

Renault 4: kultig und günstig.  
Tipps für den perfekten Kauf

Meilenwerk Zürichsee:  
Oldtimer-Treff der Zukunft

Schweizer Schätze: Die grösste  
Rolls-Royce & Bentley-Sammlung

# auto ILLUSTRIERTE

# KLASSIK

Das Schweizer Magazin für klassische Automobile

Heft 3 | 2011 Fr. 9.50



7 Pässe mit dem E-Type

**ZWEI  
TIP-TICKETS  
FÜR DIE AROSA  
CLASSIC CARS  
ZU GEWINNEN!**

## VW Karmann Ghia Typ 34

# Italienischer Volkswagen



RESTAURATION PRESTO D9

tät im neuen Glanz



PFELEGETIPP

So hält das Leder länger

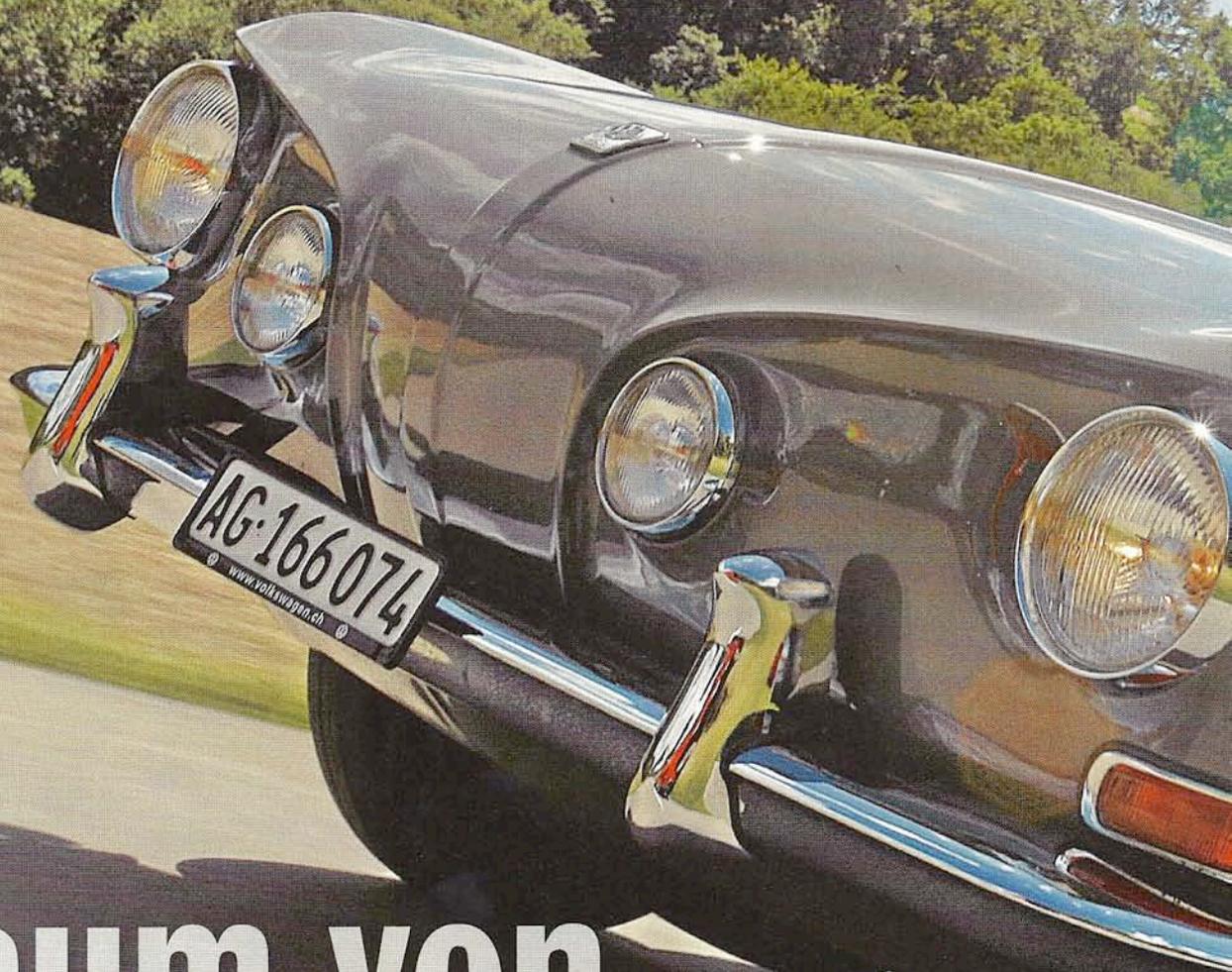


KLASSIKER IN DER KURVE

Indy-Stimmung in Oerlikon

**Kleinanzeigenmarkt**  
Mehr als 200  
Klassiker aus der  
Schweiz

9 172234983008



# Traum von einem Volkswagen

Der grosse Karmann Typ 34 – erfolglos im Markt,  
aber der eleganteste Volkswagen aller Zeiten.  
Vor 50 Jahren debütierte er auf Basis des Typ 1.





