

Printed in Germany, Finnland fmk 15,-; Italien Lit 4.000; Niederlande hfl 4,95; Österreich öS 33,- (inkl. MwSt.); Schweiz sfr 4,20; Spanien Ptas 380.

mot

DIE AUTOZEITSCHRIFT



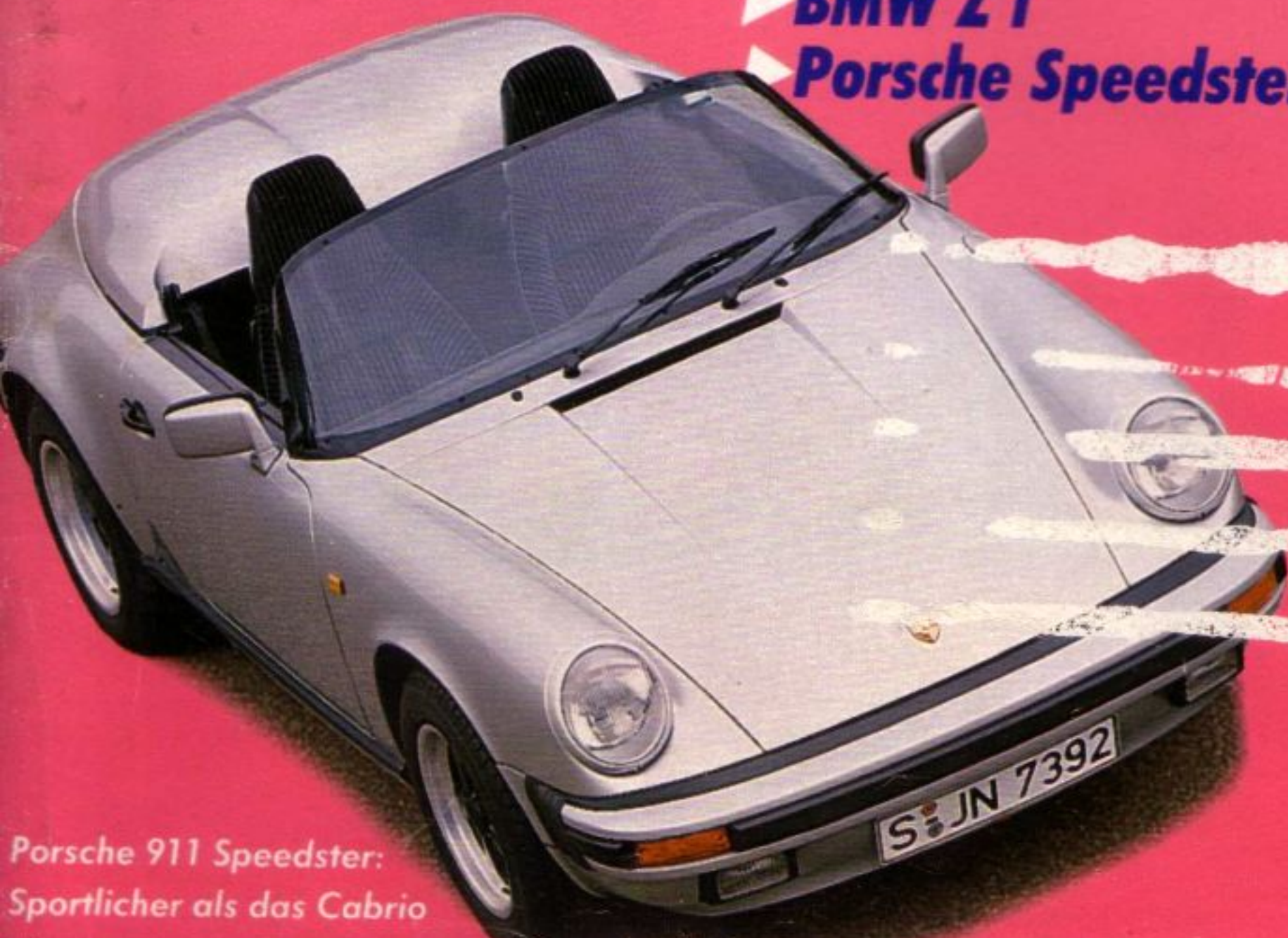
Angriff auf BMW:
Alfa 2.0 TS

DER NEUE ALFA 164

- Pininfarina-Design
- 3 Motoren bis 185 PS
- Frontantrieb

4 NEUE SPORTWAGEN

- ▶ Mercedes SL
- ▶ Treser-VW
- ▶ BMW Z 1
- ▶ Porsche Speedster



Porsche 911 Speedster:
Sportlicher als das Cabrio

20 Seiten Sonderteil

ALLES ÜBER DEN PEUGEOT 405

TEST

- Vergleichstest Mazda 323 Mitsubishi Lancer Nissan Sunny
- Rover Sterling
- Audi 90 Quattro
- 60 000 km Lancia Y 10

Neues Zubehör


Keine Utopie mehr **Wasserstoff-Auto**

Bremswege **Gefährliche Straßenbeläge**

DOLCE VITA

UNVERGESSENE CABRIOS:
VW KARMANN-GHIA





Von Engelbert Männer

Millionen Deutsche begannen in den 50er und 60er Jahren ihre Autofahrerlaufbahn mit einem Käfer. Auch ich gehörte ab April 1959 dazu und kaufte mir einen VW 1200 Export mit Schiebedach, damaliger Preis ab Werk 4 850 Mark. Das war im wahrsten Sinne des Wortes ein reiner Vernunftkauf, denn bei der einmalig soliden

Käfer-Bauweise konnte im Alltagsbetrieb kaum etwas schiefgehen. Ich fuhr in zwei Jahren ohne Reparatur rund 72 000 Kilometer und konnte die rubinrote Limousine glänzend wieder verkaufen.

Aber mein Traumwagen blieb ein Porsche. Auf halbem Weg hätte ich auch den Karmann-Ghia genommen, der um die Hälfte teurer als ein Käfer, aber viele Tausendmarkscheine billiger als ein 356 Coupé oder Cabrio war. ▶

