Piero Dusio angeschlossen und für ihn die Herstellung des Cisitalia geleitet, bis 1952 in Italien, anschließend in Argentinien. Als Dusio ihn rief, war er für eine Kunststofffabrik tätig.

Eine ganze Anzahl bemerkenswerter Ghia-Karosserien waren 1954 bis 56 unter Savonuzzi entstanden, so ein futuristischer Jaguar, ein Alfa Romeo und drei Chrys-

partie wie eine geschrumpfte Limousine aussah. Dr. Wilhelm Karmann jr. ließ Ghia hiervon ein Versuchsmodell anfertigen, aber als es den Wolfsburgern vorgestellt wurde, stieß es auf Ablehnung. Der Wagen blieb so, wie er bis jetzt konzipiert war: ein Zweisitzer.

Noch vor 1956 übernahm Sergio Sartonelli die Styling-Abteilung bei Ghia. Auch er war Diplomingenieur, dazu ein begabter Künstler. Ihm zur Seite gab man einen jungen amerikanischen Designer namens Tom Tjaarda, damals 24 Jahre alt. Toms Vater, John Tjaarda, hatte sich in den dreißiger Jahren als Stylist in Detroit einen Namen gemacht, Tom aber wollte seine Ausbil-

Papier, in manchen Fällen aber wurden auch fahrfertige Versuchswagen erstellt.“

Der Mann, der den Serien-Karmann-Ghia entwickelt hatte, war Mario Boano. Mit seinem Sohn Gian Paolo verließ er Ghia, bevor das von ihm gezeichnete Coupé in Produktion ging. Er machte sich selbständig und eröffnete in Turin eine eigene Karosseriefirma. Sein Fortgang von Ghia hinterließ ein Vakuum, das nur schwer auszufüllen war.

Boanos Partner bei Ghia war Luigi Segre gewesen, der jetzt auf sich allein gestellt war. Für Boano mußte er dringend einen guten Ersatzmann haben, und er fand ihn in der Person Giovanni Savonuzzis. „Für ihn war das die Sache eines einzigen Telefongesprächs“, berichtet Savonuzzi. „Er fragte mich einfach: ‚Giovanni, kommst du zu mir?‘ Und ich sagte zu. So wurde ich bei Ghia der Chef des Karosseriebaus.“

ler „Show Cars“, der Dart, der Gilda, der Norseman. 1956 holte Chryslers Planungs- und Entwicklungs-Chef Harry Chesebrough den begabten Italiener nach Detroit. Auf die Weiterentwicklung des Karmann-Ghia hatte er keinen direkten Einfluß ausgeübt.

Damals separierte Segre die Designabteilung der Firma Ghia vom reinen Herstellungsbetrieb. Für das Karmann-Projekt übernahm jetzt Sergio Coggiola die Verantwortung, zuständig für die Ausarbeitung von Konstruktionsplänen und die Erstellung von Prototypen. Karmann hatte inzwischen verstärktes Interesse an neuen Vorschlägen aus Turin gezeigt und komplette Versuchswagen bestellt.

1954 – also ein Jahr vor der Vorstellung des ersten Coupés – war von Ghia eine 2 + 2-Version vorgeschlagen worden, die mit ihrer verlängerten Dach-

lung in Italien absolvieren. Ein Glück für Ghia. Während der sechziger Jah-

re entwarfen Sartonelli und Tjaarda ständig Modifikationen für den Karmann-Ghia. Sie betrafen kleine Faceliftings ebenso wie komplette Neukonzeptionen. Bei Karmann war man sich auch im klaren darüber, daß bald etwas geschehen mußte, um den Anschluß nicht zu verpassen. Aber man tendierte nicht so sehr zu kleinen Retuschen als vielmehr zu einem gänzlich neuen Modell. Abgesehen von der 1500/1600-cm<sup>3</sup>-Version analog zum VW 1500, wie es den Karmann-Ghia von 1962 bis 1969 gab, entstand in Turin 1963/64 ein völlig neuer Wagen, entworfen von Filippo Sapino. Die Arbeiten gingen aber nur langsam voran, weil ein tragischer Umstand den ganzen Betrieb ins Stocken gebracht hatte: Luigi Segre war an einer Infektionskrankheit gestorben.



