

# KARMANN-GHIA – Le Guide Pratique

**Après avoir fait le tour de l'historique de 20 années de production, il nous semble nécessaire de faire un petit état des lieux du « marché » actuel, et des pièges à éviter lors de l'achat d'un coupé ou un cabriolet Karmann-Ghia type 14.**

## Ce qu'il faut savoir...

On a beau le déplorer et se lamenter, les Karmann-Ghia sont des voitures chères dans nos contrées. Sans être rares, elles furent un peu moins de 100.000 en Europe contre près de 250.000 aux Etats-Unis. L'attrait de la ligne du type 14 associé à la dynamique du mouvement VW font que la demande est forte.

Il n'y a qu'à regarder les petites annonces de Super VW : pour 30 Cox à vendre, il n'y a qu'un Karmann-Ghia, et les prix sont en gros le double des Cox !

Les KG sont chères, en raison de la relative demande, mais surtout en raison des coûts de restauration de ces voitures. Si mécaniquement tout est identique aux Cox, les prix s'envolent dès que l'on touche aux éléments de la coque. Cela à trait à la rareté des éléments et à la quasi absence de marché de la « repro » contrairement aux Cox. Donc premier adage lors de l'acquisition d'un KG : « une coque saine et complète »...

## Cote, prix... et spéculation

Le coût élevé de restauration des KG influe sur le prix, mais on sait également qu'on ne récupère jamais à la revente l'investissement dans une restauration sérieuse. Ce n'est pas pour rien que des coupés à vendre 60.000 F voient stipulé dans l'annonce « 100.000 F de factures »...

Parfaite illustration du second adage lors de l'acquisition d'un KG : « toujours préférer une voiture déjà restaurée à une voiture à restaurer »...

Sans parler véritablement de côte, on peut évoquer de fourchettes de prix communément admises pour les transactions.

Le prix plancher vaut en général pour des voitures non roulantes, fortement corrodées et sans papiers, communément utilisées comme « banques de pièces ». Le prix plafond doit être considéré comme un maximum absolu, pour des voitures restaurées et irréprochables, strictement conformes à l'origine, avec un historique connu et une carte grise normale, l'essentiel des transactions s'effectuant entre 50 et 75% des prix plafond évoqués ici.

	<b>Prix plancher</b>	<b>Prix plafond</b>
Coupé 1955 à 1959	15.000	70.000
Coupé 1960 à 1966	10.000	60.000
Coupé 1967 à 1969	10.000	55.000
Coupé 1970 à 1971	8.000	50.000
Coupé 1972 à 1974	8.000	45.000
Cabrio 1958 à 1959	20.000	100.000
Cabrio 1960 à 1966	20.000	85.000
Cabrio 1967 à 1969	15.000	80.000
Cabrio 1970 à 1971	15.000	75.000
Cabrio 1972 à 1974	12.000	70.000

On constate –malheureusement– que les transactions concernant les KG d'avant 1960, très recherchés en raison de leur rareté et de leurs spécificités, échappent de plus en plus à toute règle. La demande est telle dans cette catégorie qu'à la moindre annonce le vendeur aura 50 acheteurs potentiels. Les prix s'envolent pour atteindre des sommes proches du double de nos fourchettes... Le nombre de transactions annuelles concernant les KG pre-1960 en Europe se compte sur les doigts d'une main !

Il convient également de démystifier le concept de la Karmann « dans son jus » et parfaite. Karmann utilisait des aciers en provenance du bloc soviétique, de moins bonne qualité que les

# KARMANN-GHIA – Le Guide Pratique

aciers suédois utilisés à Wolfsburg. Il est très rare, voire impossible, de dénicher une Karmann-Ghia de 30 ans ou plus sur laquelle aucun travail de tôlerie ait été fait ou soit à faire...

## Avant l'achat...

On l'a vu, toutes les pièces spécifiques à la Karmann sont rares et donc onéreuses. Un jeu de pare-chocs neufs avoisine les 10.000 F, un phare avant dépasse les 1.000 F, une aile avant 60-69 oscille entre 3 et 6.000 F selon la source, un joint de pare-brise flirte avec les 1.000 F, etc...

Bien entendu, il est possible de trouver certaines pièces dans les bourses d'échange mais si les cabochons de feux AR sont courants, on peut passer des années sans trouver une poignée de porte ou un rétroviseur intérieur d'avant 67... et les prix ne sont pas forcément donnés, les vendeurs étant parfaitement au courant de la demande sur ce genre de pièces ! On voit donc que le prix de vente d'une Karmann-Ghia peut fortement varier selon l'état de telle ou telle pièce...

## Importer sa KARMANN-GHIA

Face au phénomène des prix constaté en Europe, certains peuvent être tentés d'aller chercher leur Karmann-Ghia aux USA. L'idée est intéressante, mais il faut garder à l'esprit que les voitures « choucroustées » existent aussi outre-Atlantique. Mais il est vrai que les prix sont environ 30% moins élevés qu'en France, sauf pour les modèles pré-1960 où même aux USA on atteint facilement 30.000 \$ pour un cabrio 1959 restauré...

La première idée qui vient à l'esprit est d'aller en Californie chercher sa Karmann, mais il ne faut pas oublier d'autres états « secs » comme le Texas, qui regorgent de VW et surtout plus proches des zones d'embarquement des containers.

Pour le transport, comptez 5 à 8.000 F de bateau selon le niveau d'assurance retenu, ajoutez 5% de droits de douane à l'arrivée (sauf si vous avez le statut de résident US) et considérez que vous êtes condamné à la carte grise « collection » à moins d'entreprendre le parcours du combattant de la mise en conformité CEE et du passage à la Drire (Mines)... Mais vous pourrez rouler en cabriolet, pour le même prix qu'un beau coupé vendu dans l'hexagone !

