

KARMANN-GHIA - Les premières années : 1955-1959

LE « PROJET »

1950.

Heinrich NORDHOFF est aux commandes de la Volkswagenwerk depuis 1948. La VW est exportée depuis deux ans, la production ne cesse d'augmenter et deux cabriolets viennent d'enrichir la gamme, même si un incendie met fin prématurément à la production des cabriolets Hebmuller 2 places. Karmann, qui produit le cabriolet 4 places, voit à cette occasion sa position indirectement confortée.

Alors que des carrossiers indépendants comme DREWS, DANNENHAUSER & STAUSS fabriquent des carrosseries aux lignes originales et que PORSCHE produit depuis 1948 sa 356 sur des bases mécaniques très proches de la Coccinelle, on s'interroge à Wolfsburg sur l'opportunité consistant à réaliser une berline à la ligne plus attractive, sur le châssis de la Coccinelle. NORDHOFF, qui croit avant tout à la Coccinelle, n'est pas enthousiaste mais donne son aval au projet.

Des contacts sont d'abord noués avec l'italien Pininfarina, concrétisés par la réalisation en 1952 d'un prototype 4 places à l'aspect hybride (face avant de PORSCHE 356 et arrière de LANCIA Aurélia). Ce projet resta au stade de prototype unique...

Le carrossier Karmann d'Osnabruck, qui produit déjà le cabriolet 4 places et qui est historiquement un des tout premiers européens à avoir abandonné la construction structurelle en bois pour le tout-acier, a eu vent du projet et prend contact avec Ghia, une autre firme italienne réalisant notamment des carrosseries spéciales pour le géant américain Chrysler.

Une étude est officiellement confiée à la firme italienne, dirigée par Luigi SEGRE, qui confie le projet à Mario BOANO. Luigi SEGRE présentera à Karmann 3 prototypes définitifs en 1953 : un coupé d'allure sportive, un coupé 4 places Fastback et un dernier en 3 volumes.

Wilhelm KARMANN est emballé et invite NORDHOFF quelques jours plus tard pour lui présenter les voitures à Osnabruck.

Immédiatement, NORDHOFF est séduit par le petit coupé aux lignes élancées et donne le feu-vert pour la mise en production chez Karmann. Les deux autres protos, d'allure plus sobre, sont abandonnés et le nom du nouveau coupé est fixé.

Lui qui devait initialement n'être que le « type 14 » portera en fait le nom de ses créateurs : Karmann et Ghia.

Le coupé Karmann-Ghia sera officiellement présenté au début de l'été 1955. Le dessin du prototype original a à peine été retouché, hormis au niveau des pare-chocs et des ouvertures d'aération. Il reprend la structure mécanique de la Coccinelle.

Seul le châssis, élargi de 12 cm afin de le rendre apte à recevoir une carrosserie à ailes intégrées, diffère de celui de la Coccinelle, tout en en conservant le principe.

MARIO BOANO ou VIRGIL EXNER ?

La paternité de la ligne du Karmann-Ghia a toujours été discutée, en raison de sa similitude avec celle du Coupé d'Elégance de Chrysler, dessiné en 1951 par Virgil EXNER... et produite en 53 chez Ghia ! Les points communs sont nombreux, du pavillon à la custode, en passant par la forme des ailes arrières. Sans parler de plagiat, il apparaît évident que Mario BOANO a subi les influences du dessin de Virgil EXNER !



Le « Coupé d'Elégance » Chrysler 1953

KARMANN-GHIA - Les premières années : 1955-1959

Le train avant, les freins, le moteur, le train arrière, proviennent de la production VW de Wolfsburg.

PARLONS DONC TECHNIQUE...

La mécanique est celle de la Coccinelle Export, à savoir le 1192 cm³ « pied moulé » de 30 Cv DIN, à boîte synchronisée (sauf la première). Plus lourd de 80kg, mais mieux profilé que la Coccinelle, le coupé Karmann-Ghia de 1955 approche presque les 120 km/h....

