

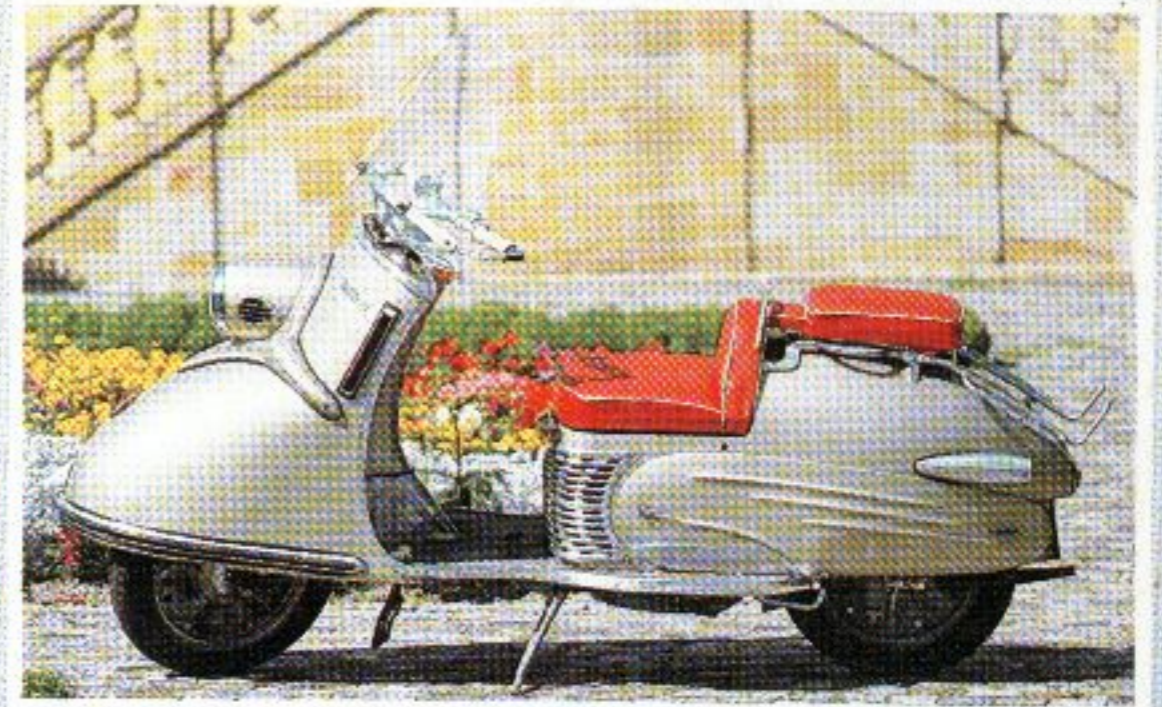
MARKT

Heft 2 Februar 1986
Lit. 3000,- sFr.3,- öS.25,- DM **3,-**
1Y1281E



für *klassische Automobile*
und *Motorräder*

Über 4000
Deutschlands größte
Oldtimer - Zeitschrift
Kleinanzeigen

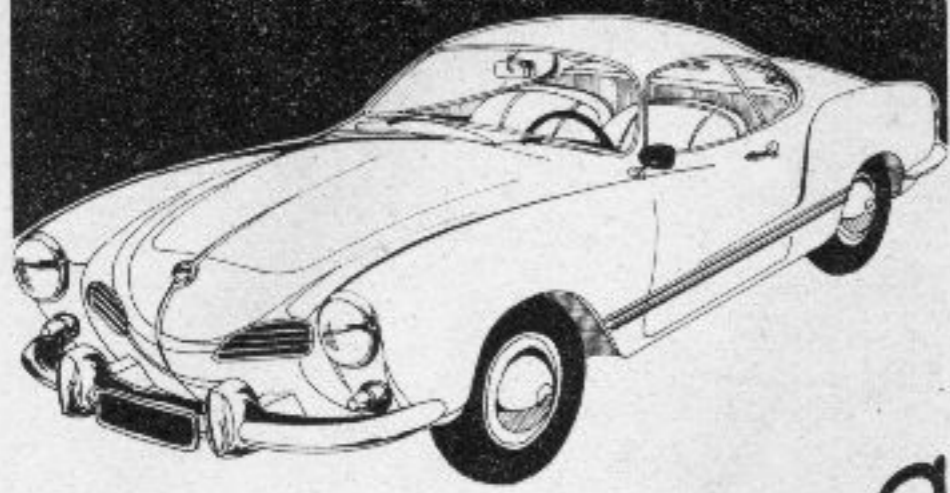


Bastert Einspurauto



Jaguar Mk 2

CZ
Karmann Ghia



Robuster Schönling

VW Karmann-Ghia Typ 14

Es scheint, als haben viele Leute jahrelang auf genau dieses Auto gewartet — jedenfalls entwickelte es sich vom Start weg zum Verkaufsschlager, der fast 20 Jahre in Produktion blieb und in diesem Zeitraum über 400.000 mal an den Mann und, vor allem, an die Frau gebracht wurde. Dieser beachtliche Erfolg wird umso erstaunlicher, da es sich bei besagtem Auto um einen Zweisitzer mit einer Spezialkarosserie italienischer Herkunft handelt — und derartige Kreationen erreichen in der Regel nur minimale Stückzahlen.

Aber der VW Karmann-Ghia — denn von dem ist hier die Rede — war eben die bewußte Ausnahme von der Regel, dessen erfolgreiche Laufbahn nur durch das Zusammentreffen vieler günstiger Faktoren zu erklären ist. Auch wenn daran anfänglich kaum jemand ernsthaft geglaubt hat.

Als nämlich Wilhelm Karmann, Chef des gleichnamigen Karosseriewerks in Osnabrück, in den frühen fünfziger Jahren seinen Plan für ein entsprechendes Auto bei VW in Wolfsburg vortrug, war man eher ablehnend eingestellt. Zum einen hielten die Wolfsburgener ein solches Auto für viel zu teuer, zum anderen hatte vor allem die Händler-Organisation Bedenken. Sicher nicht zu unrecht, denn schließlich war die Konzeption, eine Sonderkarosserie auf ein normales Käfer-Fahrgestell zu stülpen, nicht neu. Man denke nur an Rometsch in

Berlin. Aber Wilhelm Karmann ließ sich nicht abschrecken und blieb am Ball, genauer: trat mit Ghia in Turin in Verbindung und ließ dort einige Prototypen bauen, von denen schließlich einer das Eis brach und die Zustimmung der VW-Bosse fand.