# ALLEGRO MA NON TROPPO



Ghia's Vorschlag für einen völlig neu gestalteten Wagen, gezeichnet von Filippo Sapinonum 1963/64. Als Heckmotorwagen nicht erkennbar – dennoch hätte das VW-Aggregat Platz gehabt.

Ein Jahr später verließen Sartorelli und Tjaarda Ghia. Sartorelli ging zu OSI, wo er drei Jahre lang blieb, ehe er bei Fiat eine neue Position annahm; Tom Tjaarda begab sich zu Pininfarina, kehrte 1968 aber zu Ghia zurück.

Zuständiger Mann für den Karosseriebau bei Ghia blieb Sergio Coggiola. Er setzte Sapino ein, für Karmann neue Vorschläge auszuarbeiten. Sapino brachte hervorragende Ideen in die Diskussion, und sein Entwurf von 1963/64 für einen neuen Karmann-VW wich von allem Vorangegangenen so weit ab, daß nicht mehr zu erkennen war, daß die Basis für sein Auto ein Heckmotorwagen war. Vor seinem Weggang zu Pininfarina 1967 leistete er für Ghia gute Arbeit.

Nach Segres Tod hatte Giacomo Gaspardo Moro dessen Platz eingenommen. Dieser Mann kam nicht aus dem Automobilgeschäft, sondern aus der Filmbranche. Er war ein guter Freund Segres gewesen und hatte für Ghia früher zahlreiche Werbespots gedreht. „Segre hatte mich in einer Art Vorahnung nach Turin geholt“, erzählt Moro. „Er sagte damals zu mir: ‚Du mußt sofort kommen, ich mache dich zu meinem persönlichen Assistenten.‘“ Moro blieb bis 1967 Geschäftsführer der Carrozzeria Ghia. 1965 warb er einen jungen Burschen namens Giorgetto Giugiaro von Bertone ab, allerdings nicht, um ihn am Karmann-Projekt mitarbeiten zu lassen, sondern um neue Maserati-Pläne zu entwickeln.

Im Frühjahr 1967 ging die Firma Ghia in amerikanische Hände über. Als neuen Geschäftsführer engagierte die Rowan Controllers den Argentinier

Alessandro de Tomaso, eine bemerkenswerte Persönlichkeit des italienischen Automobilgeschäfts. De Tomaso war einst Rennfahrer gewesen, hatte später Autos entworfen und gebaut und war mit der Schwester des Rowland-Präsidenten verheiratet.

Moro gab seine Position auf, Sapino und Giugiaro suchten sich ebenfalls neue Jobs. Auch Sergio Coggiola verließ Ghia und machte sich selbständig.

Die Zusammenarbeit zwischen Karmann und Ghia verdünnte sich. Tom Tjaarda kehrte zwar zu Ghia zurück, entwarf aber den neuen Pantera mit Ford-Motor. Ford hatte ohnedies großes Interesse an Ghia gezeigt und die Firma 1971 seinem Konzern angegliedert, und über Ford kehrte auch Sapino zu Ghia zurück, wo er 1973 zum Chef des Hauses avancierte. Im gleichen Jahr war auch das Ende des Karmann-Ghia gekommen – die Produktion in Osnabrück lief aus.

In Siegerpose:  
Ghia-Stylist  
Mario Boano.