Cylindrée	Alésage x course	Taux de compression	Carburateur	Puissance max.	Couple max.	Vitesses synchro	Transmission
1192 cm ³	77 x 64	6,6 à 1	28 PCI	30 cv à 3400 trs/mn	7,7 mkg à 2000 trs/mn	2-3-4	Arbres oscillants

Couple final	Freins	Direction	Jantes	Pneus	Electricité.	Vitesse max.	Poids
4,43 :1	4 tambours	à vis et écrou	4x15	5.60 x 15 (155 x 15)	circuit 6V	118 km/h	810 kg (coupé) 820kg (cabriolet)

En attendant le cabriolet, le coupé « conduite à gauche » est baptisé Modèle 143. Le cabriolet adoptera en août 1957 l'acronyme Modèle 141. Leurs petits frères avec conduite à droite destinés au marché anglais, adopteront les appellations 142 et 144 en août 59.

Les premiers Karmann sortent donc de la chaîne d'Osnabruck en août 1955. Volkswagen ne distingue pas encore la numérotation des châssis de la Coccinelle et des autres productions. Les numéros sont simplement séquentiels, nous permettant de prendre uniquement des « repères », manquant cruellement de précision :

Août 1955 : 929.746 (Mise en production du modèle 143)
Déc. 1955 : 1.060.929
Déc. 1956 : 1.394.119
Août 1957 : 1.600.440 (Mise en production du modèle 141)
Déc. 1957 : 1.774.680
Déc. 1958 : 2.226.206
Août 1959 : 2.528.668 (Mise en production des modèles 142 et 144)

UN SUCCES COMMERCIAL IMMEDIAT

Malgré un prix élevé, presque double d'un VW en finition Standard (7.500 DM contre 3.790 DM), le succès du coupé Karmann-Ghia est immédiat, notamment aux USA où le cocktail de son look original et flatteur associé à la robustesse et l'usage économique de la mécanique VW, lui assurent un début de carrière étonnant. Pour accentuer le caractère luxueux de la voiture, il était possible d'obtenir en option une peinture bicolore contrastée des plus élégantes.

KARMANN-GHIA - Les premières années : 1955-1959

Le coupé est en production à compter d'août 1955, c'est à dire sous le millésime 1956 selon la nouvelle classification Volkswagen, d'abord au rythme de 15 voitures par jour, mais très vite, le succès fait progresser la production jusqu'à 50 exemplaires quotidiens. Wilhelm KARMANN, qui fait finir les voitures à la main, est un peu pris de court et doit trouver des solutions pour satisfaire la demande. Il va sous-traiter auprès de carrossiers belges et suisse l'assemblage de plusieurs centaines de coupés.

Le 10.000 ème coupé sort des ateliers en octobre 1956...

Face au succès enregistré, NORDHOFF et KARMANN décident de lancer un cabriolet sur la base du coupé si populaire. Ce dernier, qui implique fort logiquement des adaptations de la coque et donc de l'outil de production, arrive à la fin de l'année 1957. Il est carrossé en « 2+ 2 » et sa ligne reste un modèle du genre.

Le succès demeure total, sans doute stimulé par les soldats américains qui rentrent au bercail avec cette drôle de VW achetée hors-taxes. Ils font à leur insu, la meilleure promotion possible de la voiture ! Le cabriolet, plus élégant que le cabriolet Coccinelle et son immense capote, va être largement diffusé en Californie et en Floride, bien aidé en cela par les limitations de vitesse imposées dans ces états.

La progression des chiffres de production est éloquente :

Année calendaire	1955	1956	1957	1958	1959
Coupés	1.282	11.555	15.369	14.515	17.196
Cabriolets	0	0	105	4.392	4.585

Les rarissimes Karmann-Ghia « Montage Suisse »

Entre 1957 et 1960, environ un millier de KG furent montés à Schnizach en Suisse, par AMAG, l'importateur VW. Ils avaient la particularité de disposer d'un petit écusson indiquant « Montage Suisse ». Ce modèle extrêmement rare en fait une pièce particulièrement recherchée par les amateurs de Karmann pré-1960...