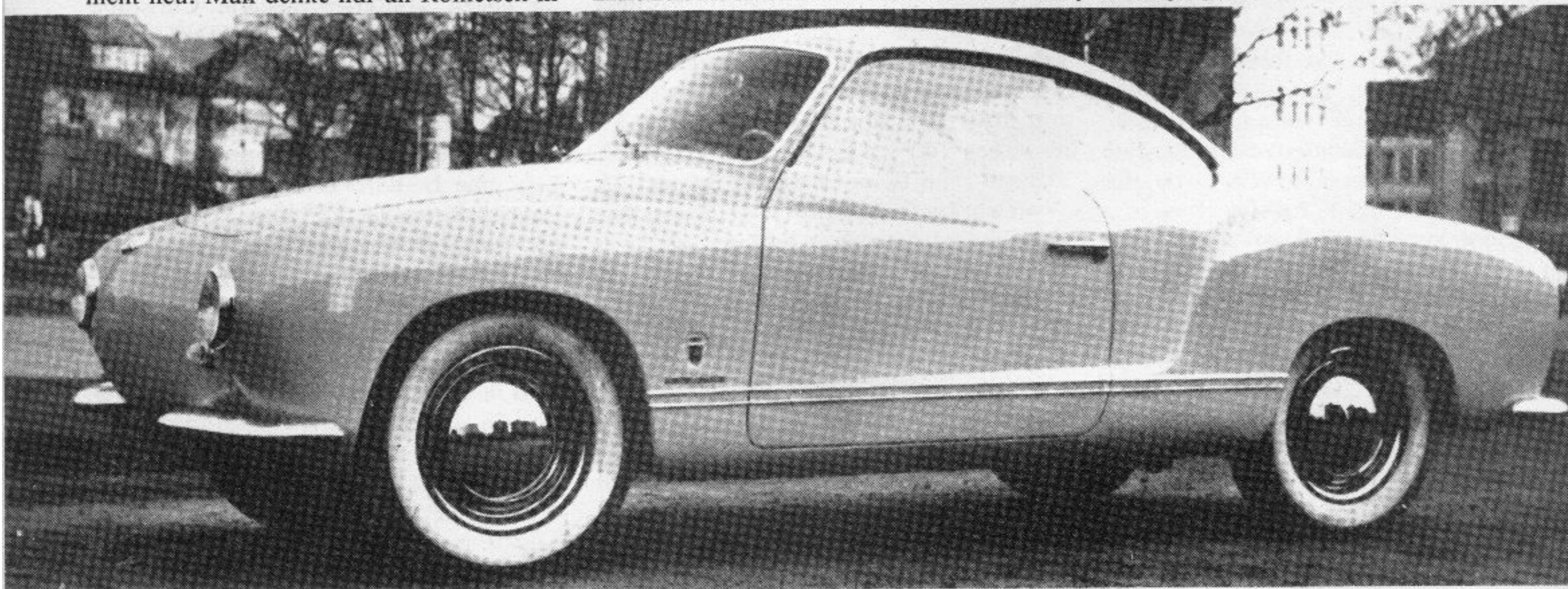
Tatsächlich verfügte das Auto über eine ausgesprochen schicke Karosserie und wurde gerade von der Presse nach seiner Vorstellung im Sommer 1955 begeistert aufgenommen. „Der Wagen zählt sicher zu den schönsten Fahrzeugen, die derzeit in Deutschland gebaut wurden“, hieß es, eine andere Zeitschrift sprach von „individuel-

ler Eleganz“ und zählte den Karmann-Ghia zu den „schönsten Kleinwagen, die es gibt“.

Die Frage, wer denn nun die rundlich-geschwungene Linienführung dieses „VW im Sportanzug“, wie der Karmann-Ghia bald genannt wurde, entworfen hatte, wird heute sehr unterschiedlich beantwortet. Meist fällt der Name Dino Segre — wie auch in unserer Karmann-Ghia-Kaufberatung (siehe MARKT 11/84). Allerdings ist das nicht ganz richtig. Dino Segre war als Chef und Inhaber von „Carozzeria Ghia“ zwar der Mann, der zusammen mit Wilhelm Karmann das Projekt überwachte und folglich auch die Verantwortung für den Entwurf übernahm — „gestylt“ allerdings hat er das modische Blechkleid nicht, auch



Zu verspielt wirkt die Heckpartie mit ihren zahlreichen Entlüftungsschlitzen und den vollverkleideten Auspuff-Endrohren. Die Karosserie-Retuschen haben dem Auto jedenfalls gut getan!



Fast schon ein richtiger Karmann-Ghia! Dieses Vorserien-Modell unterschied sich nur noch in kleinen Details - den zweigeteilten Stoßstangen, den fehlenden „Nasenlöchern“, der anderen Anordnung der Blinkleuchten - vom Serien-Karmann.

wenn das bei der Vorstellung des Karmann-Ghia behauptet wurde. Einen Entwurf dem Chef des Hauses zuzuschreiben, ist übrigens gängige Praxis in dieser Branche.

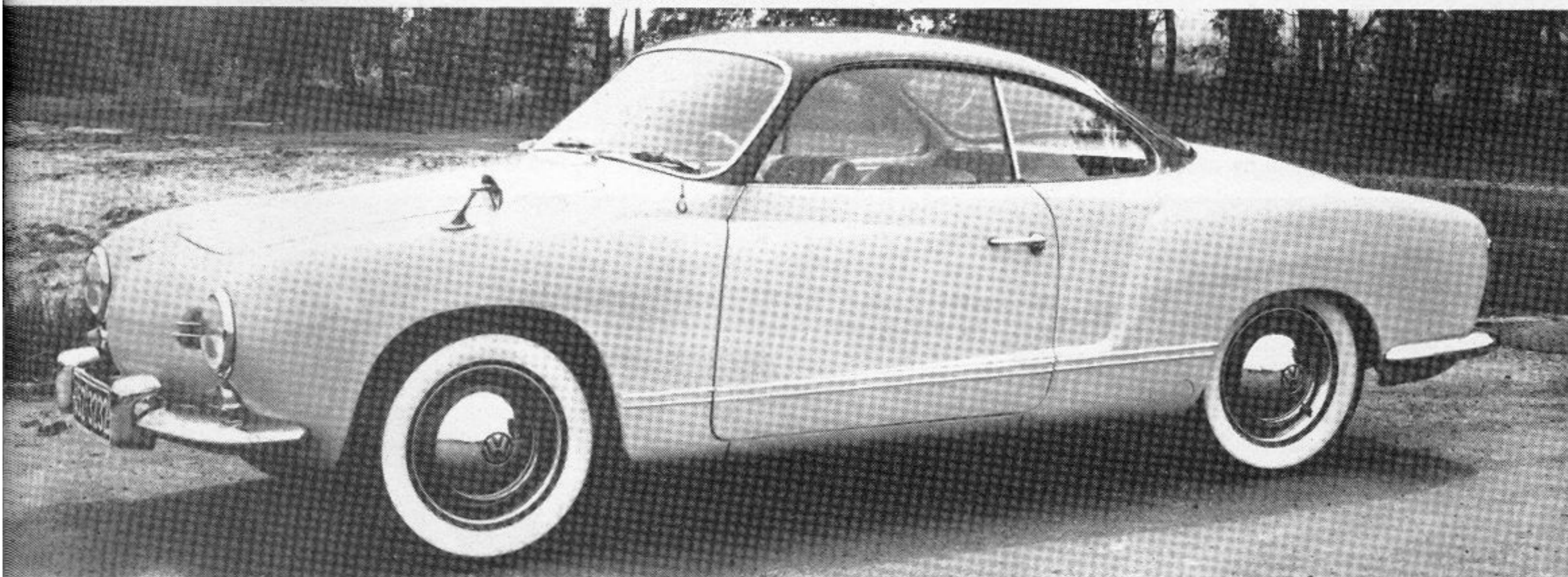
Jan P. Norbye, der sich mit der Entwicklung des Karmann-Ghia beschäftigt hat, schreibt den Entwurf Mario Felice Boano und dessen Nachfolger Giovanni Savonuzzi zu. Sicherlich stimmt, daß beide Designer daran gearbeitet haben — Boano bis zu seinem Ausscheiden bei Ghia 1954, Savonuzzi danach —, aber die Grundidee, das Motiv sozusagen, stammt von jemand anderem: von Virgil Exner, auch wenn er selten in diesem Zusammenhang erwähnt wird.