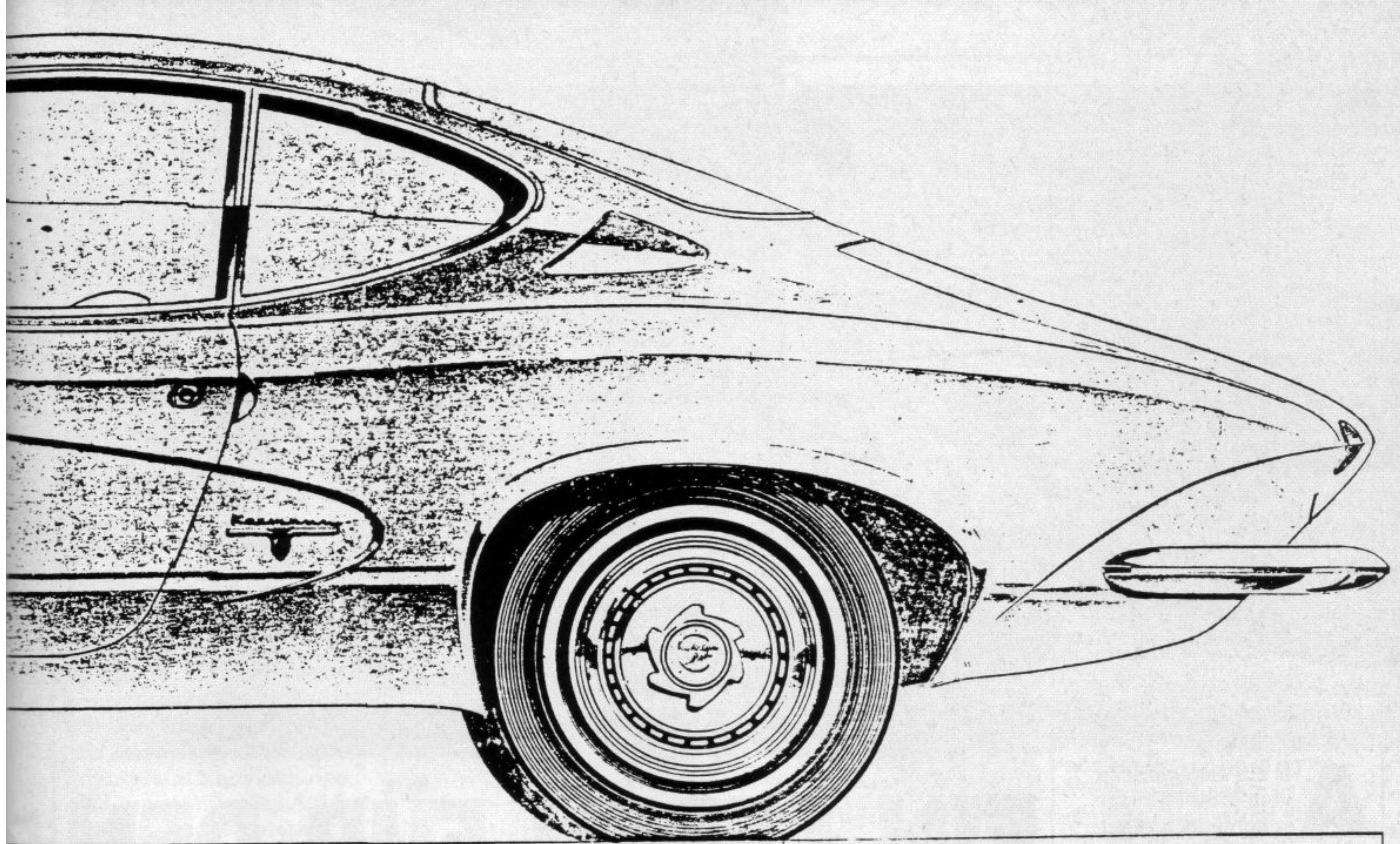
Einen für Finnland recht seltenen Wagen hat Voitto Rantanen etwa 100 Kilometer von Helsinki vor ein paar Jahren ausfindig gemacht. Der 1949er Cadillac muß jahrzehntelang vergessen worden sein, wurde einst vielleicht mangels einiger wichtiger und nicht erhältlicher Ersatzteile abgestellt. Der Erstbesitzer ließ sich noch ermitteln: Ein Brennstoff-Importeur in Hameen-

1960 von Sartorelli entworfen:  
Heckflossen-Coupé.

