

# MARKT

Heft 12 Dezember 1987  
Lit. 4000,- sFr.4,- öS.32,- DM 4,-  
1Y1281E



für klassische Automobile  
und Motorräder

Europas größte  
Oldtimer-Zeitschrift



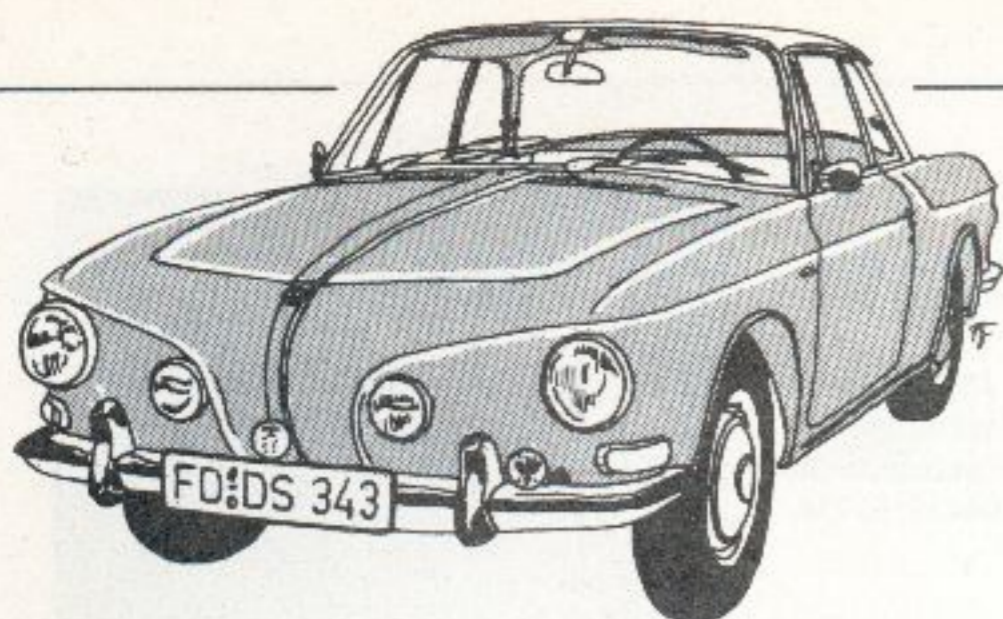
Monteverdi



AJS 7R3A

Marktspiegel:  
BMW-Preise

Heinkel Tourist  
Karmann Ghia 34



# Der große Karmann

## VW Karmann Ghia 1500/1600

mann mit der werksinternen Bezeichnung Typ 34 orientierte sich an der damals modischen amerikanischen Corvair-Linie. Ty-

Das Jahr 1961 war ein Meilenstein in der Geschichte des Volkswagenwerks. Gab es bisher nur ein Modell als Limousine zu kaufen, nämlich den Volkswagen (den man noch nicht Käfer nannte) als Export- oder Standard-Modell, so gab es mit dem Erscheinen des VW 1500 im Herbst für die zahlreichen Aufsteiger in der Mittelklasse eine Alternative aus dem gleichen Haus. Fast gleichzeitig mit dem großen Bruder des Käfers wurde auch ein neuer Karmann Ghia geboren, so daß es im Programm des VW-Werks parallel zu jeder Limousine auch ein sportliches Coupé gab.

Vorgestellt wurden die neuen Karmann-Modelle im Herbst 1961; die Auslieferung der Fahrzeuge begann indessen erst im Januar 1962. Entwicklung und Erprobung der neuen 1500er-Modelle liefen also



1965 gebautes Einzelstück auf Karmann-34-Basis: 1600 TC mit Fastback, Heckklappe und Doppelscheinwerfern.

gleichzeitig, nur begann beim Coupé die Produktion etwas später. Die Formgebung des neuen großen Kar-

pisch dafür ist die etwas unterhalb der Gürtellinie verlaufende Kante, die aber beim Karmann nicht horizontal um den Vorderwagen verläuft, sondern um die in Wagenmitte angeordneten Nebelscheinwerfer



Im Herbst 1961 vorgestellt, sollte die Auslieferung des großen Karmann mit der Corvair-Linie noch bis Anfang 1962 auf sich warten lassen.

nach unten schwingt. Die geschickte Auflockerung der Corvair-Kante an der Front und die Unterbrechung am Türgriff mit schwungvollem Weiterlaufen am hinteren Seitenteil unterschied den Karmann 1500 von anderen Autos, die Corvair-ähnlich gestylt waren — etwa der Prinz 4, die NSU-Modelle 1000 und 1200, im Ansatz auch noch der BMW 1600. Die Betonung der Bugnase beim 1500 erinnert an den kleinen Bruder, den 1200er Karmann.

Charakteristisch für die Form des Neuen waren auch die gestreckte Front- und Heck-



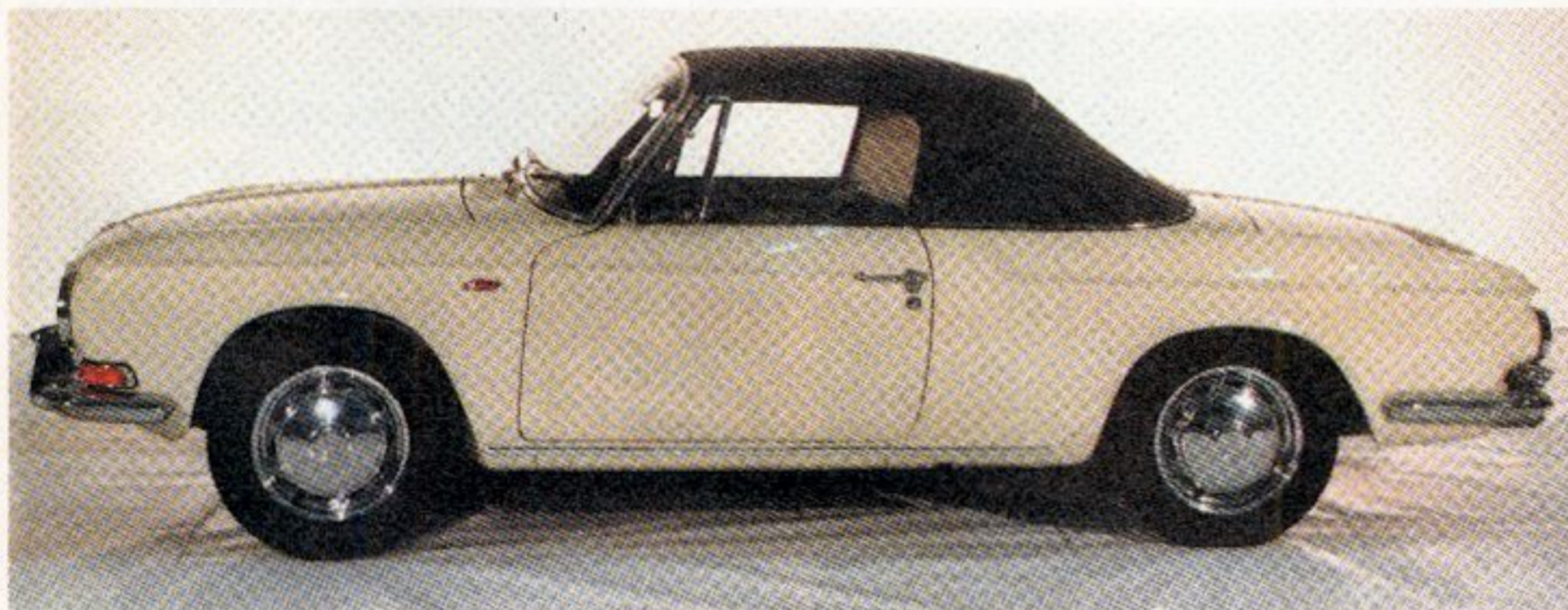
Der Prototyp des 1600 TC steht heute im Karmann-Museum.



Durch das Zusammenziehen des Corvair-Gürtels in Bugmitte bekam der große Karmann seine typische „Nase“.



Langgestreckte Erscheinung: Die schmalen Dachsäulen trugen viel zur eleganten Linienführung bei.



Cabriolet des Karmann Ghia Typ 34: Über die Anzahl der hergestellten Fahrzeuge gehen die Meinungen auseinander und schwanken zwischen 11 und 31. Bei so vielen Prototypen muß es Karmann aber schon sehr ernst gewesen sein.

partie mit den flachen Hauben und die Türen ohne obere Fensterrahmen. Der feingliedrige Dachaufbau mit Rundumverglasung und die großen, geschwungenen Heckscheiben ergaben gute Sichtverhältnisse. Das Auto ist dadurch allerdings gefährlich bei Überschlägen.