Nochmals der Vorserien-Wagen, dessen Innenausstattung ebenfalls überarbeitet wurde.



Blick in die Montagehalle bei Karmann in Osnabrück. Das Coupé im Vordergrund wird gerade von einem Ingenieur zur Endkontrolle übernommen.



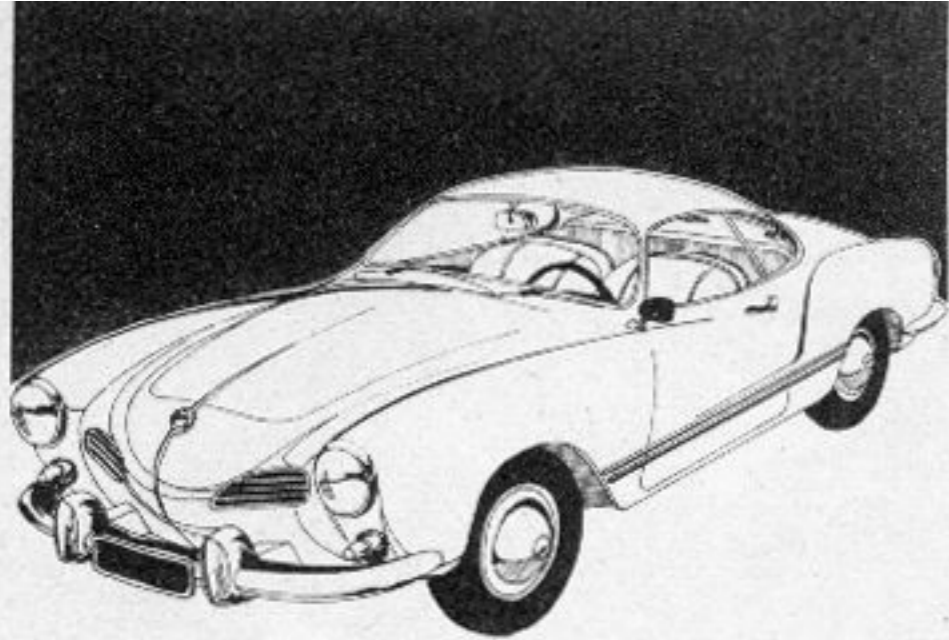
Der Beginn einer Ära - ein ganz frühes Coupé mit der damals sehr beliebten Zweifarben-Lackierung und Weißwand-Reifen, einem Sonderzubehör. Am 11. August 1955 war die Serienproduktion angelaufen - und ein Karmann-Ghia-Coupé kostete exakt DM 7500,-.

Dieser Virgil Exner hatte seine Karriere in der Styling-Abteilung von Studebaker begonnen und dort eng mit dem Papst des Industrie-Designs, mit Raymond Loewy, zusammengearbeitet. Nach internen Streitereien wechselte er als Styling-Chef zu Chrysler — und entwarf hier einige der bemerkenswertesten US-Autos der fünfziger Jahre. Die besonderen Attraktionen waren jene „dream machines“, jene Traumwagen, die von den amerikanischen Autogiganten in schöner Regelmäßigkeit mit dem

Ziel entwickelt wurden, die technischen und gestalterischen Fähigkeiten der jeweiligen Firma zu demonstrieren. Exner, der stets eine Vorliebe für europäische Entwürfe hatte, pflegte gute Kontakte zu Ghia in Turin — und so wurden viele der vierrädrigen Träume (von denen manche sogar in geringer Stückzahl hergestellt wurden) dort nach Plänen Exners gefertigt. Wer sich heute die Resultate dieser Zusammenarbeit betrachtet — den Chrysler K-310 von 1951 oder den 53er De Soto Adventurer —, wird

ohne Frage eine enge Verwandtschaft zum Karmann-Ghia entdecken. Und tatsächlich gibt es das Gerücht, daß Dino Segre die Unterlagen zu einem dieser Entwürfe als Grundlage seines neuen Projekts übernahm.

K A R M A N N
Ghia



Wie auch immer. Die attraktive Karosserie-Form, die exakt den Zeitgeschmack traf — hätte man 1955 eine Umfrage nach dem Idealbild eines sportlich-eleganten Wagens durchgeführt: mit vermutlich überwältigender Mehrheit wäre der Karmann-Ghia genannt worden —, war natürlich der eine Hauptfaktor für den glänzenden Erfolg dieses Autos.