Tribut an den US-Markt: Stoßstangen mit Schutzbügel



UNVERGESSENE CABRIOS: VW KARMANN GHIA

Ja, ich gebe es zu: Ich hätte mir den Luxus-VW gern gekauft, wenn es finanziell gereicht hätte.

Was machte den Reiz des Karmann-Ghia (gesprochen: G-ia, nicht Tschia – wie es heute noch fälschlich durch die Autowelt geistert) eigentlich aus? Der Ghia war ein Stück Wirtschaftswunder: unter dem Blech solide-deutsch, in der Optik italienische Eleganz – ein Stück Dolce vita nördlich der Alpen.

Drei Firmen zieren den vollen Modellnamen. VW übernahm die Patenschaft, lieferte die gesamte Käfer-Mechanik (mit kleinen Abweichungen) und besorgte den Vertrieb. Die in Osnabrück ansässige Karosseriefirma Karmann suchte für die Mitte der 50er Jahre ein zweites Standbein neben dem schon 1949 gestarteten Viersitzer-Cabrio mit Käfer-Karosserie. Ghia in Turin gehörte damals zu den berühmtesten Design-Studios; inzwischen wurde daraus eine Styling- und Projektionsabteilung des Ford-Konzerns. Außerdem ist Ghia jeweils der Beiname für Luxusmodelle mit der Pflaume.

Der VW Karmann-Ghia hatte auf der Frankfurter IAA im September 1955 Premiere, ging zunächst als Coupé in die Osnabrücker Produktion. Schon damals stritt sich die Fachwelt, wie dieser Schönling einzuordnen wäre. Mit dem arg schwachbrüstigen 1,2 Liter-Boxer-Heckmotor (25 kW/34 PS) war er gewiß kein Sportwagen, wurde als Viersitzer (in den Papieren) eingestuft, galt jedoch wegen des knappen Kopfraums hinten als 2/2-Sitzer.