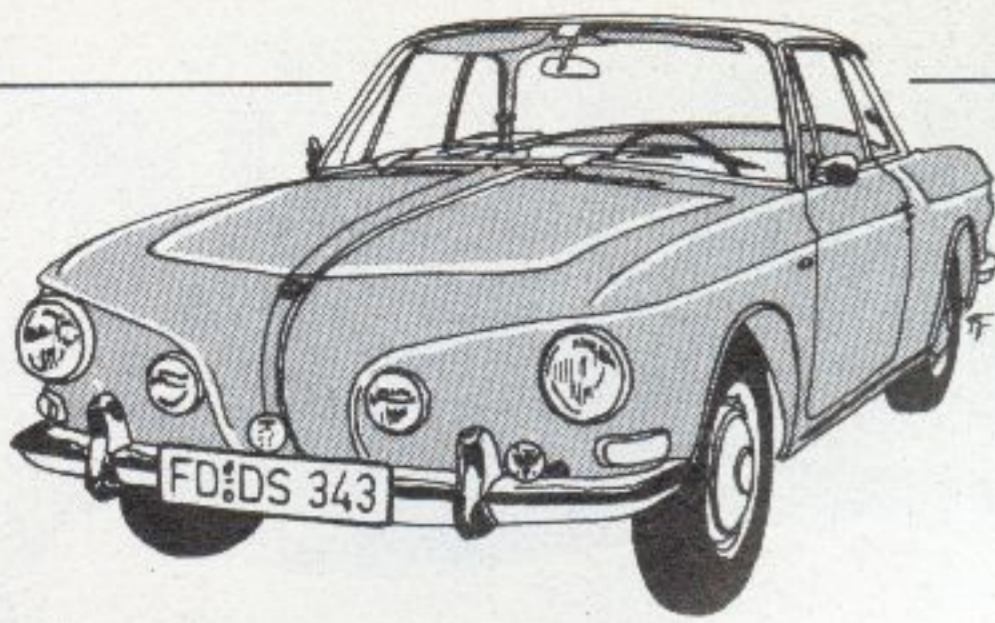
Die Technik wurde fast komplett von der 1500er-Limousine übernommen — Abwei-

chungen gab es nur da, wo sie karosseriebedingt waren, etwa bei der Beleuchtung. Die Unterschiede im Fahrverhalten sind daher auch gering. Seine niedrige Bauweise und der tiefliegende Schwerpunkt erlauben dem Karmann aber eine etwas höhere Endgeschwindigkeit und geringfügig bessere Straßenlage in Kurven (trotz Hecklastigkeit). In den ersten beiden Jahren der Pro-

duktion gab es im großen Karmann einen 1,5-Liter-Motor mit 45 PS (bei 3800 U/min); die Höchstgeschwindigkeit lag bei 137 km/h (Werksangabe 132 km/h). Der Benzinverbrauch war mit 13 Litern (im Stadtverkehr u.U. mehr) höher, als das Werk seiner Kundschaft versprach (8,3 Liter bei konstant 100 km/h).

Als 2/2-Sitzer bietet das Coupé nur vorn bequem Platz. Auf den hinteren Notsitzen werden längere Fahrten zur Qual. Einen Kofferraum gibt es vorn (200 Liter), dazu ein langes, aber sehr flaches Gepäckabteil über dem Motor (125 Liter). Ein weiterer Gepäckraum befindet sich hinter der knap-

KARMANN  
Ghia



pen Rückbank (90 Liter) und kann durch Vorklappen der Lehne bis zu den Vordersitzen erweitert werden (300 Liter). Die Exklusivität des Modells wurde durch ein paar Ausstattungsdetails betont, die es bei VW zum Teil nur hier gab: Zigarettanzünder, Teppichboden, lange Armlehnen, verchromter Schalthebel, hintere Ausstellfenster, breite, schalenförmige Sitze, die sich stufenlos bis in Ruhelage herabsenken lassen sowie gegen einen Aufpreis von DM 750,- ein elektrisches Schiebedach. Das Armaturenbrett erstreckt sich bogenförmig über die ganze Wagenbreite und ist mit drei Rundinstrumenten bestückt. Von links nach rechts sind Benzinuhr mit Kontrolllampen, Tachometer und Zeituhr ange-



„Wer betonte Eleganz mit den praktischen Vorzügen des festen Aufbaues verbinden will, wird das Coupé bevorzugen. Dem mehr sportlich eingestellten Automobilisten steht dagegen das ebenfalls 2/2-sitzige Cabriolet zur Verfügung“, hieß es noch im Prospekt.



Großer Hüftschwung und Scheibenfelgen wie der kleine Bruder: An Alternativen bestand kein Mangel.



Die Dreier-Ehe machte mehrere Schriftzüge notwendig: Ghia-Design, Karmann-Kleid und Volkswagen-Mechanik.

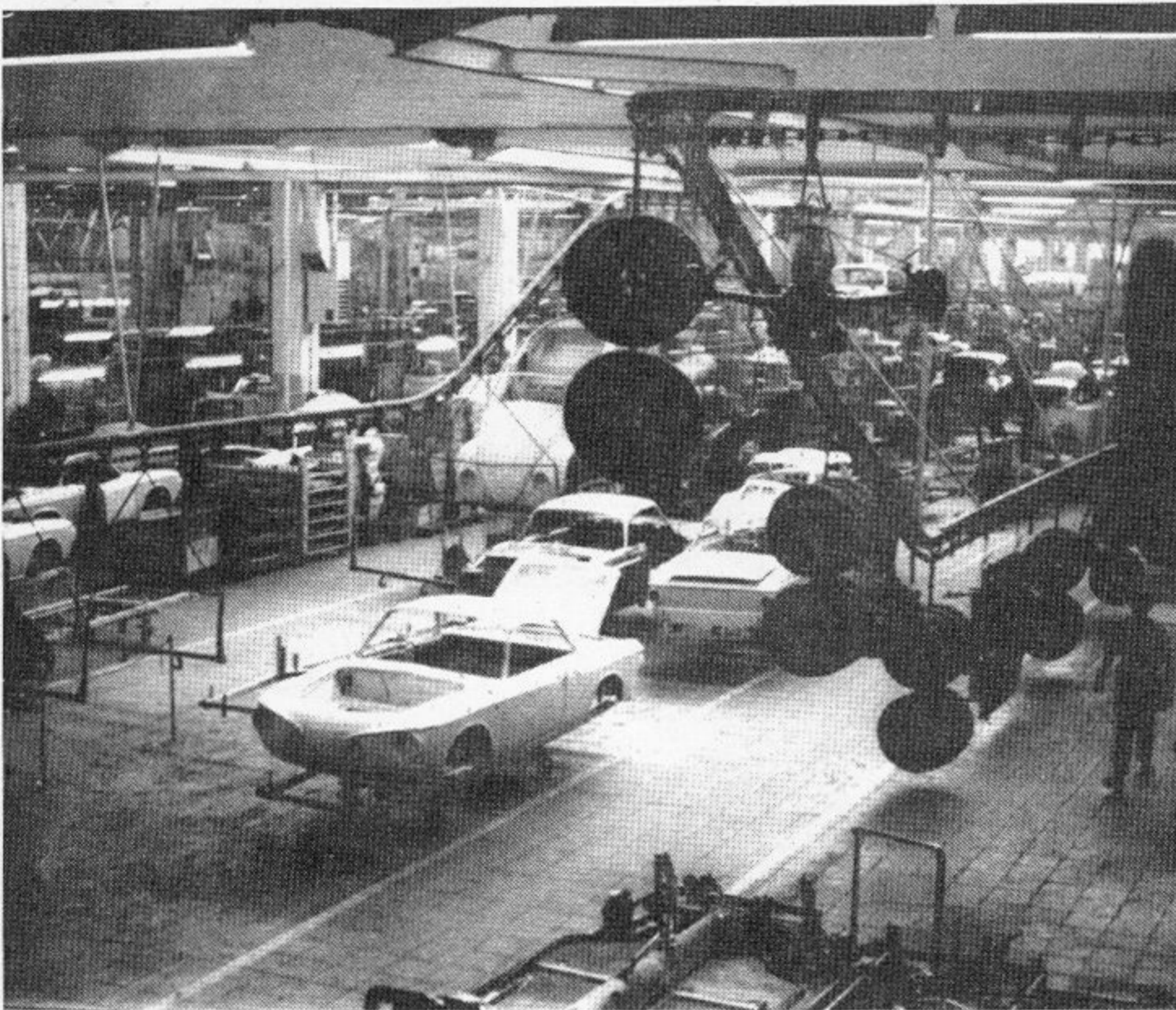


Rund ist Trumpf: traditioneller Sportwagen-Look des Armaturenbretts.

ordnet. Neben dem Handschuhkasten befindet sich noch ein Blindfeld mit strahlenförmigem Einsatz für den Drehzahlmesser. Ganz links befindet sich eine — etwas umständlich zu bedienende — Tastatur für Beleuchtung, Scheibenwischer etc. Das Armaturenbrett lackierte man in den damals üblichen hellen Wagenfarben. Die Polsterauf-



Die Großserientechnik der VW-1500-Limousine machte vielen Käufern die Entscheidung für den großen Karmann leicht.