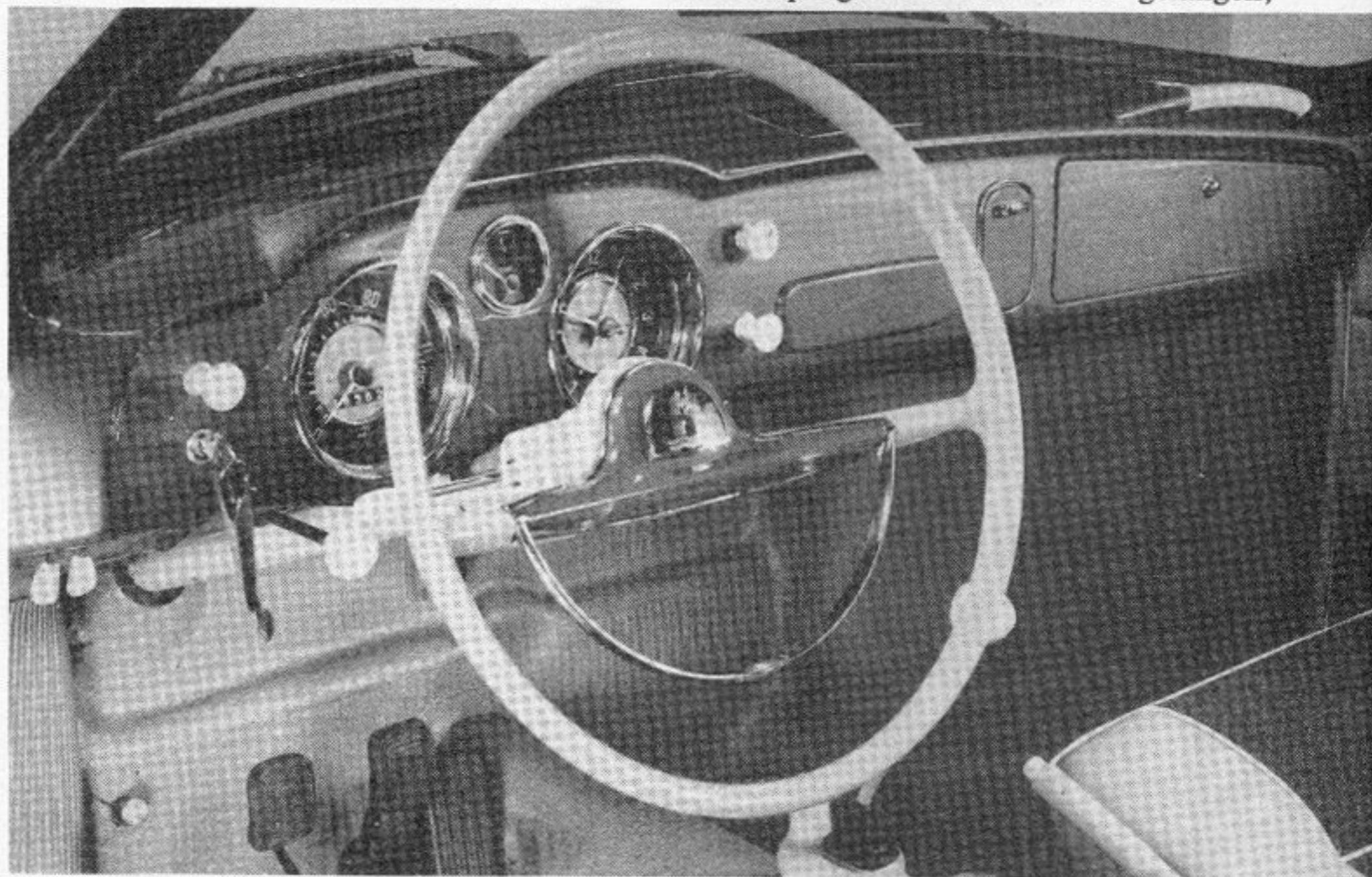
Der andere war die robuste Mechanik des deutsch-italienischen Schönlings. Der Karmann-Ghia verzichtete nämlich bewußt auf technische Extravaganzen und bediente sich der hunderttausendfach bewährten Export-Käfer-Mechanik, also auch des Vierzylinder-Boxers, der aus 1192 ccm Hubraum bescheidene 30 PS bei 3400/min schöpfte. Die Vorder- wie Hinterachs-Konstruktion hatte man ebenfalls komplett übernommen, vorne allerdings einen Querstabilisator montiert. Man rechnete offenbar doch mit einem „sportlicheren“ Fahrstil der Karmann-Kunden!

Hätte der Karmann-Ghia etwa einen leistungsgesteigerten Motor unter seiner großen (Heck-)Klappe gehabt — die meisten seiner Kunden wären wahrscheinlich weggeblieben! Die bildhübsche Karosserie in Verbindung mit billiger Großserien-Technik dagegen sicherte Alltagstauglichkeit, geringe Wartungs- und Reparaturkosten sowie jene Zuverlässigkeit, auf die viele mehr Wert legten als auf höhere PS-Leistung. Man sieht: die Mischung macht's!

Auf der anderen Seite war gerade diese Mischung natürlich der Grund für jede Menge Spott, die der Ghia-Fahrer über sich ergehen lassen mußte. Denn wirklich brachten die braven 30 Pferdchen, die da im Karmann-Heck werkelten, Fahrleistungen, die in keinem Verhältnis zum „schnellen“ Äußeren des Wagens standen. Zumal, und das war ein echter Nachteil im Vergleich zur Limousine, der Karmann-Ghia rund 50 kg schwerer als diese war! So spalteten sich an diesem schwachbrüstigen Schönling die Auto-Liebhaber in zwei Fraktionen: in

Spötter, die von „Pseudo-Sportwagen“ sprachen und den Wagen ablehnten, und in Bewunderer, die sich gut vorstellen konnten, einmal einen Karmann-Ghia zu besitzen.

Diese letztgenannte Fraktion war offenbar so groß, daß seit Aufnahme der Serienfertigung im August 1955 der Verkauf zügig lief — und damit verdeutlicht wurde, daß das Konzept von Wilhelm Karmann stimmte. Allerdings, und dies sei zu Ehren von Firmen wie Rometsch, Drews usw. erwähnt, die ebenfalls VW-Sonderkarosserien lieferten: wäre es Wilhelm Karmann nicht gelungen, mit seiner Schöpfung ins offizielle Verkaufsprogramm von VW zu gelangen,



1958 bekam der Karmann-Ghia ein neues Armaturenbrett spendiert - und sein Lenkrad diesen extravaganten Hupenring, der aber bald schon wieder verschwand.



Seit September 1957 war der Karmann-Ghia auch als Cabriolet zu haben und sah selbst mit geschlossenem Verdeck nett aus. Ungewöhnlich für die damalige Zeit: der helle Verdeckstoff.



Besonders hübsch: das Cabriolet mit heruntergeklapptem Verdeck. Heute sind die Cabrios begehrter als die Coupés - damals war es umgekehrt. Unser Foto zeigt übrigens ein 59er Cabrio, erkennbar an den verchromten Lufteinlaß-Schlitzen.