Standard: Die kleinen Dreieckfenster vorn und das Lenkrad mit dem Hupenring erinnern nicht zufällig an den Käfer.



Serie: Nur am Heck stand Karmann Ghia. Auf der Fronthaube klebte ein Spenderausweis vom VW 1500, Typ 3.

Text: Stefan Fritschi  
Fotos: Richard Meinert

Der grosse Bruder des Karmann Ghia ist vielen ein Unbekannter. Weder von der Popularität noch mit der Stückzahl konnte der «grosse Karmann» je mit dem kleinen Bruder konkurrieren, der als «Käfer im Sonntagsanzug» beliebt war.

Dabei wollten seine Erfinder in Osnabrück nur ihren Erfolg wiederholen: Der kleine Karmann, Typ 14, stand nämlich auf der Plattform des Käfers, dem Typ 1. Das bedeutete viele Gleichteile sowie einfacher Service bei VW-Garagisten.

Ähnliches war mit dem grossen Karmann geplant. Der Typ 34 sollte auf der damals neuen Modellreihe von VW basieren, dem Typ 3, besser als VW 1500 bekannt.

Seinen ersten Auftritt hatte das elegante Topmodell anlässlich der Weltpremiere des Typ 3 an der IAA im September 1961. Neben dem werkmässigen VW 1500 als Stufenheck, Fliessheck und Variant

stellte Karmann ein 2+2-sitziges Coupé und Cabriolet vor. Letzteres blieb ein Prototyp, und damit ist vorab verraten, wie es um den Erfolg des grossen Karmann stand.

Die Geschichte des Typ 34 beginnt Ende der 50er-Jahre, als Wilhelm Karmann junior seine guten Kontakte nach Wolfsburg nutzte. Schliesslich baute das traditionsreiche Karosseriewerk in Osnabrück bereits das Käfer-Cabrio und den Typ 14 mit Blech- oder Stoffdach im Lohnauftrag von Volkswagen.

Die geplante neue Mittelklasse des 1500ers bot Karmann die Chance, in ein höheres Segment einzusteigen. Zwar hielten die Wolfsburger an Heckmotor und Luftkühlung fest, und sogar der Käfer-Radstand von 2,40 Metern wurde beibehalten, damit er in die Prüfstände der Werkstätten passte. Aber die grössere Karosserie und der auf 45 PS erstarkte 1500er-Motor versprachen bessere Margen und mehr Prestige. Das Projekt «Lyon» war geboren.