Blick in die Montagehalle bei Karmann in Osnabrück.

lage aus Kunststoff an der Ober- und Unterkante war ebenso wie das Lenkrad aus der 1500er-Limousine passend zu Polstern und Lack zeitweise sogar farbig zu bekommen (in rot oder hellbraun).

Der große Karmann wurde in der Werbung der Öffentlichkeit als besonders elegantes, luxuriöses und exklusives Spitzenmodell von VW präsentiert. Aus heutiger Sicht mag das naiv erscheinen. Man muß sich aber einmal vorstellen, wie viele mausgraue, dunkel-trübe und spartanisch ausgestattete VW Standard, Opel Olympia, Buckelford oder Lloyd im Jahre 1961 noch herumfuhren.

Ursprünglich bestand der Plan, den Karmann Ghia 1500 auch in einer Cabrio-Version zu bauen — zum Toppreis von DM 9500,-. Von dem sehr schönen Cabrio wurden auch Einzelexemplare als Prototypen hergestellt. Nach Angaben aus Wolfsburg waren es 31 Stück, anderen Quellen zufolge nur 11. Zur Serienproduktion kam es leider nicht, was bei diesem Modell noch mehr zu bedauern ist als beim 1500er-Cabrio des Stufenheckmodells. Das VW-Werk kennt noch zwei erhaltene Exemplare, eines davon steht im Karmann-Museum in Osnabrück, das andere ist in Privatbesitz. Anfangs hatte man wohl daran gedacht,



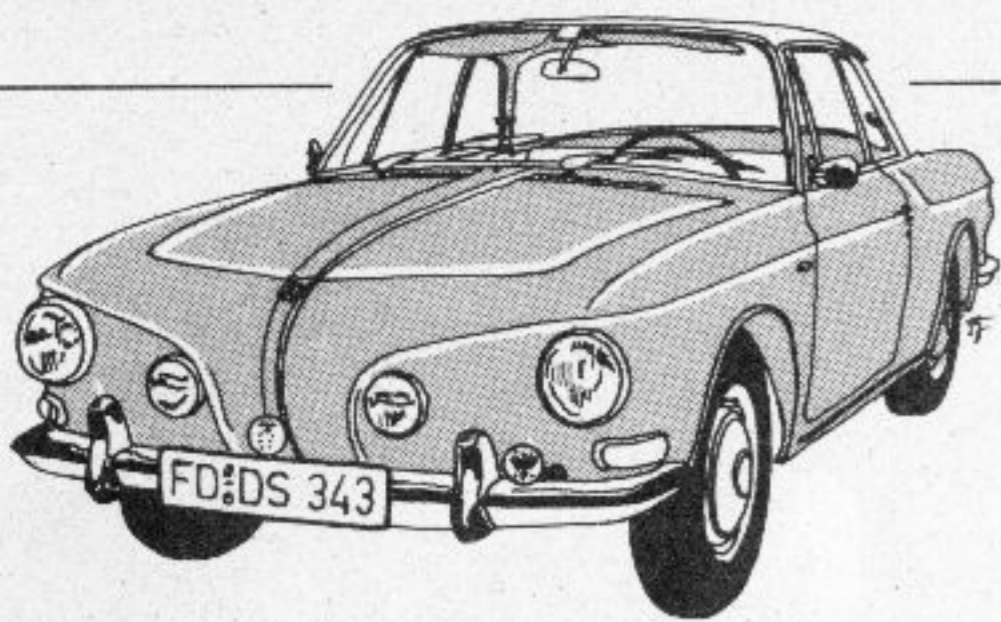
Fertig zur Auslieferung: kleine und große Karmann bunt gemischt.



Einsicht in die Realitäten: Schon auf den Pressebildern sind als Fondpassagiere des 2/2-Sitzers nur Kinder zu sehen.

mit dem Typ 34 den kleinen Karmann langfristig ersetzen zu können. Die Ernüchterung erfolgte auf dem Fuße. Waren es im ersten Jahr, 1962, noch 45 Exemplare, die täglich produziert wurden (Karmann 1200: 65 Stück), so waren es 1963 gerade 28.

**KARMANN**  
Ghia



Um die Nachfrage zu beleben, wurde 1964 der Preis des Ghia 1500 um DM 450,- auf DM 8450,- gesenkt (mit Schiebedach DM 9200,-). Das Interesse belebte sich etwas, und die Produktion stieg auf täglich 34 Stück. Insgesamt aber wurden bis Juli 1969 nur 42.563 Wagen hergestellt.

Im Laufe der Produktion flossen dem großen Karmann alle Verbesserungen der Limousine zu: Der erste Entwicklungssprung war im August 1963, als der 1500 S erschien. Mit dem neuen Zweivergasermotor und 54 PS ausgerüstet war der Typ 34 145 km/h schnell. Er wurde von nun an mit Hochgeschwindigkeitsreifen ausgerüstet. Kleinere Neuigkeiten waren Hauptasten statt Hupring am Lenkrad, geänderte Heizungsbedienung mit Hebeln statt früherem