Eine Aufnahme vom Juni 1971 - noch mit den hübschen Stoßstangen. Sie verschwanden im August des selben Jahres.

wäre der enorme Erfolg des Karmann-Ghia nicht möglich gewesen. Hier spielten nämlich die guten Kontakte Karmanns nach Wolfsburg eine Rolle: schließlich fertigte sein Osnabrücker Unternehmen schon seit Jahren die Karosserien des Käfer-Cabriolets. Diese Kontakte stellten natürlich auch sicher, daß eine ausreichende Stückzahl von Fahrgestellen nach Osnabrück geliefert wurden — regelmäßig und zu vernünftigem Preis. Alles Bedingungen, die für die anderen Karosseriefirmen nicht galten...

Die zahlreichen Karmann-Kunden haben derartige Überlegungen zu recht nie berührt. Sie bekamen ein kleines Auto geliefert, das sich rundherum sehen lassen konnte. Zum flotten Äußeren paßte nämlich nicht nur die Lackierung, sondern auch die Innenausstattung. So wurde der Karmann-Ghia in einer Fülle von Farbtönen geliefert, die, mit oder ohne Metall-Effekt, sogar mit farblich abgesetzten Dächern kombinierbar waren. Die Bezüge der Polsterung und der Seitenverkleidung harmonierten mit der Lackierung und vermittelten den Eindruck von Wohnlichkeit und liebevoller Aufmachung. Die üppig gepol-

sterten Vordersitze sahen aber nicht nur gut aus, sondern waren obendrein noch bequem und boten guten Seitenhalt.

Man war vorne also gut untergebracht im Karmann-Ghia, hinten degegen weniger: eine magere Sitzbank mit mangelhafter Kopf- und Kniefreiheit konnte im wahren Sinne des Wortes nur als „Not“-Sitz bezeichnet werden. Selbst in einem offiziellen Prospekt heißt es: „Die Sitzbank mit ihrem weichen Schaumgummipolster bietet sich (nur) für gelegentliche Fahrten auch zu dritt oder viert an“. Im Grunde war der Karmann-Ghia ein Zweisitzer — und das reichte seinen Käufern völlig. Dafür stand ihnen dank der umklappbaren Rückbank ein zweites Gepäckteil zur Verfügung — und damit ausreichend Stauraum für selbst großes Urlaubsgepäck.

Außerdem hatte der Karmann-Ghia ein sportlicheres Armaturenbrett spendiert bekommen: eine Zeituhr, so groß wie der Tachometer und daneben installiert, gab den Insassen das Gefühl, einen besonderen Volkswagen zu fahren.

Wer das Konzept mochte, aber ein offenes Auto haben wollte, mußte bis zur Automob-



Ein 61er Cabriolet. Vom Werk als 2/2 Sitzer bezeichnet, waren die Wagen doch eigentlich reine Zweisitzer.

bilausstellung in Frankfurt im September 1957 warten: da gab das Karmann-Ghia-Cabriolet sein Debut. Es schlug mit DM 8250,- zu Buche und war damit DM 750,- teurer als das Coupe, bot aber ungetrübtes Frischluft-Vergnügen: an einen Targa-Bügel dachte damals noch niemand, dafür war das Verdeck gut gefüttert, absolut zug- und wasserdicht und bot als einzigen Nachteil eine eingeschränkte Sicht nach schräg hinten.

Natürlich nur, wenn es hochgeklappt war. Man stellt es immer wieder fest: es müssen, zumindest in dieser Beziehung, glückliche Zeiten gewesen sein! Der Erfolg des Karmann-Ghia war weder der in- noch der ausländischen Konkurrenz verborgen geblieben und so hatte der Kauflustige eine ganze Fülle von Wahlmöglichkeiten: alles Autos, die Großserien-Technik mit einem speziell geschneiderten Maßanzug verbanden, alle in der 0,9- bis 1,3-l-Klasse angesiedelt, alle leistungsfähiger als der Karmann-Ghia und dabei zum Teil sogar billiger. Die Italiener etwa schickten den Fiat 1200 Spyder ins Rennen, die Franzosen den Simca Oceane und ab 1959 die Renault Floride, Großbritannien brachte im Mai 1958 den

K A R M A N N
Ghia



Froschaugen-Sprite und kurz darauf den Triumph Herald, die CSSR den Skoda Felicia. Wer unbedingt ein bundesdeutsches Auto fahren wollte, durfte sich innerhalb der obengenannten Hubraum-Klasse zwischen dem DKW Monza, dem gleichzeitig mit dem Karmann-Ghia-Cabriolet vorgestellten DKW AU 1000 Sp und dem Goliath 1100 Sport-Coupe entscheiden.

Ernsthaft schaden konnte keiner dieser Kandidaten dem Karmann-Ghia, zumal sich mittlerweile Mittel und Wege finden ließen, ihn auch leistungsmäßig auf Vordermann zu bringen. Das Tuning-Gewerbe nämlich, dieser heute so blühende Industriezweig, hat seine ersten zaghaften Gehversuche am 1200er Käfer-Motörchen gemacht, und davon profitierte auch der Karmann-Ghia. Und was man sich alles einfallen ließ! Zweivergaser-Anlagen gehörten noch zu den harmloseren Vergnügungen, verglichen etwa mit den „Okrasa“-Kits, die ein gewisser Herr Dipl.-Ing. Oettinger in Friedrichsdorf/Taunus den Wolfsburger Krabbeltieren verpaßte.

Grundausrüstung waren auch hier zwei Vergaser (Solex 32 PBJC), dazu kamen Kleinigkeiten wie Spezialkurbelwelle, 2 Hochleistungszyylinderköpfe, andere Ventile usw. Ein mit all diesen Zutaten versehener Karmann-Ghia — dessen Hubraum durch die Kur auf 1,3 l gewachsen war — kostete rund DM 1300,- mehr als seine serienmäßigen Kollegen, ließ denen dafür unter sämtlichen Fahrbedingungen nicht den Hauch einer Chance: in einem 1958 durchgeführten Test wurde eine Spitze von 148 km/h ermittelt, für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 19 Sekunden gemessen. Das waren beachtliche Werte, die sich dabei mit ausgesprochen günstigem Benzinverbrauch realisieren ließen. Und da die Oettinger'schen Tuning-Teile allesamt von

hochwertiger Qualität waren — für die Chromstahlkurbelwelle etwa gab der Meister eine Laufgarantie von 100.000 km! — war ihr Einbau verhältnismäßig risikolos. Wesentlich brachialer und von der Lebensdauer fragwürdiger gab sich da ein anderes Zubehör, das ebenfalls zügigerem Fortkommen diene: das Judson-Gebläse. Die-