7 500 Mark kostete das erste Karmann-Ghia Coupé, volle 2 900 Mark über der Käfer-Export-Limousine. Für diese Differenz gab es damals einen Kleinstwagen à la BMW Isetta oder Goggomobil. Zur Frankfurter IAA im September 1957 gesellte sich ein Cabrio mit voll versenk-

barem Verdeck dazu, erster Preis 8 250 Mark. Folglich reichte der teuerste VW-Pkw weit über Opel Rekord oder Ford 17 M hinaus.

Durch das sehr dichte VW-Händlernetz wurde der Karmann-Ghia trotz der hohen Preise zu einem niemals erwarteten Verkaufserfolg. Bis Ende 1973, bis zum Übergang auf das Scirocco-Coupé, entstanden insgesamt 364 401 Coupés und 80 899 Cabrios. Dennoch gerät das Cabrio noch mehr als das Coupé auf Käfer-Basis (es gab außerdem einen kurzlebigeren, größeren Karmann auf der VW 1600-Basis, aber nur als Coupé) langsam in Vergessenheit, weil nur noch einige Dutzend wirklich gut erhaltene Exemplare im Bundesgebiet rollen. Der Rest hielt sich dank der unverwüstlichen Käfer-Mechanik in dritter oder sechster Hand noch bis in die 80er Jahre auf den Straßen; schließlich sorgten marode Verdecke und rostzerfressene Karosserien für den letzten Weg zum Schrottplatz.