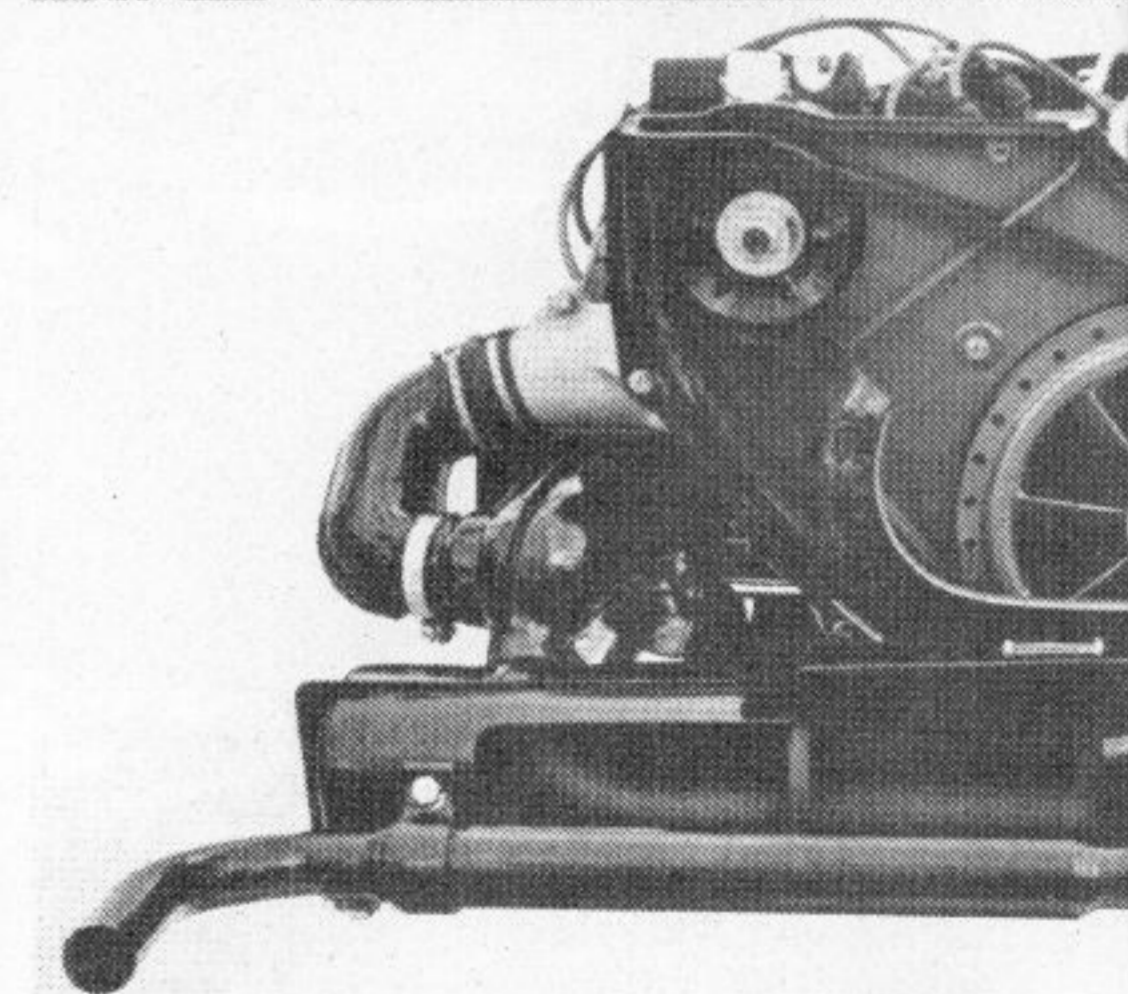
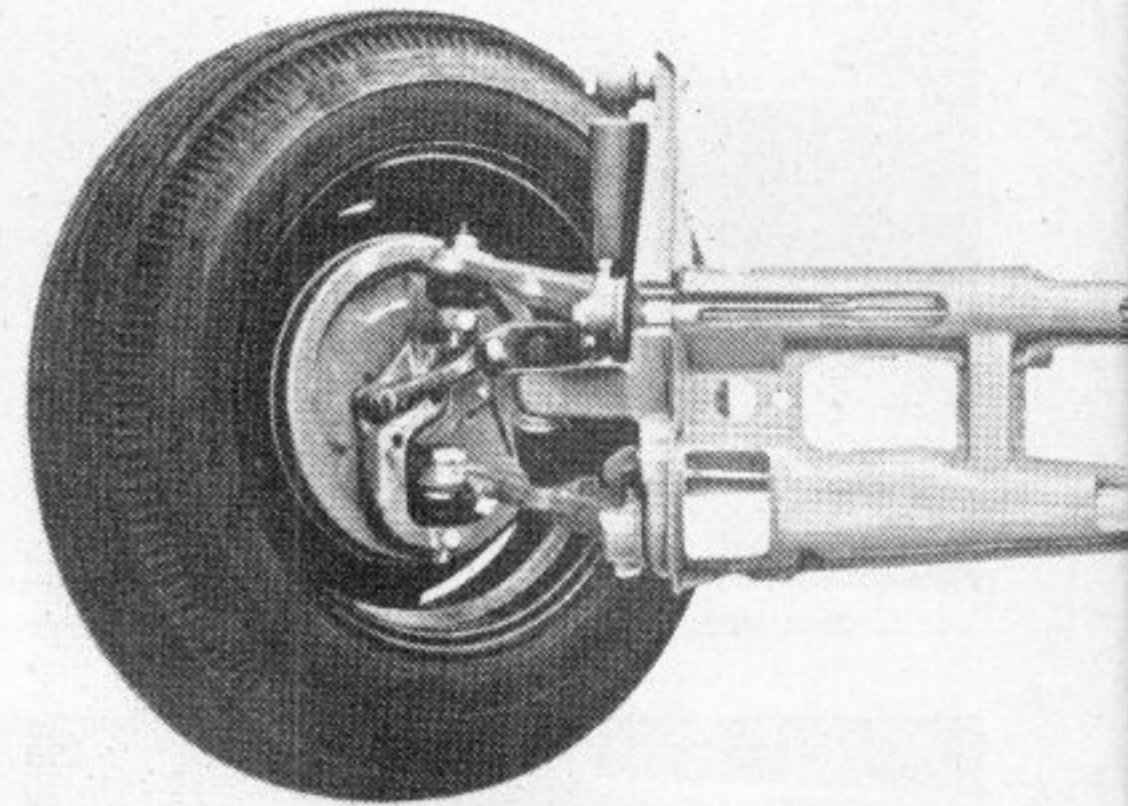
Drehknopf. Die Tachometerskala mit Anzeige bis 160 (vorher 150) war der höheren Motorleistung angepaßt.

Ein Jahr später verschwanden die unvorteilhaften Bedienungstasten zugunsten von Zugknöpfen, der größere Tachometer aus der Limousine kam zum Einbau.

Der 1500er-Motor mit 54 PS hatte zwar erheblich mehr Kraftreserven; die Einstellung der zwei Vergaser bereitete aber für viele Werkstätten Probleme. Weitere Minuspunkte waren der horrende Verbrauch von Superkraftstoff, die starke Neigung zum Klingeln und häufig frühzeitiger Exitus infolge Überdrehung. Da auch der große Karmann oft nur als Zweitwagen (von der Damenwelt) gefahren wurde und deshalb nicht unbedingt sportwagenmäßigen Ansprüchen in Hinsicht auf Motor- und Fahrleistungen genügen mußte, wurde 1965 im 1500 S wahlweise gegen Minderpreis die



„VW 1500 Karmann Ghia Coupé 2/2 Sitze“ war die genaue Typenbezeichnung.