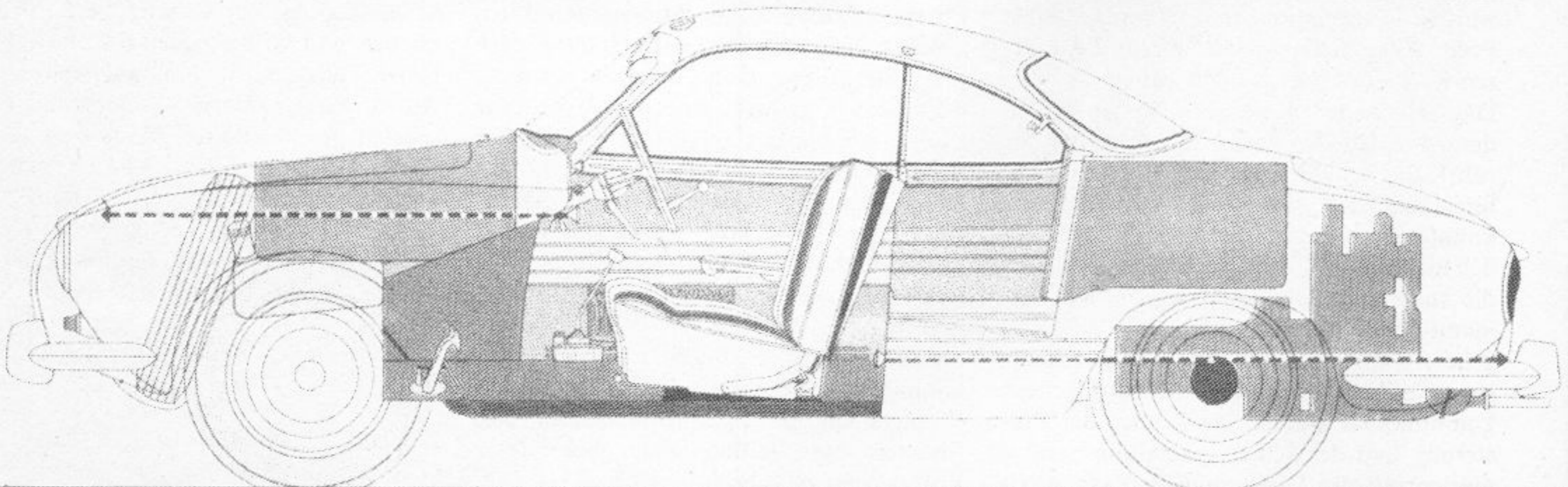
ser Kompressor, zwischen Vergaser und Ansaug-Stutzen montiert (und mittels zweier Keilriemen von der Kurbelwelle angetrieben), preßte das vom Vergaser aufbereitete Gemisch mit Überdruck in die Zylinder und erreichte so eine bessere Füllung, erhöhte also die Menge des zündfähigen Gemischs im Zylinder und steigerte dadurch die Leistung. Im Falle Karmann-Ghia recht beträchtlich: 135 km/h Spitze waren mit einem Judson-Gebläse drin — und damit



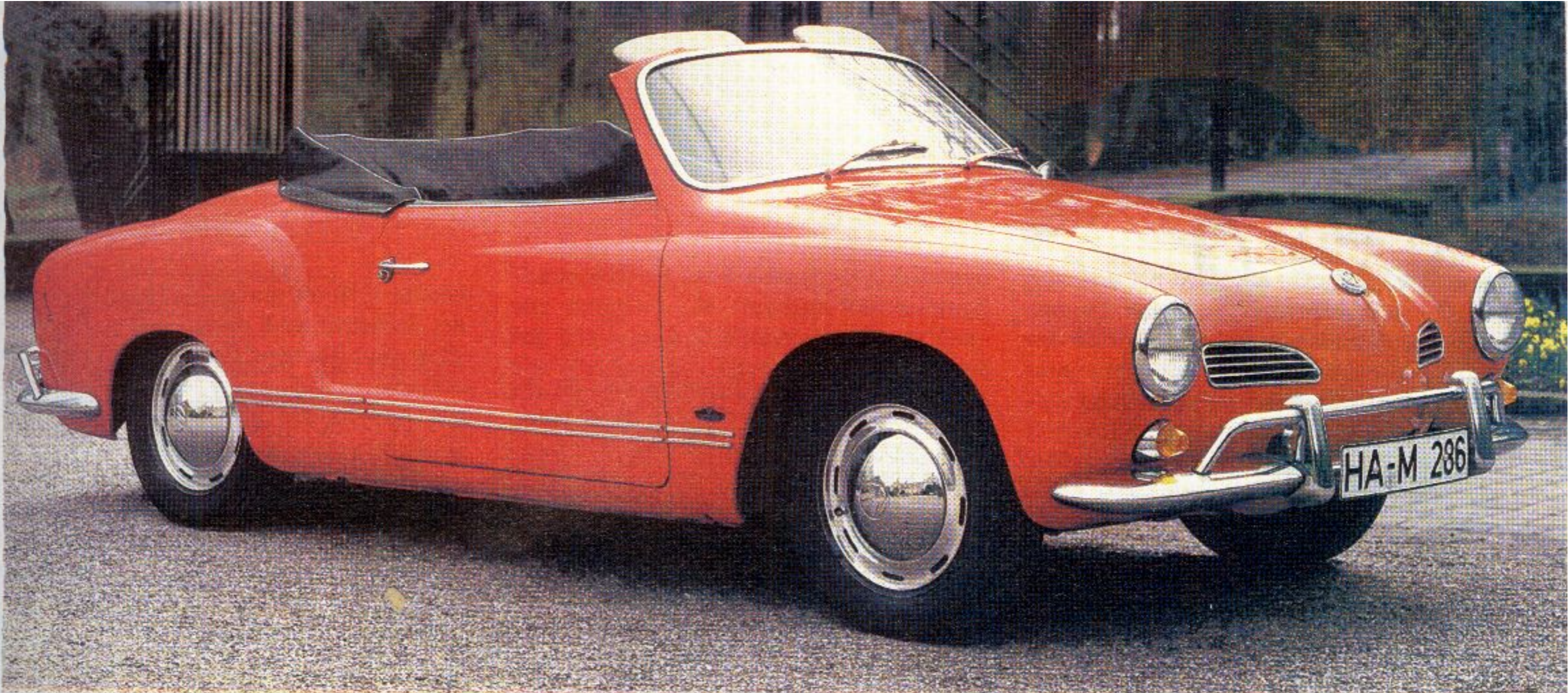
So trat der Karmann-Ghia zur letzten Runde an - bis Ende 1973 der Schlußgong ertönte. Immerhin hatte es der robuste Schönling ohne große äußere Modifikation in über 18 Jahren auf fast eine halbe Million Exemplare gebracht!

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)				



Schnittbild des Karmann-Ghia: Vorne die bequemen und gut verstellbaren Polstersessel, hinten eine spartanische Notunterkunft, die meist wohl nur als Gepäckraum genutzt wurde.