### LES POINTS A VERIFIER AVANT D'ACHETER UN KARMANN-GHIA:

- Autour des optiques de phares. On pourra même retirer les cerclages chromés, la rouille se nichant derrière avant d'attaquer les parties plus visibles.
- Le nez, entre les deux prises d'air, étant particulièrement exposé aux chocs, rares sont ceux qui ont échappé à une réparation. Ne pas hésiter à ôter la roue de secours et à regarder par l'intérieur du coffre, pour déceler une dose anormalement élevée de mastic et l'état du bac de roue de secours.
- L'arche des ailes avant est souvent piquée par l'intérieur de petits points qui, un jour, finissent par percer.
- L'aile avant droite : le logo Karmann-Ghia doit être disposé dans un large renforcement embouti. Si ce n'est pas le cas, c'est que le mastic a occulté l'embouti
- La protection verticale (contre les projections) à l'arrière des ailes avant. Dans beaucoup de cas, ce panneau est absent. Ce n'est pas éliminatoire, il faut bien vérifier que la boue et les poussières accumulées ne cachent pas une perforation au niveau du montant de la portière.
- Les planchers derrière les sièges. Il est plus facile de regarder cela par en dessous. Sur les coupés, il convient de s'assurer que les joints de portière et de vitre de custode ne permettent pas à l'eau de s'introduire et de stagner sur les planchers.
- Les longerons dans toute leur longueur (un grand classique VW)
- Les bas de caisse : Si les trois parties distinctes d'origine et/ou la pastille pour sortir les barres de torsion ne sont pas visibles, ils ont été repris...
- Les 4 bas d'ailes, particulièrement sensibles
- Les ailes arrières autour des feux et dans la partie basse (retour d'aile) à l'arrière des pneus où l'accumulation de boue et de poussières conserve l'humidité.
- Les ailes arrières, au niveau de l'arche
- Dans le moteur, sous l'emplacement de la batterie où l'acide attaque peinture et tôle. Ne pas hésiter à regarder par dessous. Si la tôle est percée, il faut alors vérifier le retour d'aile du même côté.
- L'état du câble commandant l'ouverture du coffre. S'il est cassé, cela implique soit une manipulation acrobatique pour aller débloquer le loquet, soit un découpage de tôle...
- L'état du câble qui commande l'ouverture du capot moteur. Mêmes causes, mêmes remèdes...
- Vérification de l'état de tous les chromes et plus particulièrement des pare-chocs

# KARMANN-GHIA – Le Guide Pratique

## Restaurer une KARMANN-GHIA

La restauration des Karmann-Ghia n'est pas une mission impossible, quelques branchés s'étant fait la spécialité de traquer les stocks de pièces dans les concessions VW. Là encore, il convient de tordre le cou à quelques idées reçues sur les « spécialistes » KG. En Europe, un quasi monopole sur ces pièces est détenu par 3 entreprises allemandes (voir encadré).

Tous les autres soi-disant « spécialistes » se servent chez eux, et appliquent une confortable marge avant de revendre à leur tour les pièces, contribuant ainsi à faire s'envoler les prix. Tout au plus ces fameux spécialistes proposent-ils les pièces caoutchouc reproduites aux USA et quelques pièces d'occasion collectées sur leur zone d'influence. Comme la mode est à la saine concurrence, libre à chacun de choisir son fournisseur, d'autant plus que le marché unique Européen nous permet d'acheter directement en Allemagne en toute liberté...

Les grands classiques de la restauration d'une Karmann-Ghia se situent au niveau des 4 bas d'ailes, plus ou moins rongés par la rouille, aux bas de caisse, à la jupe arrière, aux entourages de phares et au bac de roue de secours. Toutes ces pièces de carrosserie existent en « reproduction » et sont disponibles sur le marché européen (voir encadré). Par contre, on est pas dans le domaine « boulonné » comme sur les Cox, et il faudra savoir manier le chalumeau et l'étain ou confier la restauration à un professionnel...

## Les Clubs :

Adhérer à un club, c'est indéniablement une source d'information et d'entraide pour l'achat, la restauration, l'échange de pièces. C'est aussi un esprit irremplaçable et des sorties sympathiques.

En France, deux clubs consacrent tout ou partie de leur activité aux Karmann-Ghia :

### Le Karmann-Ghia Club de France

Contact : Alain Fourets au 04.75.83.13.03

### Le Vintage VW Club de France, section Karmann-Ghia

Contact : Jérôme VILA au 01.55.45.47.53

A noter que la section Karmann-Ghia du Vintage VW Club de France a réalisé un important site web proposant une foule d'informations techniques sur les Karmann-Ghia. Voir Super VW Mag N° 100 et World Wide Cox du n°111

### Les Pièces KG... à la source !

**Lars NEUFFER**  
Gerhard Gerdes Strasse 17  
D-37079 GOTTINGEN  
Tél: 00 49 551.50.50.70  
Fax: 00 49 551.50.50.750

**Rudiger HUBER**  
Schellenberg 13  
D-77654 OFFENBURG/RAMMERSWEIER  
Tél : 00 49 781 44 02 22  
Fax : 00 49 781 97 06 122

**Typ 14 und 34 Erstzteil**  
An der Trift - OT Steinhude am Meer  
D-31515 WUNSTORF  
Tél: 00 49 503.39.50.40  
Fax: 00 49 503.39.50.42

**Peter REICHLER (repros de carrosserie)**  
Gustavsbergvagen 3 A  
S - 752 39 - UPPSALA - Suède  
Tél/Fax : 00 46 18 55 33 13