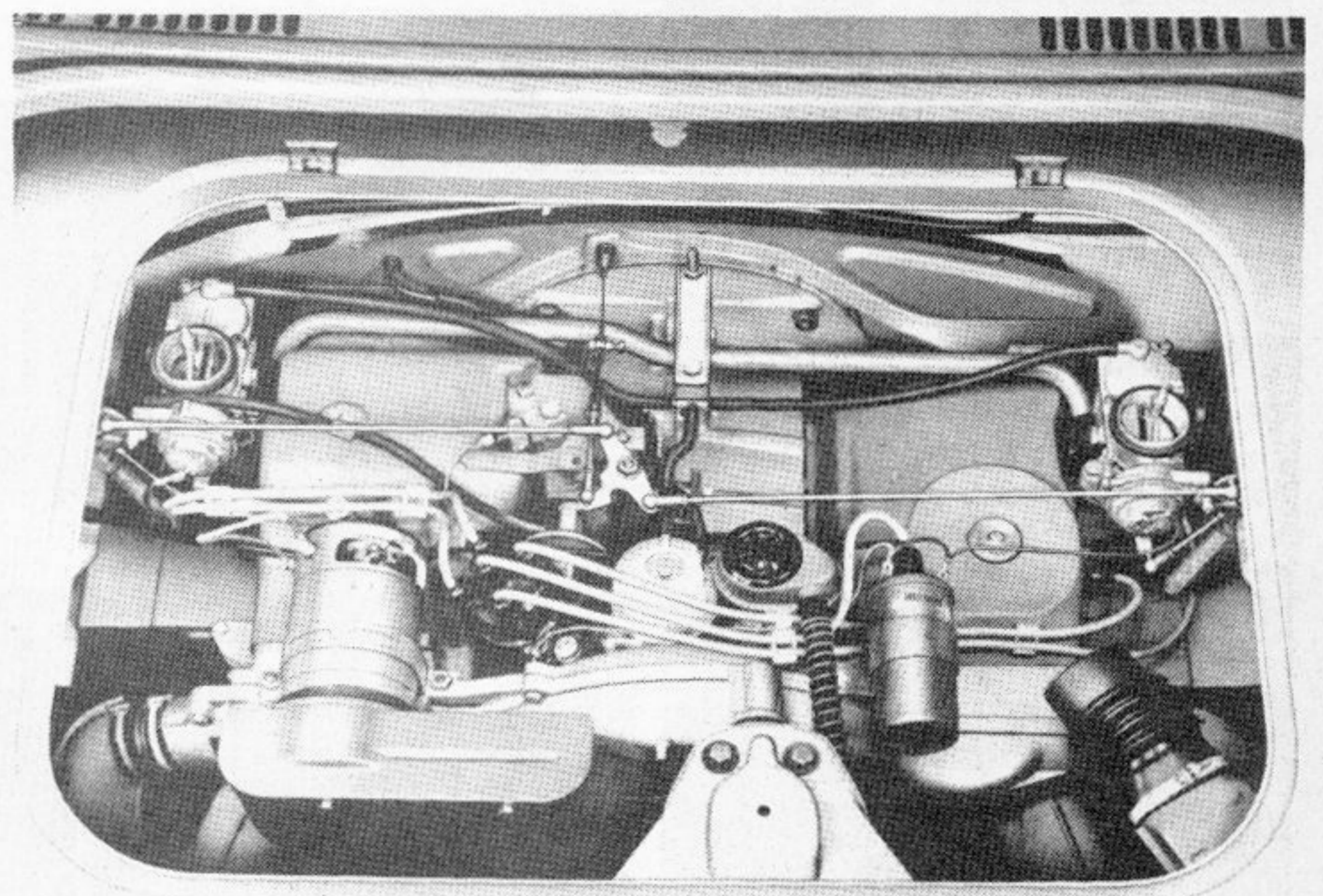
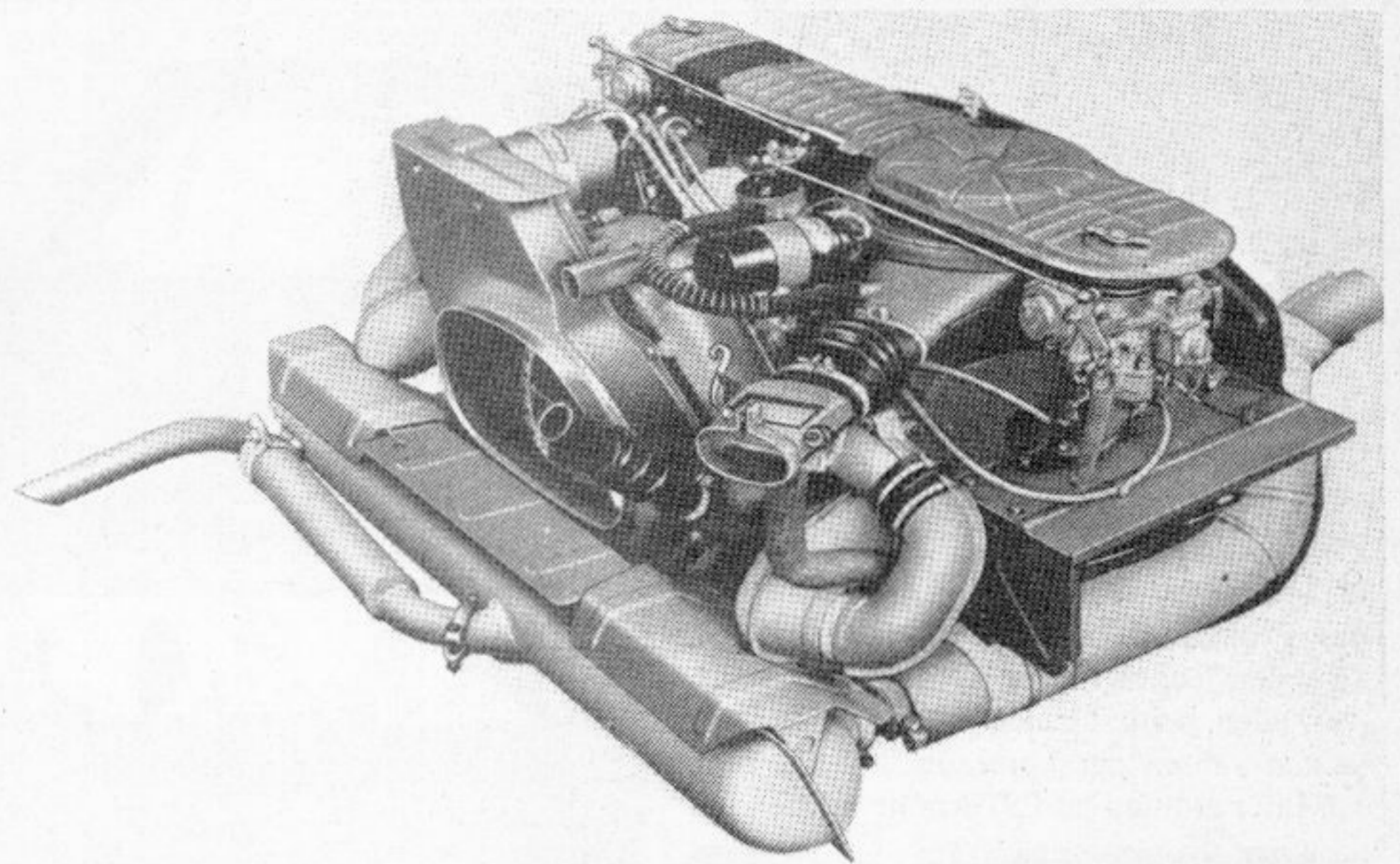
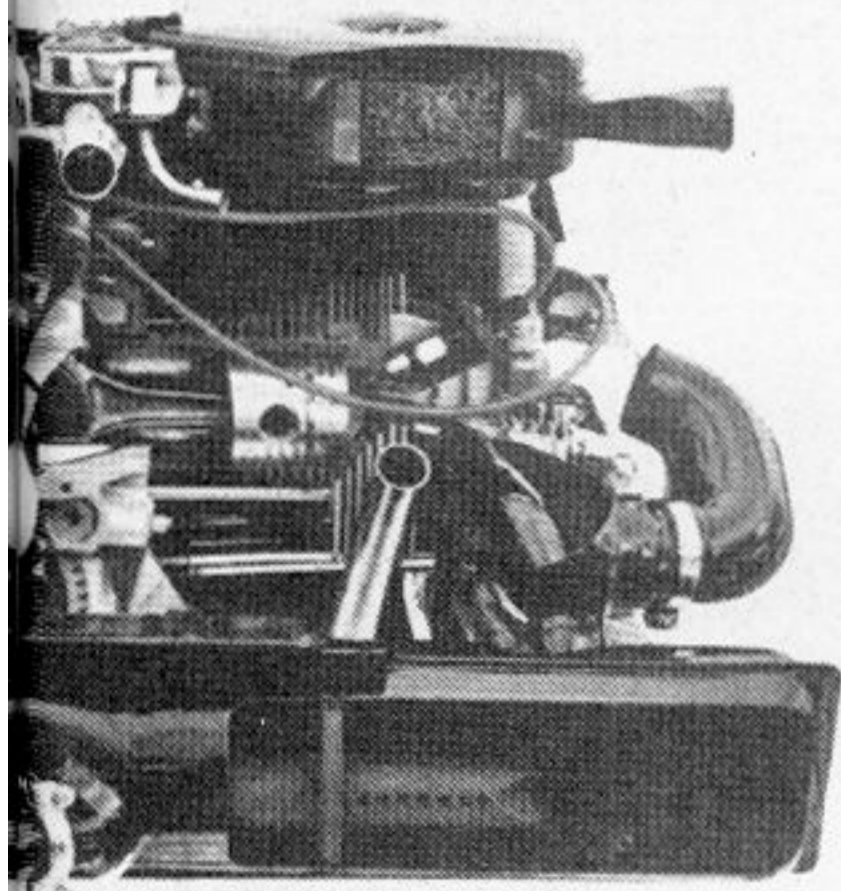
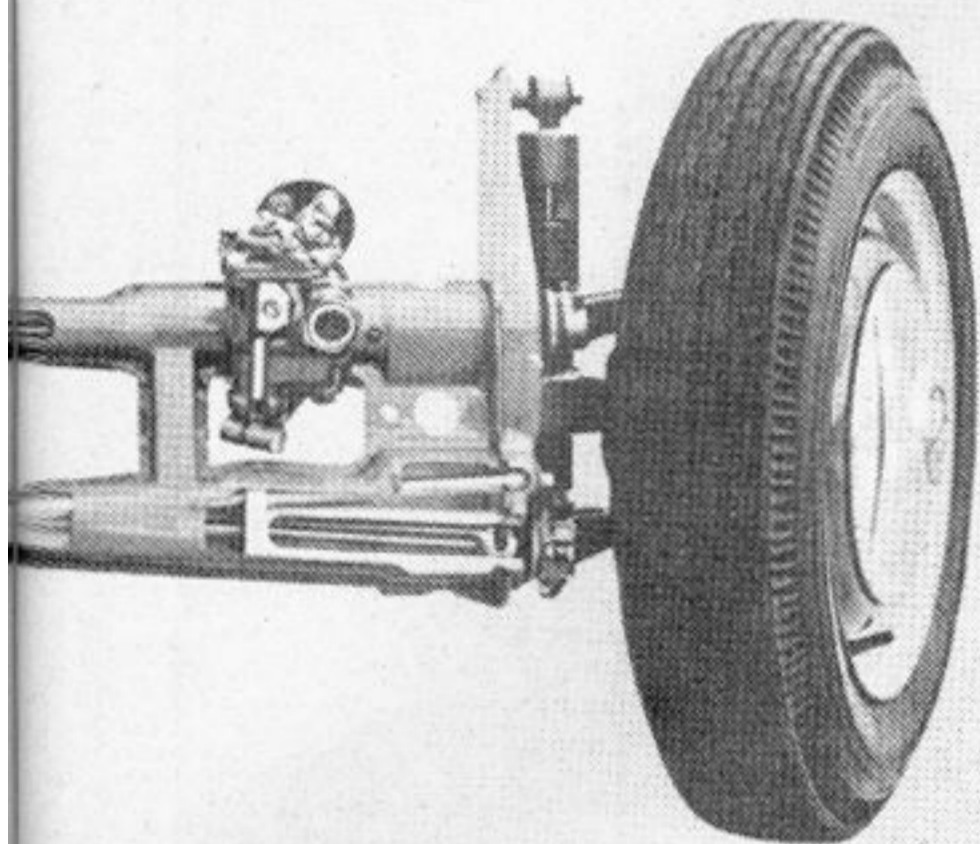
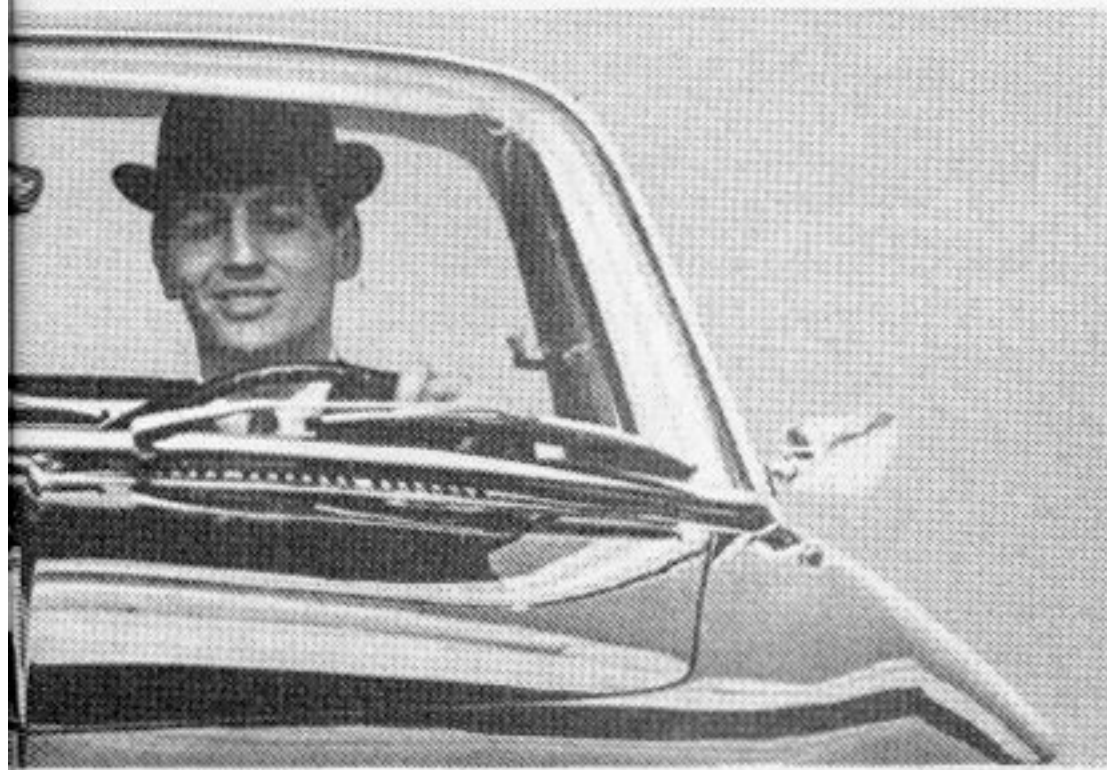