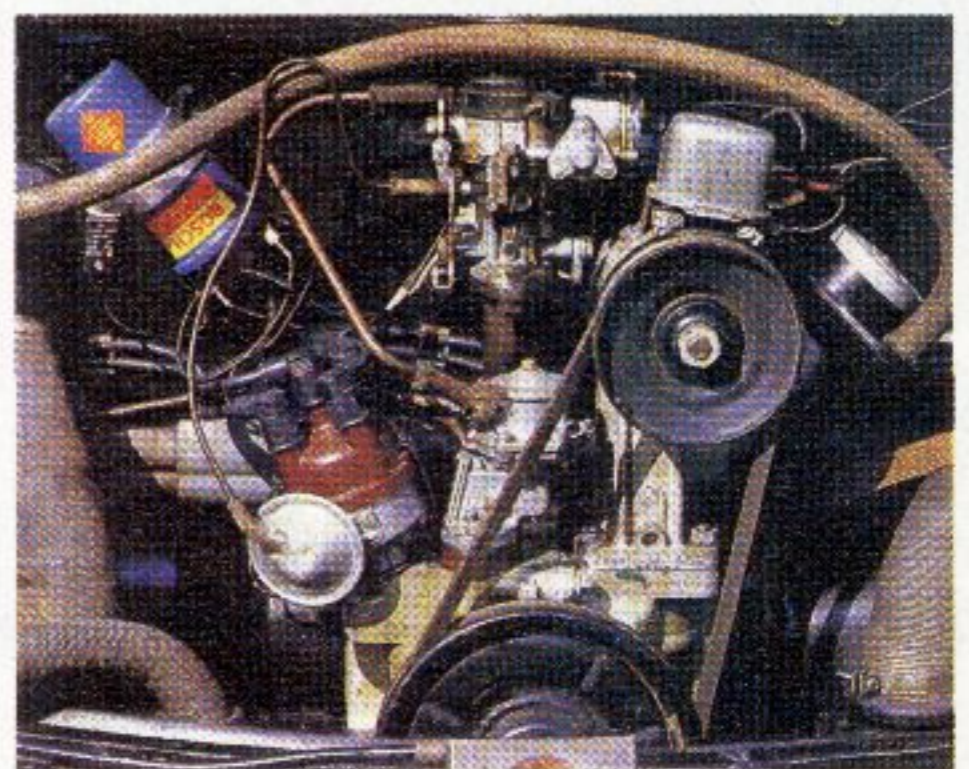
Karmann Ghia Coupe mit den Stoßstangen der USA-Ausführung. Kennzeichen: Eine zusätzliche Verbindung zwischen den Stoßstangenhörnern (ab 1969).



Mit Weißwandbereifung und in einheitlicher, dezent blauer Lackierung kommt die besondere Ausstrahlung des Karmann Ghia Typ/14 gut zur Geltung: eine besondere Mischung aus Spotlichkeit und Gediegenheit.



Ab 1969 waren die Blinker in den vorderen Kotflügeln rechteckig.



Die Leistung des VW-Motors ließ sich in verschiedenen Tuningstufen steigern. Ab 1970 war mit serienmäßigen 50 PS wohl genug Kraft vorhanden.



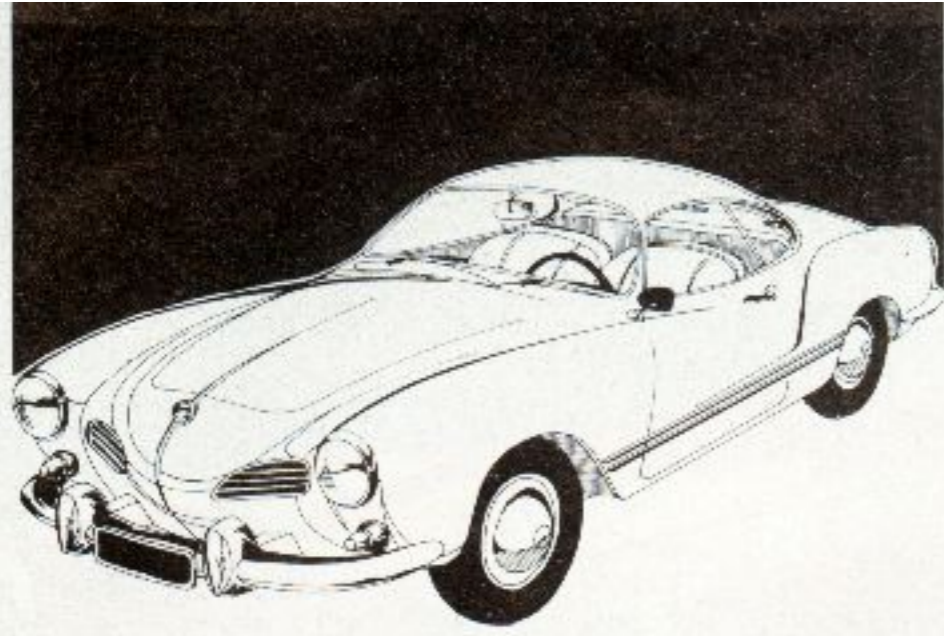
Aus dieser Perspektive sieht das Cabrio sehr schnell aus, was vielen Käufern auch genügte. Erreichbare Höchstgeschwindigkeit war nicht so wichtig wie solide und zuverlässige Technik.

rund 15 km/h mehr als mit einem serienmäßigen Wagen. Kostenpunkt: rund DM 700,-. Wieviele Karmann-Besitzer diesen Weg des Tunings gewählt haben, ist nicht bekannt — aber viele werden es nicht gewesen sein. Immerhin durften Opel-Rekordfahrer nun nicht mehr sicher sein, einen Karmann-Ghia klar zu distanzieren. So manches Schaf im Wolfspelz konnte ganz schön Dampf machen!

Dabei wurde natürlich von offizieller Seite einiges getan, um das Auto leistungsfähiger zu machen: man betrieb intensive Modellpflege, die sich an den Verbesserungen und Modifikationen des Käfers orientierte. So gab es 1958 ein neues Armaturenbrett: die Oberseite war jetzt gepolstert, wodurch die Instrumente spiefelfreier abzulesen waren, eine kleine Benzinuhr informierte über den Tankinhalt, außerdem durfte an einem

neuen Lenkrad mit recht merkwürdigem Hupring gedreht werden. Ganz glücklich waren die VW-Oberen über dieses Lenkrad — das einzige übrigens, das nie in einen Käfer eingebaut wurde! — nicht: nur ein Jahr später verschwand es zugunsten jener neuen Schüssel, die schließlich auch im Käfer zum Zuge kam. Mehr tat sich im August 1959: von da an gab es größere Rücklichter, Lichthupe, Scheibenwaschanlage und vollverchromte vordere Luftschlitze, im Volksmund treffend „Nasenlöcher“ genannt. Exakt ein Jahr später gab es erstmalig serienmäßig mehr Leistung: genau 4 PS mehr

K A R M A N N
Ghia



(immerhin eine Steigerung von über 10 Prozent!) standen jetzt zur Verfügung und sorgten für erheblich mehr Fahrvergnügen, ebenso wie das nun vollsynchronisierte Getriebe.