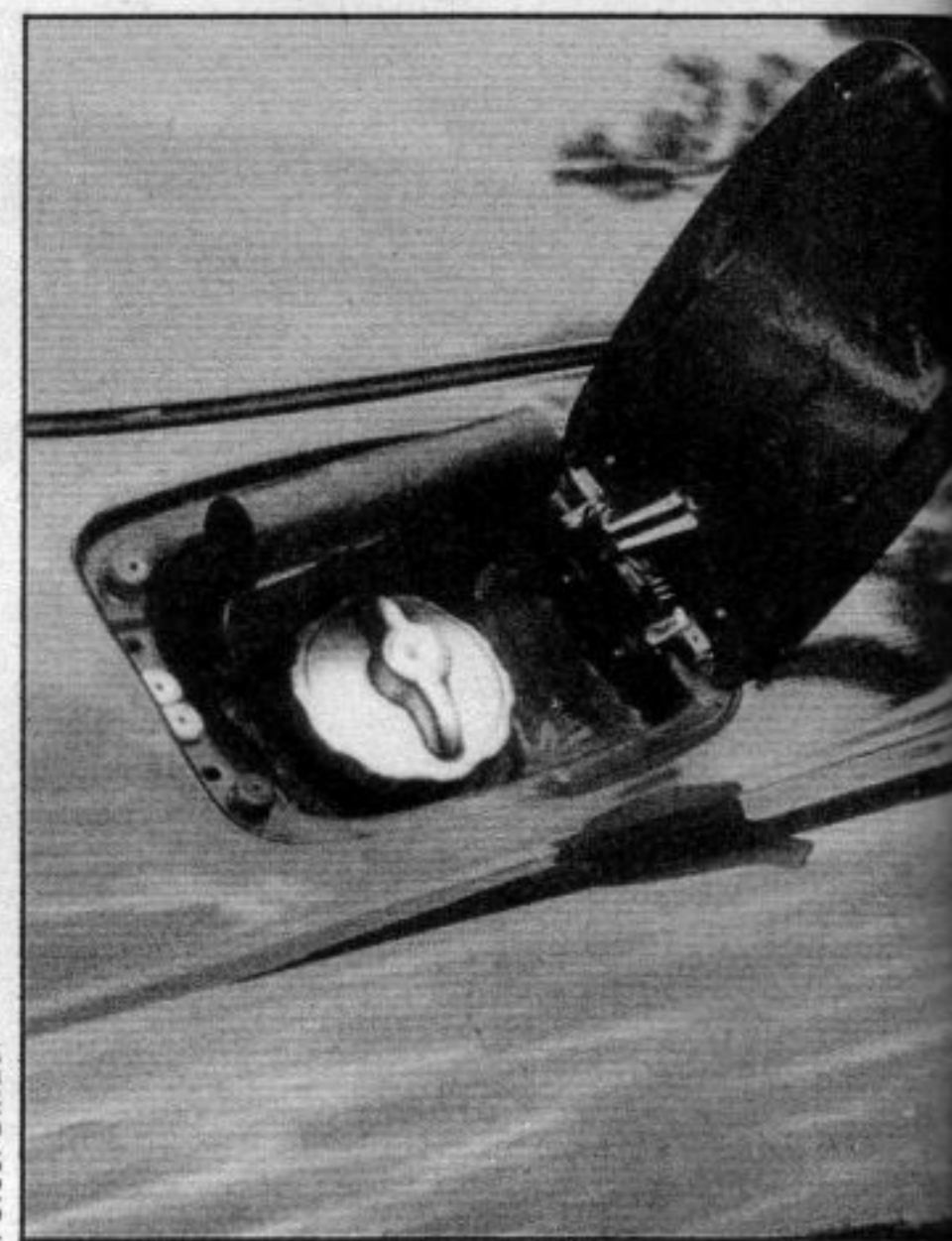
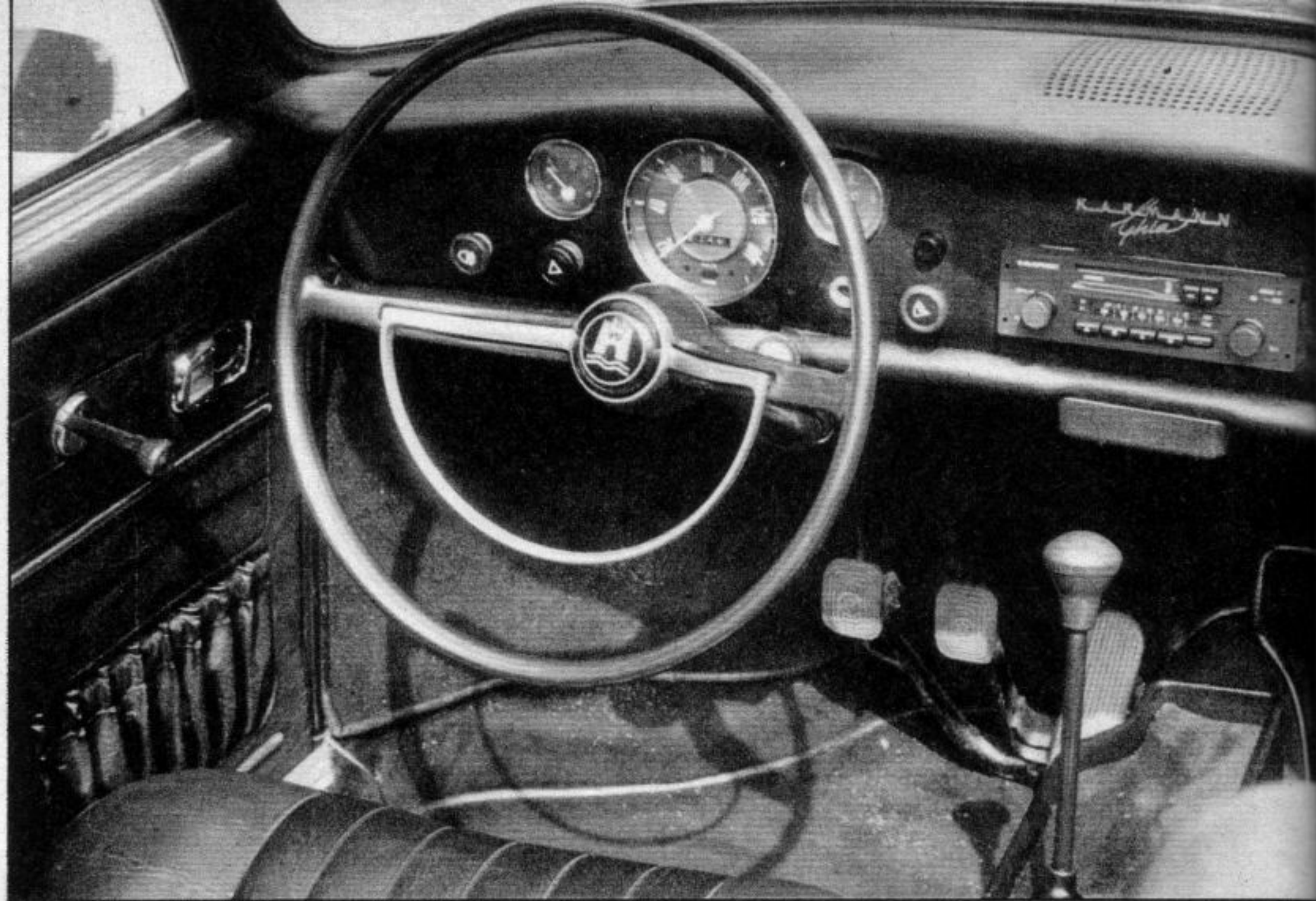
Ein extrem gepflegtes Karmann-Ghia Cabrio stand mir für eine Reise in die Vergangenheit zur Verfügung – damit einer der realistischen Traumwagen der 50er und 60er Jahre nicht in Vergessenheit gerät. Nach den vielen Detailänderungen zwischen 1955