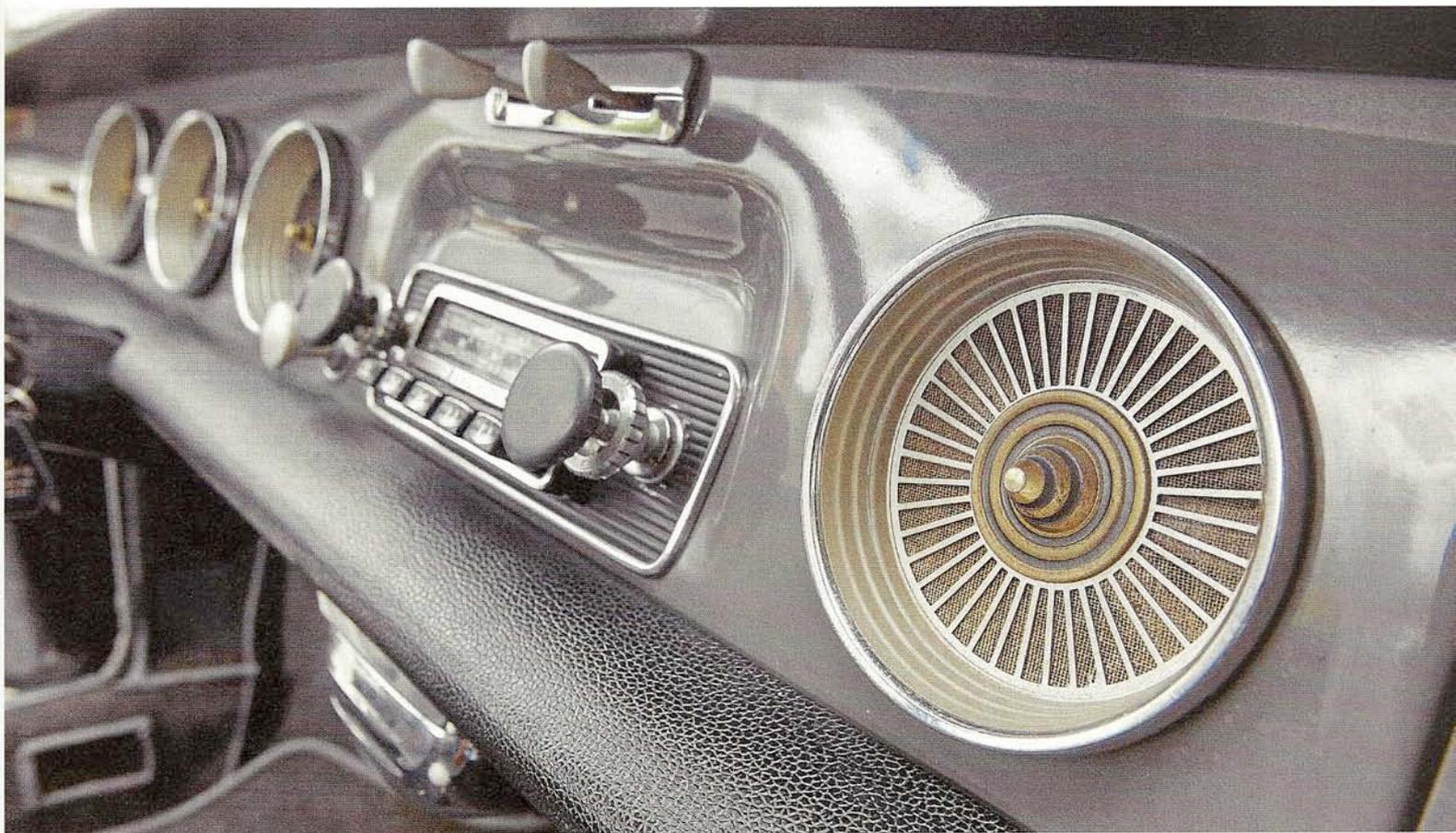
Das umso vielversprechender aussah, weil der Technikspender

Typ 3 optisch sehr dezent geworden war, um es behutsam auszuwickeln. Das adenauersche Credo «Keine Experimente!» war bei ihm ausgeprägt, die Käfer-Gene über runden Formen und kräftigen Dachaufbau stark sichtbar. Das galt ebenso für den kleinen Ghia.

## Designchef Luigi Segre schuf für den Typ 34 eine völlig neue Linie

Auch dort sorgten ausgeprägte Kotflügel ohne horizontale Linien für optische Bodenhaftung und eine gewisse Behäbigkeit. Luigi Segre, Designchef des Turiner Ghia, wusste, dass lediglich eine grössere Version des Typ 3 nicht den gewünschten Effekt bringen würde. Man brauchte für Volkswagen eine ganz neue Linie.

Das Ergebnis, welches bereits im Frühling 1961 mehr oder weniger



Schlicht: Zeitgemäss mit Hebelchen für die Lüftung und klassischem Radio sowie einer rechtsseitig montierten Box. Das Interieur fiel bescheidener aus als die Karosserie aus.

absichtlich der Presse zugespielt wurde, war ein Entwurf, der sich ganz und gar vom gängigen VW-Schema gelöst hatte.

Das neue VW-Karmann-Gesicht prägten weit auseinanderliegende und gewöhnungsbedürftige Doppelscheinwerfer. Sie wurden von einer scharf gezeichneten Blechfalte überdacht, die seitlich in die Kotflügel und schliesslich um das ganze Heck herumreichte.

Die Naht war weit über den Radhäusern angeordnet und legte den optischen Schwerpunkt auf eine ungewohnte Höhe. Der neue Karmann klebte somit nicht auf dem Asphalt, nein, er schwebte quasi auf der Strasse. Der Dachaufbau formte mit hochgezogenen Panoramasscheiben vorn wie hinten und filigranen Säulen einen luftigen Pavillon, der die runden Blechdächer der Schwestermodelle alt aussehen liess. Die Aussichten, vermögende Unternehmerrinnen oder Akademikerinnen beim Aufstieg auf ein neues Modell an VW weiter zu binden, waren vielversprechend.

