

70 JAHRE VW KARMANN GHIA TYP 14



→ Fakten

- *Feierte 1955 seine Premiere auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt
- *Auch Stars wie Romy Schneider oder Petra Schürmann fuhren ihn
- *Der Volksmund nannte ihn gerne „Sekretärinnen-Porsche“
- *Wurde fast 20 Jahre lang – bis 1974 – produziert
- *Insgesamt sind 362.601 Coupés und 80.881 Cabriolets gebaut worden, von denen viele über den großen Teich in die USA gingen



→ Favoriten

TOP 1

Die Geschichte von der ersten Idee des **KARMANN GHIA TYP 14** über die Entwicklung bis hin zur Produktion kann man sich so heute nicht mehr vorstellen: Wilhelm Karmann junior, in dessen Osnabrücker Firma bereits das VW Käfer Cabrio vom Band lief, wollte ein sportliches Modell. Also beauftragte er das italienische Designstudio Ghia, ein Coupé auf Käfer-Basis zu entwerfen. Der Ende 1953 präsentierte Prototyp überzeugte auch die konservativen Chefs von VW, sodass die Serienentwicklung beschlossen wurde. Der Name des flotten 2+2-Sitzers leitete sich aus den beiden Partnern ab – Karmann Ghia. Die Produktion der Kombination aus deutscher Solidität und italienischer Eleganz startete schließlich im August 1955.

TOP 2

Die Technik des Käfer war zwar zuverlässig, aber nicht sportlich. Und das galt für die ersten Baujahre des Karmann Ghia mit 30 PS (und einer Höchstgeschwindigkeit von lediglich 118 km/h) ebenso wie für die letzten mit 50 PS (und einer Spitze von 140 km/h). Hinzu kam, dass der Preis von 7.500 DM im Jahr 1955 durchaus ambitioniert war (ein Häuschen kostete damals rund 30.000 Mark). Neben einer attraktiven **COUPÉ**-Optik erhielten die Käufer im Vergleich zum Käfer vorne mehr Platz durch die breitere Karosserie. Zudem wurde der Karmann Ghia ohne Trittbretter und mit zwei schönen Rundinstrumenten ausgeliefert. Der vordere Querstabilisator sollte dagegen die Seitenneigung verringern und die Tendenz zum Übersteuern reduzieren.

TOP 3

Das technisch weitgehend mit dem Coupé identische Karmann Ghia **CABRIOLET** fuhr 1957 mitten in der Zeit des deutschen Wirtschaftswunders vor. Es verfügte über zahlreiche Karosserieversteifungen insbesondere im Bodenbereich, die allerdings das Leergewicht nur um zehn Kilogramm steigerten. Neben dem Open-Air-Feeling gehörte zu seinen Highlights auch das qualitativ hochwertige Verdeck, das in Sachen Verarbeitung, Material und Geräuscharmheit Maßstäbe setzte. Dass es anders als beim Käfer Cabrio beinahe vollständig mit der Karosserielinie abschloss, machte es nicht nur eleganter, sondern verbesserte auch die Rundumsicht. Ebenso wie beim Coupé war das Design stärker als die Motoren und auch der Preis von 8.250 Mark verlangte ein gut gefülltes Bankkonto.



→ Fazit

Der Karmann Ghia löst unweigerlich das Kopfkino in Richtung 1950er-Jahre aus: Man denkt bei ihm sofort an den wachsenden Wohlstand in Deutschland und an das Dolce Vita im Rimini-Urlaub (dass auch das Designstudio Ghia in Italien zuhause war, ist sicherlich nur reiner Zufall). Zweifellos ist der schicke 2+2-Sitzer ein Symbol für eine Zeit, in der es im Land nach schweren Jahren wieder aufwärts ging. In der man sich den Aufstieg von einem Zweirad zu einem Auto leisten konnte. Und für jeden, der mehr als den Käfer und weniger als den Porsche 356 wollte, stellte der Karmann Ghia eine hochinteressante Alternative dar – egal ob offen oder geschlossen. Es war die Mischung aus bewährter, zuverlässiger Technik und einem attraktiven Design, die all diejenigen anzog, für die die Zahl der Pferdchen unter der Motorhaube eher zweitrangig war. Der Einstieg in den edlen deutsch-italienischen Stall verlangte aber nach etwas Kleingeld. Gerade heute, wo wir schwierige Zeiten in Deutschland durchleben, könnten uns der sympathische Anblick des Karmann Ghia und seine (symbolische) Rolle während der Wirtschaftswunderzeit Mut machen auf (wieder) bessere Zeiten.



(Alle Bilder: Volkswagen)