Fünf Jahre lang passierte nichts Nennenswertes, bis im August 1965 der neue 1,3-l-Motor mit 40 PS eingebaut wurde, zusammen mit einer modifizierten Vorderachse. Das 1,3-l-Triebwerk sollte sich allerdings als nur kurze Zwischenlösung herausstellen, denn im Jahr darauf kam der 1,5 l mit 44 PS zum Einsatz. Außerdem spendierte man dem Karmann-Ghia vordere Scheibenbremsen sowie eine Zweikreis-Bremsanlage.

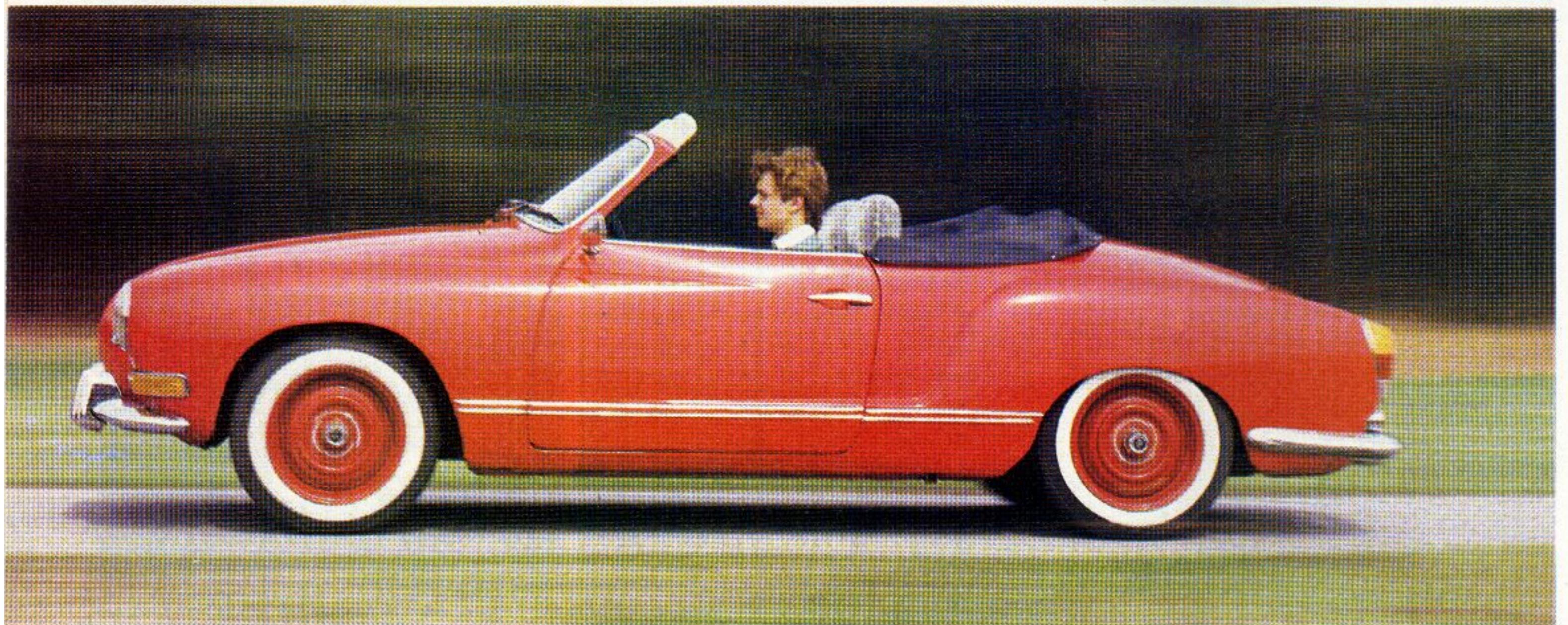
Bis August 1970 beschränkten sich die Änderungen auf kleinere Detail-Modifikationen, erst dann profitierte der Karmann-Ghia von einer nochmaligen — und endgültigen — Hubraum- und PS-Aufstockung: aus genau 1584 ccm resultierten 50 PS bei 4000/min, die eine Höchstgeschwindigkeit von rund 140 km/h ermöglichten.

Wiederum ein Jahr später machte man den Schönling ein ganzes Stück häßlicher — indem man ihm die unförmigen Kastenstoßstangen verpaßte, ohne die in den frühen siebziger Jahren offenbar nichts ging. Zu diesem Zeitpunkt war der Karmann-Ghia längst nicht mehr der Erfolgstyp vergangener Zeiten, sondern näherte sich rapide dem Ende seiner Laufbahn. Es muß wohl doch an seiner Linienführung gelegen haben (die von einer großen Autozeitschrift

bereits 1959 als antiquiert bezeichnet wurde), vielleicht auch daran, daß er ein Zweisitzer war: als seine Produktion Ende 1973 offiziell auslief, regte sich kein Widerspruch — anders als bei der Produktionseinstellung des Käfer Cabrios ein paar Jahre später, wo die Anhängerschaft des offe-



Im Cabrio reckt sich die Maid — vergebens. Mangels Attraktivität wurde die Produktion des Typs 14 1973 eingestellt.



Das Cabrio ist heute ein gesuchtes Stück. Für Frischluft-Freunde, die entspannter genießen wollen, war es ab 1967 auch mit Halbautomatik erhältlich.



Den Gepäckträger auf der Motorhaube gab es als Zubehör. Damit konnte der Karmann sicher genug Gepäck für zwei Personen transportieren.

nen Käfers gegen Wolfsburg lautstark mobil machte.

Immerhin braucht sich der Karmann-Ghia mit seiner Bilanz nicht zu verstecken: in fast 20 Jahren brachte es der intern als Typ 14 bezeichnete Wagen auf genau 445.300 Exemplare, davon 364.401 Coupes und 80.899 Cabriolets — woraus man den Schluß ableiten kann, daß Karmann-Ghia-Fahrer und-Fahrerinnen den Komfort über die Sportlichkeit stellten.

Wie auch immer. Viele, die das Auto früher belächelten, hätten heute gerne eins. Und so begibt sich der robuste Schönling erneut auf Erfolgskurs.

Dieter Günther