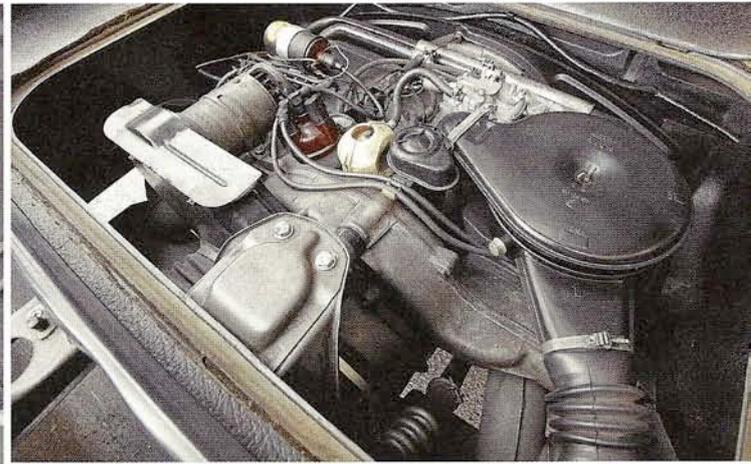
### Gebremster Verkaufserfolg

Trotzdem kamen die Verkäufe nie richtig ins Rollen. Eine Ursache mag die recht optimistische Preisansage gewesen sein. Der Typ 34 kostete in der Schweiz 11 750 Franken. Dafür konnte man sich einen leistungsstärkeren, Käfer-Imagefreien Engländer oder Italiener vors Haus stellen, und der Porsche 356 kam in Reichweite.

Und es darf nicht vergessen werden, dass die angestammten VW-Kunden mit ihren Ansprüchen ganz woanders zu Hause waren als der elitäre Typ 34. Die Kundschaft, die etwas Besonderes suchte, war mit dem kleinen Ghia bestens bedient. Der Grosse war womöglich die Antwort auf eine Frage, die nie

Spartanisch: Staufach hinter der Rückenlehne und eine harte Bank über dem hohen Mitteltunnel – wie im kleinen Karmann Typ 14.





Schön: Runde Gläser vorn und hinten, darüber der markante Blechfalz. Der 1500er-Boxermotor leistete erst 45, später 54 PS.

wirklich jemand gestellt hatte. Die hübsche Cabrio-Version hatte damit keine Chance. So wie der bestechend schöne, aber erst später öffentlich gezeigte Typ 34 TL mit Fließheck und grosser Heckklappe.

Erschwerend kam hinzu, dass im Gegensatz zum kleinen Typ 14 dem Typ 34 das Land der unbegrenzten Verkaufszahlen verwehrt blieb. Chevrolet sah im Design eine

exklusivsten Volkswagen der Firmengeschichte sass.

Verarbeitung und Fahrverhalten bekamen bei den Testern gute Noten. Die typischen Fahreigenschaften der Heckmotor-VW fanden sich in zivilisierterer Form wieder. Wegen des tiefen Schwerpunkts und der niedrigen Silhouette waren der Kombination «fast leerer Tank – Seitenwind – nasse Strasse» der Schre-

cken genommen. Es mangelte weder an Schulterbreite noch an Kopffreiheit, und zwei Kofferräume standen zur grossen Reise bereit.

Der Pilot blickte allerdings auf ein gestalterisch sehr schlichtes Cockpit ohne formale Höhepunkte. Erst in späteren Jahren gesellte sich dank Holzfolie anstelle von Wagenfarbe ein Hauch Luxus hinzu. Die Sitze waren tief angeordnet, was zu

einer entspannten Sitzposition führte – und einem etwas weit entfernten Schalthebel.

Trotz der sportiven Anmut der Karosserie vermied es die VW-Presseabteilung, von einem Sportwagen zu sprechen. Man war sich des Leistungsmankos des 1500er allzu bewusst. Besserung brachte ab 1964 der 1500 S mit 54 anstatt 45 PS. Das «S» stand nicht nur für eine höhere Verdichtung und zwar statt eines Solex-Vergasers, sondern auch für das teurere Superbenzin.

Deshalb kam ab 1966 der 1600er zum Einsatz. Der bot mehr Drehmoment bei gleicher PS-Zahl, da der grössere Hubraum konnte die Verdichtung zurückgenommen und mit Normalsprit gefahren werden. Optional gab es ab 1967 sogar eine Dreigang-Automatik.