Technik transparent gemacht: Drehstabachse und Boxermotor.

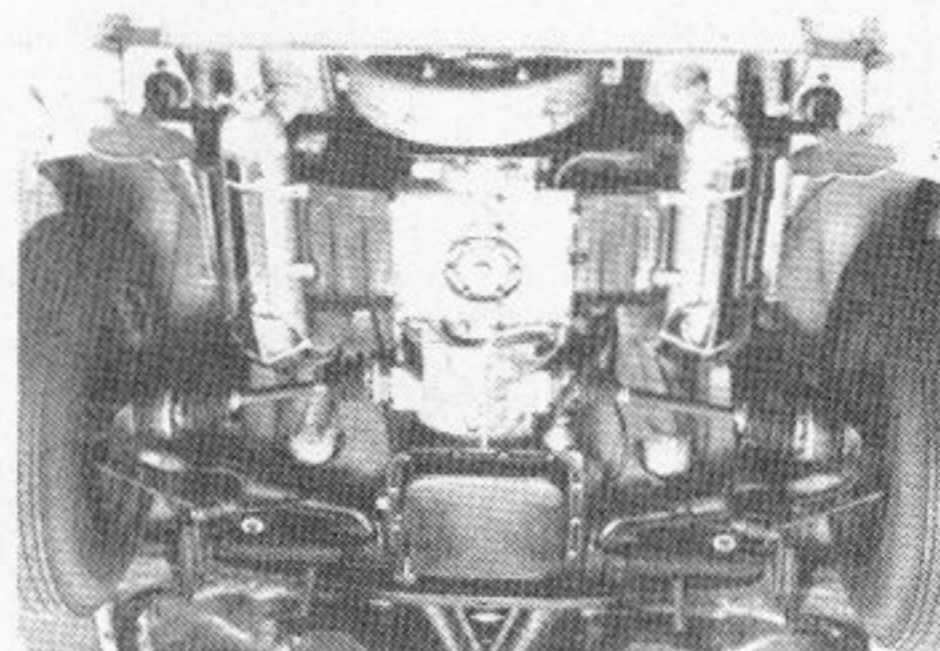
sparsamere 45-PS-Variante wieder angeboten, die sich mit Normalbenzin begnügte. Um dem chronischen Ärger mit dem S-Motor ein Ende zu machen, entschloß man sich, bei gleichbleibender Leistung den Hubraum zu erhöhen. Die 1600er-Motoren überzeugten denn auch durch längere Lebensdauer und konnten zudem wieder mit Normalbenzin gefahren werden (AT-



Zeitgenössisch: Sonntagsausflug mit dem großen Karmann.



Der Zweivergasermotor des 1500 S war ein Problemkind: Die Werkstätten zeigten sich häufig mit der korrekten Synchronisation der Vergaser überfordert.



Einblick: Pendelachse und Motor von unten.

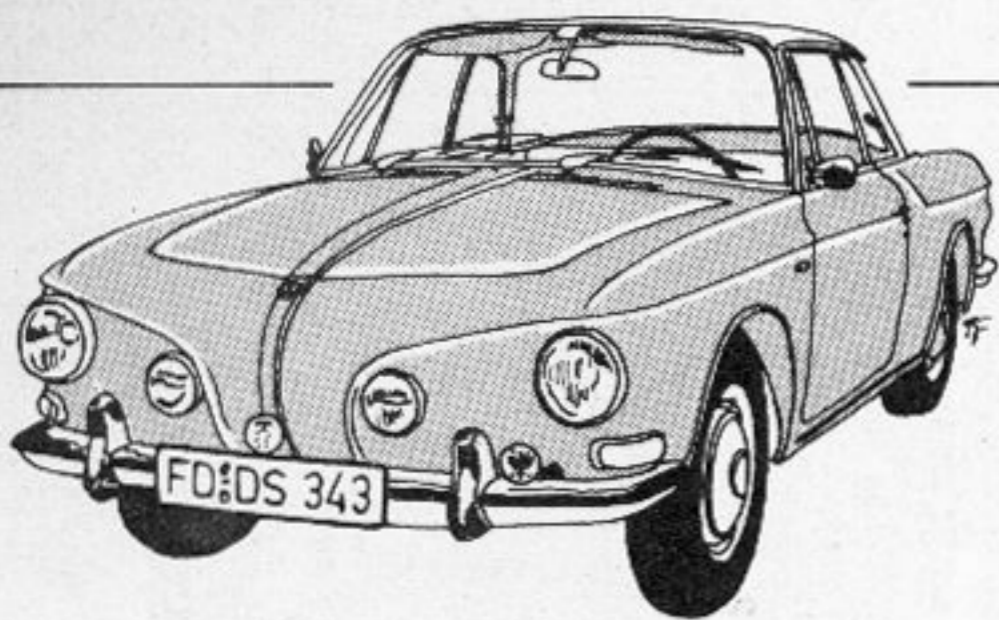
Motoren für den 1500 S hatten fortan nur noch 52 PS, waren aber für Normalbenzin ausgelegt). Ab Herbst 1965 präsentierte sich der Typ 34 daher unter der neuen Bezeichnung „VW Karmann Ghia 1600 L“. Von der Stufen- und Fließheck-Limousine wurden die vorderen Scheibenbremsen übernommen, aber die schwächere 45-PS-Version verschwand beim Karmann endgültig aus dem Programm. Außerdem gab es geringe optische Veränderungen: neue Farben und Radzieringe, wieder Hupring