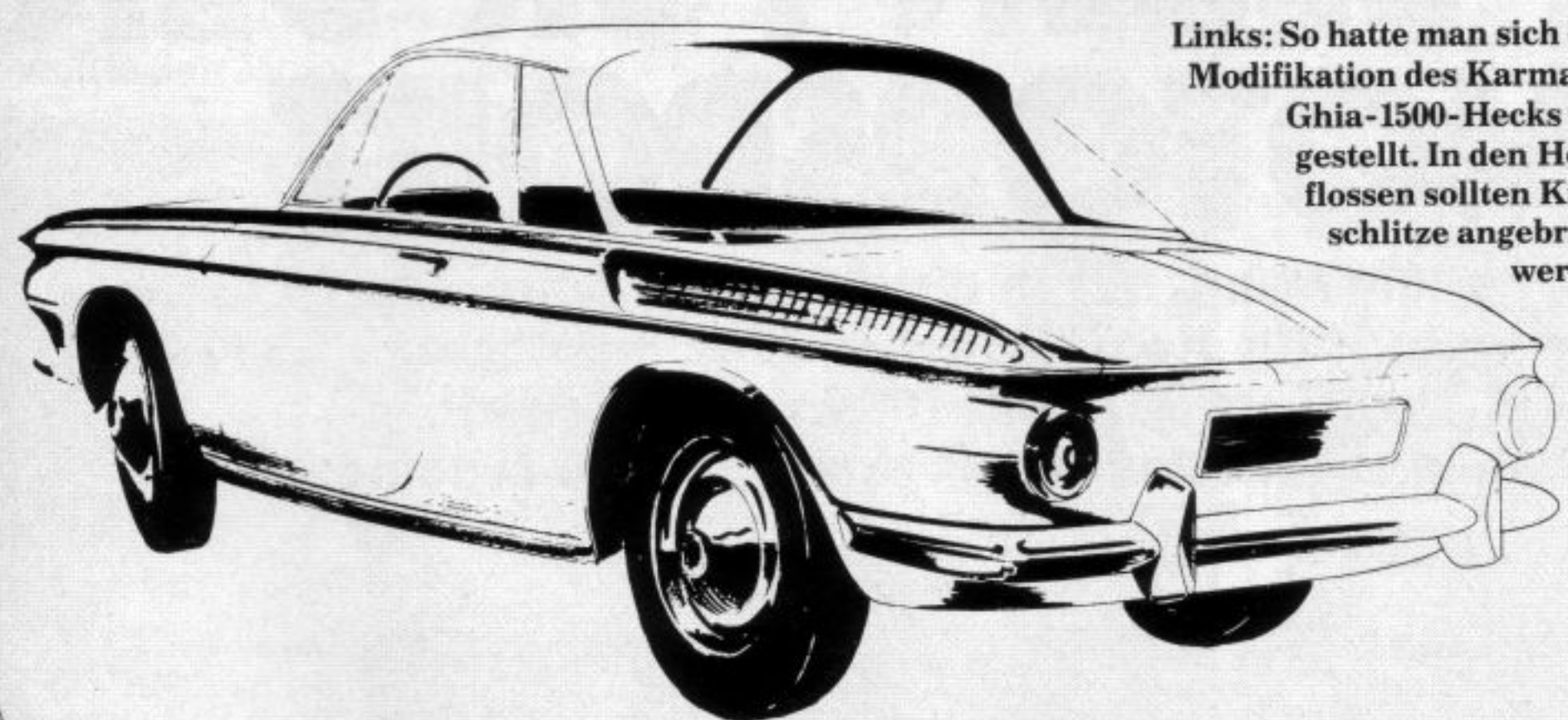


Nur noch ein stilles Lächeln:  
Giovanni Savonuzzi.