Nicht überraschend folgte bereits 1969 nach nur 42505 gefertigten Fahrzeugen das Aus. Als Trost blieben Cabrio und Coupé vom kleinen Typ 14 noch bis 1974 im Programm und erreichten insgesamt das Zehnfache an Verkaufszahl

## Wegen Ähnlichkeit mit der Corvair blieb der US-Markt verschlossen

Kopie ihres Corvair-Modells. Dieses hatte notabene einen luftgekühlten Boxermotor nach Wolfsburger Vorbild im Heck. Aber man beharrte auf dem Plagiatsvorwurf, und VW wurde der Verkauf in den USA untersagt. Ein Jammer. Wer das elektrische Schiebedach geordert hatte, merkte sofort, dass er im



Gradlinig: Scharfe Kante und Motor statt Kofferraum.



Sportlich: Die Fahreigenschaften waren besser als bei anderen Heckmotor-Volkswagen, nur die Leistung war zu schwach. Die italienische Linie war ein kompletter Bruch mit dem VW-Design.

### Exklusive Sammlerszene

Logischerweise ist der Typ 34 deshalb ein seltener Anblick geworden. Wer sich in ihn verliebt, wird es schwer haben, einen zu finden, trotz niedriger Notierung. Gute Fahrzeuge sind in festen Händen und wechseln nur selten den Besitzer. Selbst ein dicker Scheck wirkt wenig, weil diese Rarität in der Szene weitergegeben wird oder von Freunden und Familienangehörigen bereits vorreserviert ist.

Günstige Exemplare in ungepflegtem oder verbasteltem Zustand brauchen Geduld, kundige Restaurierhände und ein gutdotiertes Budget. Rostfrass taucht an den unmöglichsten Stellen auf. Da viel geschweisst und wenig geschraubt wurde bei der Produktion, ist die Instandsetzung aufwendig. Modellspezifische Ersatzteile sind teilweise extrem rar und teuer.

Wer bereits einen Typ 34 in der Garage hat, ist ein Glückspilz. Er ist mit einem allürenfreien Topmodell der Autogeschichte liiert und zieht Blicke der Anerkennung auf

sich. Die Technik-Zeitschrift «Hobby» traf bereits am 6. Dezember 1961 den Nagel auf den Kopf: Der grosse Karmann ist ein echter «Volkstraumwagen».

### Technische Daten

#### VW Karmann Ghia 1500

Preis ab	Fr. 11 750
Zyl./Hubraum	4-Zylinder-Viertakt-Boxer-Heckmotor/1493 cm <sup>3</sup>
Leistung	33 kW/45 PS bei 3800/min
Drehmoment	106 Nm bei 2000/min
Antrieb	Hinterrad
0 bis 100 km/h	22,5 s
Spitze	137 km/h
Norm-Mix	10–12 l/100 km Normalbenzin
Länge/Breite/Höhe	4,28/1,62/1,33 m

### Modellvarianten

1500 S	40 kW/54 PS bei 4200/min
1600 L	40 kW/54 PS bei 4000/min

### Marktwert

1500	11 800 bis 28 000 Fr. (Zustand 3 bis 1)
1500 S/1600 L	13 400 bis 32 000 Fr. (3 bis 1)

### Hintergrund

#### Designentwicklung

Als Lead-Designer des grossen Ghia gilt Sergio Sartorelli, der bereits den Typ 14 entworfen hat. Es gab drei oder vier Vorschläge, von denen einer ausgesucht und zur Produktionsreife weiterentwickelt wurde. Dies übernahm der junge Designer Tom Tjaarda. Der Wagen war mit Ausnahme einer ganz um das hintere Radhaus gezogenen Sicke praktisch identisch mit dem späteren Serienauto und in einem Elfenbein-Ton lackiert. Vom Cabrio entstanden je nach Quelle zwischen 12 und 17 Fahrzeuge. Davon sollen drei überlebt haben. Umfassende Verstärkungsmassnahmen waren zur Gewährleistung der Verwindungssteifigkeit notwendig und liessen Gewicht und Produktionskosten nochmal steigen. Es gibt ein paar Coupés, die später zu Cabrios umgebaut worden sind. Eine weitgehend unbekannte Spielvariante war das von Karmann gebaute TL-Fliesheck mit eng anliegenden Doppelscheinwerfern und grosser Heckklappe. Wie schon beim Cabrio hätte die grosse Öffnung Verstärkungsmassnahmen erfordert. Der Motor wäre zudem in den Innenraum gewandert und hätte abgeschottet werden müssen. Angesichts der geringen Marktchancen verboten sich solche Investitionen und eine weitere Zergliederung der Stückzahlen von selbst. Aber schön wären sie beide gewesen ...



Modellauto 1:43 für 45 Franken bei [www.shop.amag.ch](http://www.shop.amag.ch)



Die gezeigten Prototypen sind in den Werksmuseen Osnabrück (Karmann) und Wolfsburg (VW) beheimatet.