und einen veränderten Schriftzug am Heck. Zum Modelljahr 1967 erhielt der große Karmann eine Ausgleichsfeder an der Hinterachse und die stärkere 12-Volt-Anlage. Das Armaturenbrett war nun mit einer Holzmaserfolie überzogen, die Bedienungsknöpfe aus schwarzem Weichplastik. Ins Interieur kamen auch neue Stoff-/Kunstledersitze. Äußeres Merkmal des Modells '68 ist die nach außen verlegte Tanköffnung. Der passiven Sicherheit dienten jetzt eine Sicher-

heitslenksäule und Zweikreisbremsen. Der große Karmann konnte jetzt wie alle VW 1600 mit Getriebeautomatik geordert werden und war dann auch mit Schräglenkachse ausgerüstet (Aufpreis DM 802,-). Im letzten Modelljahr, also 1969, war die moderne Hinterachse statt der alten Pendelachse auch in Fahrzeugen mit Schaltgetriebe serienmäßig. Hinzu kam zuletzt auch die heute längst obligatorische Warnblinkanlage. Dagegen gab es nie die elektronische Benzineinspritzung, die gegen Aufpreis in der Limousine zu haben war.

Der große Karmann ist nie so erfolgreich wie sein kleiner Bruder gewesen, denn mit ihm wurden letzten Endes die gleichen Käu-

**KARMANN**  
Ghia



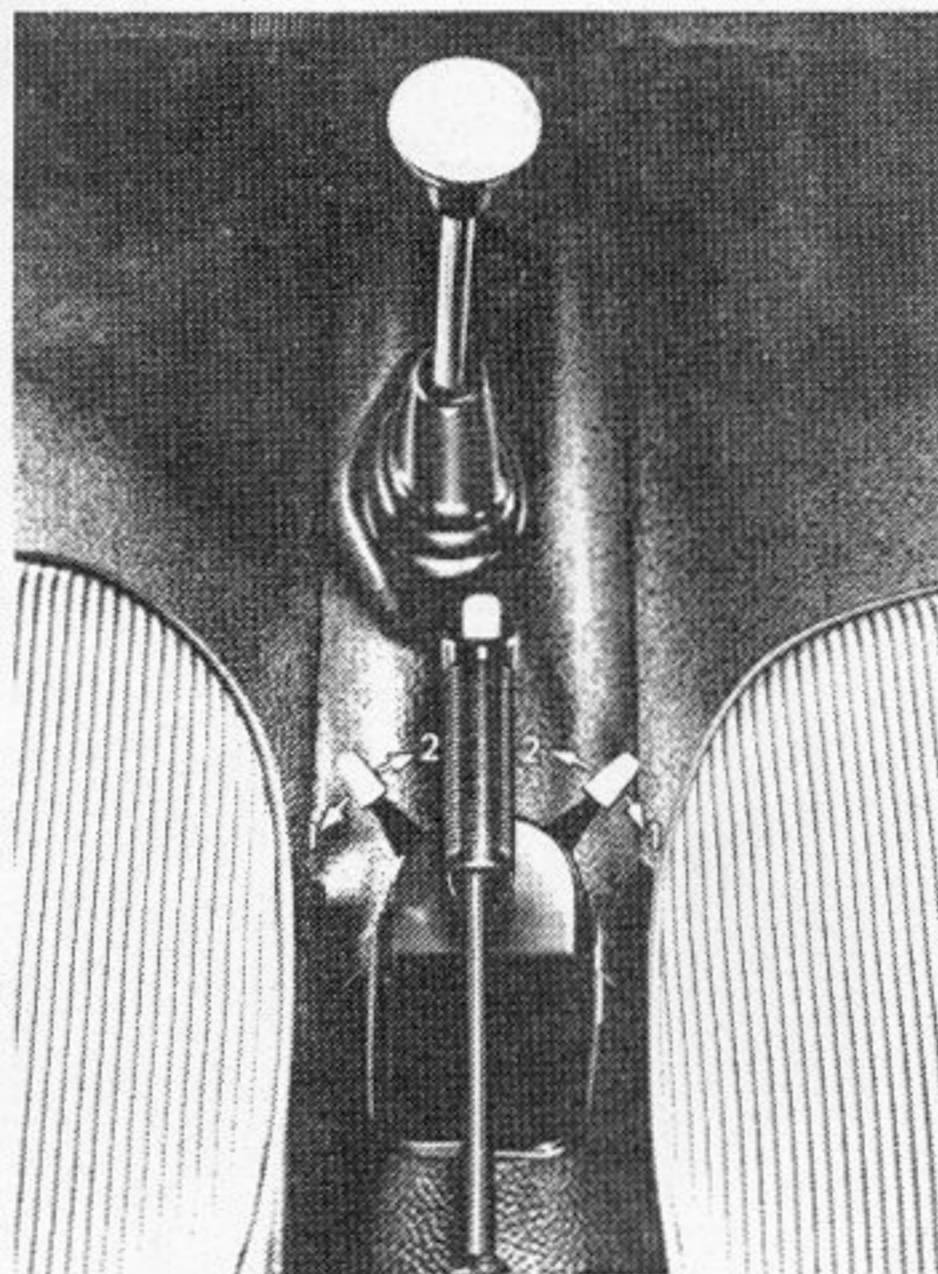
ferschichten angesprochen wie mit dem kleineren Modell, das als Zweitwagen vielen aber völlig genügte. Eine Aufsplitterung des Programms war aus wirtschaftlichen Gründen jedoch unsinnig. Darüber hinaus war auch beim kleinen Karmann in den letzten Jahren der Hubraum auf 1,5 und 1,6 Liter (44 und 50 PS) erhöht worden (er



Neuer Karmann im Alten Land.



Spitzenexemplare wie dieses sind heute selten geworden.



Mitteltunnel mit Schalthebel, Handbremse und Heizungsregelung.

## Aus dem MARKT- Clubadressen-Verzeichnis\*

**IG der Karmann Ghia Fahrer/-innen**  
Uwe Witkowski, Im Schmidtenstück 14  
D 5401 Ney

**Karmann Club Deutschland**  
M. Köhne, Borsigstr. 6  
D 5090 Leverkusen 3

**Karmann Ghia Club Berlin**  
Olaf Schütt, Am Fischtal 93  
D 1000 Berlin 37

**Karmann Ghia IG Bochum**  
Rolf Siegner, Karl-Leicht-Str. 11  
D 4630 Bochum 1

**Karmann Ghia IG Bonn**  
Olaf Neunkirchen, Grabenstr. 108  
D 5300 Bonn 3

**Karmann Ghia IG Friesland/Weser-Ems**  
Günther Behrends, Rügenstr. 6  
D 2948 Schortens

**Karmann Ghia IG Hannover**  
Frank Richter, Im Haspelfelde 13  
D 3000 Hannover 1

**Karmann Ghia Club Kassel e.V.**  
Beethovenstr. 2  
D 3506 Helsa

**Karmann Ghia IG Köln**  
Michael Rösing, Lahnstr. 7  
D 5000 Köln 91

**Karmann Ghia Club Neuss**  
Ruth Thielen, Pappelweg 8  
D 4040 Neuss 21

**Karmann Ghia IG Kreis Pinneberg**  
Peer Schmidt, Ellerbeker Weg 61g  
D 2084 Rellingen 1

**Karmann Ghia Club Südhessen**  
Heide Thoma, Wilhelmstr. 53  
D 6078 Neu-Isenburg

**VW Karmann-Ghia Schweiz**  
Paul Rupf, Charlottengasse 3  
CH 8887 Mels

**Karmann Ghia Club Austria**  
Peter Mayer, Margaretengürtel 38-40/1/20  
A 1050 Wien

\* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 700 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

### Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

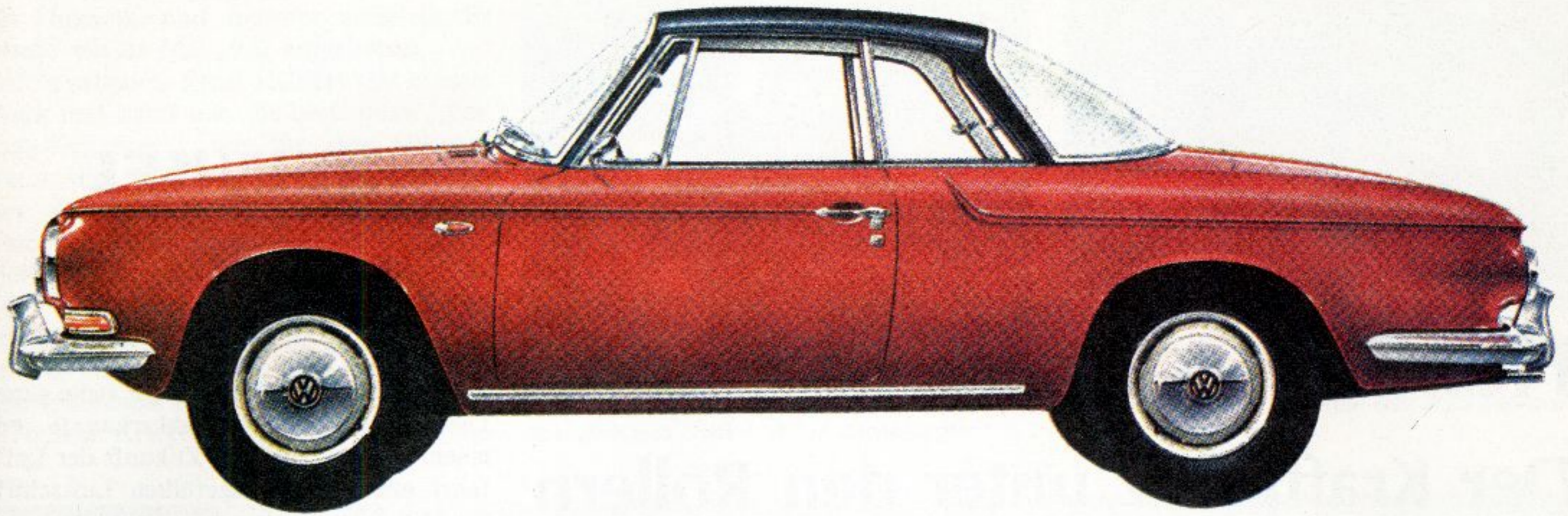
**756 Fahrzeuge**  
vom Typ Karmann Ghia 34.  
Stichtag: 1. Juli 1987.

Diese Zahl beinhaltet alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare des genannten Typs in der Bundesrepublik Deutschland.

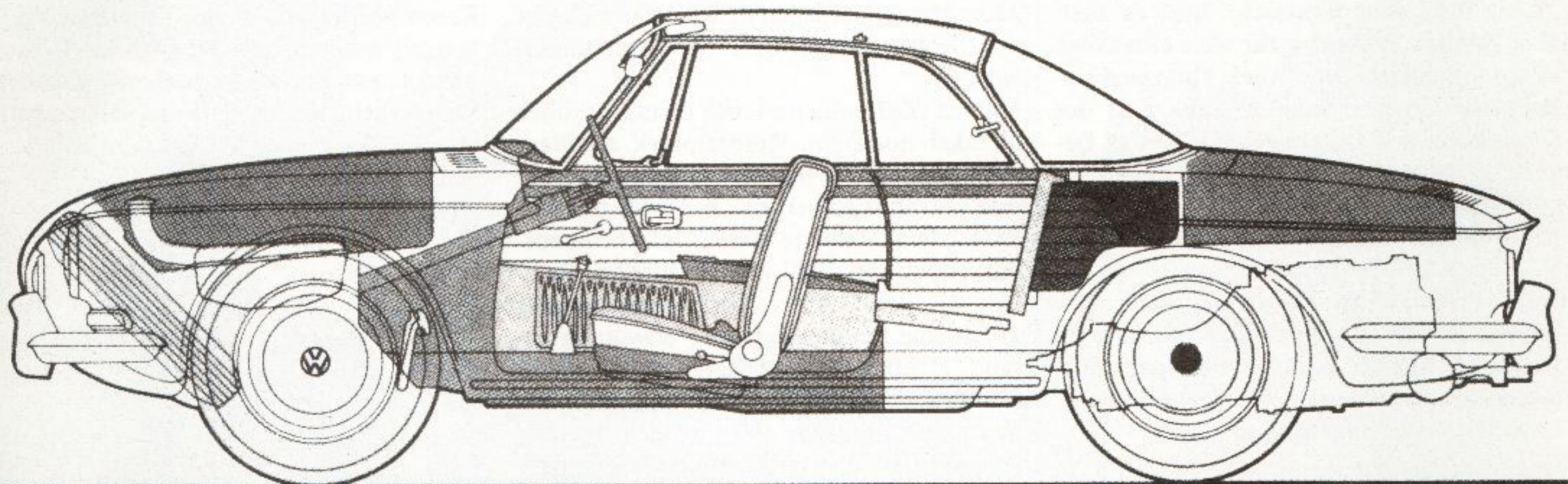


On the Beach: Reiten, Strandurlaub und großer Karmann.





Die Zweifarbenlackierung betont die gestreckte Form, indem das Dach luftig abgehoben wird.



Doppelter Kofferraum und zusätzliches Gepäckfach hinter der rückwärtigen Bank, das durch Vorklappen der Lehne bis zu den Vordersitzen erweitert werden konnte.

### Technische Daten

|                              | 1500  | 1500 S      | 1600 L       |
|------------------------------|---|-------------|--------------|
| <b>Motor</b>                 | Vierzylinder-Viertakt-Boxer in Flachbauweise; luftgekühlt; zentrale Nockenwelle; hängende Ventile; vierfach gelagerte Kurbelwelle |             |              |
| <b>Hubraum</b>               | 1493 ccm  |             | 1584 ccm     |
| <b>Bohrung x Hub</b>         | 83 x 69 mm  |             | 85,5 x 69 mm |
| <b>DIN-PS bei U/min</b>      | 45 bei 3800   | 54 bei 4200 | 54 bei 4000  |
| <b>Chassis</b>               | Plattform-Rahmen mit Mittelträger   |             |              |
| <b>Vorderachse</b>           | Einzelrad-Aufhängung an längsliegenden Kurbellenkern, Drehfederstäbe und Teleskop-Stoßdämpfer, Querstabilisator                   |             |              |
| <b>Hinterachse</b>           | Pendelachse an Längslenkern, Drehfederstäbe und Teleskop-Stoßdämpfer  |             |              |
| <b>Länge x Breite x Höhe</b> | 428 x 162 x 133 cm  |             |              |
| <b>Bauzeit</b>               | 1962 - 1963   | 1963 - 1965 | 1965 - 1969  |
| <b>Stückzahl</b>             | 42.000 Exemplare  |             |              |



Die Einbauverhältnisse des Motors erfordern geschickte Mechanikerhände.

hieß von 1967 bis 1970 ebenfalls „Karmann Ghia 1500“). In der Motorisierung war er so nahe an den größeren Bruder herangerückt, daß die Differenz immer geringer wurde.

Die durch die VW-Tradition (luftgekühlter Heckmotor) prinzipbedingten Nachteile wogen zudem bei größeren Wagen schwerer. Zur Produktionseinstellung trug zusätzlich bei, daß es für anspruchsvollere Käuferkreise zunehmend Alternativen bei der Konkurrenz gab, die sportlichen An-

sprüchen viel mehr entgegenkamen — wie etwa der Opel GT oder Rallye Kadett, Fiats 850 oder 124 Coupé, Glas 1300 GT, NSU Wankel, Renault Caravelle 1000 S, Simca 1000 Coupé oder die sportlichen Ausführungen des Opel Rekord oder Ford Taunus. Die meisten dieser Autos entstammten wie der Karmann aus Großserien, hatten aber überdies noch den Vorzug, daß sie mehr Leistung und Reisekomfort (Bequemlichkeit, Kofferraum) boten.

Als die Produktion des Karmann 1600 im

Sommer 1969 eingestellt wurde, stand denn auch ein Nachfolger bereit, der sportliches Aussehen mit sportlichem Charakter verband und einen prestigeträchtigen Namen hatte: VW-Porsche 914.

H.G.M.

**KARMANN**  
*Ghia*