Links: So hatte man sich eine Modifikation des Karmann-Ghia-1500-Hecks vorgestellt. In den Heckflossen sollten Kühlschlitze angebracht werden.

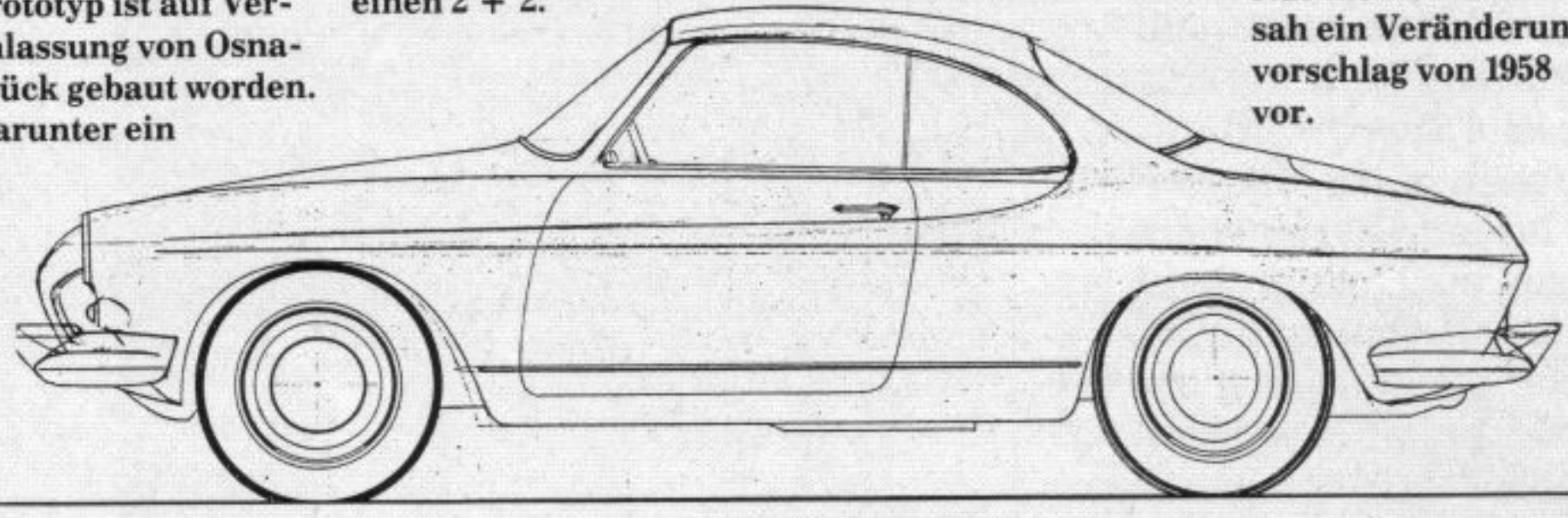


linna. Der total verrostete und verkommene Caddy wurde von Rantanen in mühsamer Kleinarbeit restauriert, eine Arbeit, die sechs Jahre in Anspruch nahm: „Es war mir ein Bedürfnis, dieses Auto als Äquivalent zu meinem Beruf herzurichten.“ Voitto Rantanen ist nämlich Schrotthändler. Und zugleich Oldtimerfan, zumal einer seiner Partner schon zweimal Präsident des Finnischen Veteran Car Clubs war. „Viel zuviel ist von uns bisher geschlachtet worden. Interessante Wagen waren darunter. Wir hätten schon früher einige retten sollen...“



Links: Dieser letzte Prototyp ist auf Veranlassung von Osnabrück gebaut worden. Darunter ein

1954er Vorschlag für einen 2 + 2.



Nur kleine Retuschen sah ein Veränderungsvorschlag von 1958 vor.



Rechts: Ghia, aber nicht Karmann. Das Design trägt eine unverkennbare Handschrift (1969).

Unten: Sapinos Vorschlag für ein Coupé mit Kühlergrill-Andeutung.