(1957) und Ende 1973 vermögen Modellkenner das Baujahr festzulegen, ohne die Papiere zu studieren.

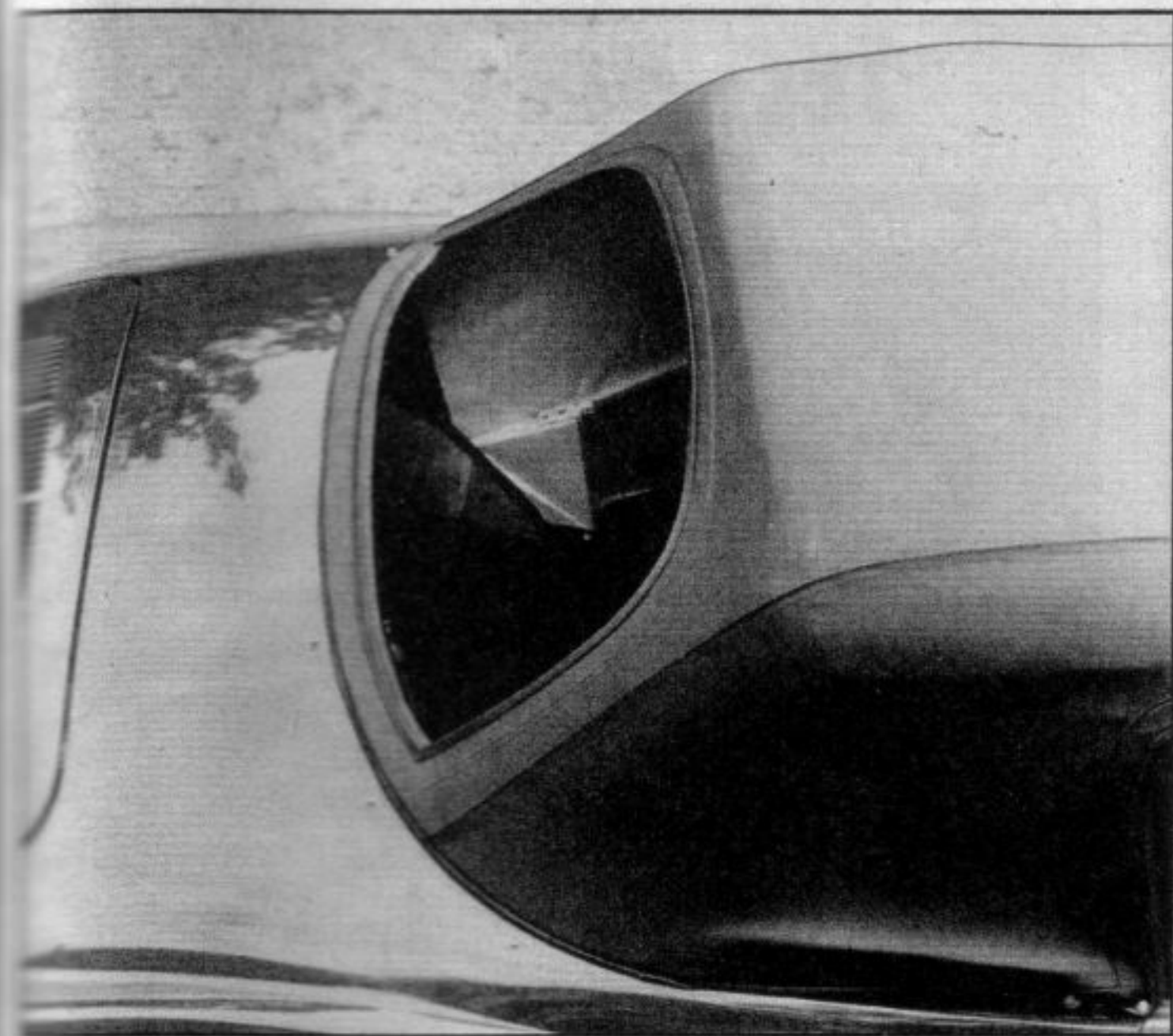
Das Fotoexemplar hatte bereits das feste statt des flexiblen Heckfensters. Es läßt sich nach dem Abtrennen über einen – arg empfindlichen, weil dreckanfälligen – Reißverschluß zur besseren Entlüftung bei geschlossenem Verdeck nach unten wegklappen. Diese entscheidende Änderung ging statt der kratz anfälligen Plexiglas-Scheibe im Juni 1969 in Serie. Die neuen, massiven Stoßstangen folgten im August 1971; sie fehlen hier noch.

Unter Ghia-Fans war diese vom US-Markt ausgelöste Änderung ohnehin mehr als umstritten. Sie wirkte an der eher zierlichen, elegant geschwungenen Coupé- oder Cabrio-Form wie ein Fremdkörper. Im Heck verbirgt sich der altbekannte, luftgekühlte Boxermotor mit 1,5 Liter Hubraum und 32 kW (44 PS); das schafft heute der kleinste Polo-Motor mit 1,05 Liter. Zu jener Zeit kostete der offene 2/2-Sitzer 9390 Mark, damit 900 Mark mehr als das Coupé (rund 3000 Mark mehr als der gleich starke Käfer).

Wer sich heute in den Karmann-Ghia setzt, muß sich



Fotos: Binder



Die Karosserie des VW Karmann-Ghia steckt voller Besonderheiten: Cockpit mit Lenkrad-Hupring und großem Tachometer, Tankklappe seitlich im Bug, feste Heckscheibe im ganzen abklappbar und – als Extra – je ein Chrombügel auf den Stoßstangen. Der Karmann-Ghia unterschied sich in allen Blech- und Glasteilen vom Käfer.

schon die Autowelt zum Ende der 60er Jahre in Erinnerung rufen, um Traumwagen-Gefühle wecken zu können. Gerade das Cabrio galt damals als Vorzeigestück für „Frau Direktor“ – neben dem Sechszylinder-Mercedes oder entsprechenden Opel in der Villengarage. Das war nichts Sportliches, weil zum Beispiel eine Spitze von 136 km/h nach der Werksangabe (immerhin 8 km/h mehr als beim 1,5 Liter-Käfer) von jedem beliebigen Rekord oder 17 M leicht erreicht wurde.

Das Wiedersehen und -hören mit dem Karmann-Ghia weckt zwiespältige Erin-

nerungen. Bei einem so gut erhaltenen Cabrio bleiben jedoch heutzutage im Käfermüde gewordenen Wolfsburg immer noch die Leute stehen; die Form gefällt also wie eh und je. Es sind klassische Proportionen: langer gerundeter Bug, breite Türen, sanft abfallendes Heck, reichlich Chrom außen und innen. Im Heck rasselt der Boxermotor, die Schaltung geht nach 17 Jahren noch butterweich, mit den wenigen Instrumenten und Bedienungsknöpfen gibt es ohnehin keine Probleme.

Trotz der tiefen Sitzposition und der sehr flachen Vordersitze wirkt dieses Cabrio

herrlich offen. Das Verdeck verschwindet unter einer Abdeckhaube. Nichts stört den Rundumblick, zumal der Rahmen der Frontscheibe viel zierlicher als heute beim Golf Cabrio ausfiel (damals rangierten Sicherheitsaspekte gerade bei offenen Autos an vorletzter oder letzter Stelle).

Dieser Das-gibt-es-nie-wieder-Gedanke überlagert das Karmann-Ghia-Fahren heutzutage mit einem dicken Staubmantel der Nostalgie. Kein Wunder, daß gut erhaltene Exemplare wie der mot-Fotowagen zum Doppelten des damaligen Neupreises gehandelt werden. Ich gebe

zu: Seinerzeit hätte ich lieber das Coupé genommen, heute würde ich dagegen ein Cabrio bevorzugen.

Beim Offenfahren spielt die bescheidene Motorisierung ohnehin keine Rolle. Sie reicht zum Mitschwimmen im Verkehrsstrom, obwohl sich der Heckmotor akustisch gewaltig anstrengt. Sogar die komplett unsinnigen Weißwandreifen passen zu einem solchen Schaustück. Für die Chrombügel an den Stoßstangen gab es im umständlichen Wolfsburger Bürokraten-Deutsch die Bezeichnung „Rammschutz-Stoßstangen“ (auch beim Käfer). Wer möchte schon mit einem so edlen Stück Blech und Glas einen anderen Wagen rammen?

Zum Qualitätsruf des Karmann-Ghia trug neben dem Käfer-Unterbau auch die ab Ende der 50er Jahre erreichte pingelige Detailverarbeitung bei. Der Käufer mußte allerdings Glück oder günstige Fahrbedingungen (kein Streusalz) haben, um dauerhaft dem Rostfraß zu entgehen. Der Fotowagen wurde zur Erstzulassung gründlich nachbehandelt und vor einigen Jahren liebevoll restauriert.

Der Mythos um den Karmann-Ghia läßt sich zwei oder drei Jahrzehnte später schwierig nachvollziehen. Die Kombination von deutscher Wertarbeit und italienischer Blechbieger-Eleganz sorgte bei einem an sich überbewerteten Wagen für einen Dauererfolg. Er war eben – im guten Sinne – ein Vorzeigestück: der Beweis, daß die Entbehrungen und Wirren der Nachkriegszeit verschwanden.

Jeder vierte Wagen auf deutschen Straßen war Ende der 50er Jahre ein Käfer, aber nur jeder zweihundertste ein Karmann-Ghia. Für die Beliebtheit auf dem Gebrauchtwagenmarkt sorgte die billige Versorgung mit der Käfer-Mechanik; aber Karosserie-Reparaturen waren so teuer wie beim Sechszylinder-Mercedes. Dennoch träumten auch jene vom Luxus-VW, die den Beinamen stets falsch aussprachen. □