CARACTERISTIQUES ET SPECIFICITES DES PREMIERS MODELES

Voici les caractéristiques « visibles » des premiers modèles :

- La sellerie est proposée en simili ou tissu.
- Les phares sont implantés très bas sur les ailes
- L'écusson de nez est émaillé bleu en Allemagne, chrome massif pour les USA
- Les enjoliveurs de roues possèdent un sigle VW noir plus un cerclage chromé rapporté sur le bord de jante.
- Les clignotants avant ont un corps en métal peint et reçoivent un cabochon blanc jusqu'au chassis n° 2.103.015 (fin 1958). Ensuite, le corps devient chromé, et de forme pyramidale
- L'éclairage de plaque reçoit deux lentilles strictement plates jusqu'au chassis 1.676.788, avant d'opter définitivement pour deux lentilles convexes.
- Les feux arrière sont rectangulaires et de petite taille avec un premier modèle en deux parties (bien connu pour les problèmes électriques qu'il engendre) jusqu'au chassis 1.708.049 avant d'opter pour un modèle plus simple par la suite.
- La planche de bord est en tôle nue, avec uniquement deux gros cadrans: le tachymètre (140 km/h) et une montre.
- Les pare-soleil sont en plastique fumé vert.
- L'accélérateur est à "roulette".

L'absence de jauge à essence se fait cruellement sentir sur cette voiture «de haute lignée » si bien que les concessionnaires sont contraints d'en proposer en accessoires. La plus originale est sans doute la jauge Dehne, sous la forme d'un indicateur vertical, à la façon de

KARMANN-GHIA - Les premières années : 1955-1959

nos cafetières électriques modernes, mais VDO et MAGURA proposaient également des jauges optionnelles !

Il devient impératif à la Karmann-Ghia de s'adapter au marché US... Dès le millésime 1958, les pare-chocs de la production qui traverse l'Atlantique sont équipés de renforts tubulaires destinés à protéger la modeste VW des mastodontes locaux ! Ces pare-chocs renforcés ne seront disponibles en option qu'à partir de 1960 en Europe ...

A l'occasion du millésime 1958, les modifications suivantes sont apportées :

- L'éclairage de plaque reçoit des lentilles convexes à partir du châssis 1.676.789
- Une jauge à essence électrique fait son apparition entre les deux cadrans.
- Apparition de l'avertisseur par "cerclo" au volant et du rétroviseur extérieur "cou de cygne" en série.
- L'accélérateur devient à palette.
- Les modèles "export" destinés aux USA reçoivent des pare-chocs avec une barre de renfort.
- Les tambours de frein sont élargis

LES COMBINAISONS DE COULEURS

Les codes alphanumériques (ex.: L41) correspondent à la référence de peinture, disponible chez le fabricant Glasurit (une correspondance existe avec les peintures Du Pont)
Les codes numériques relatifs aux garnitures (ex.: 52) correspondent au code "finition" figurant sur le bon de commande, ou sur la fiche signalétique délivrée par le musée VW de Wolfsburg lorsque l'on demande des informations à partir d'un numéro de châssis.

Des témoignages de passionnés résidant en Suisse nous laissent penser néanmoins que certaines voitures produites en Suisse ou en Belgique avant le millésime 1958 se sont un peu éloigné du nuancier « officiel »... Lubie de certains clients ou indépendance du manufacturier local ? Il est bien difficile de faire la part des choses, 40 ans plus tard...

Modèles 143 Coupé conduite à gauche, 144 Coupé conduite à droite

Janvier 1956 à Août 1957, châssis 1 089 519 à 1 649 252

Coloris du véhicule	L 41 noir	L 318 vert foncé	L 330 bleu truite
Combinaison des garnitures (tissu)	51 gris foncé	52 vert sombre	53 gris
Combinaison des garnitures (similicuir)	58 noir		

Coloris du véhicule	L 376 beige gazelle	L 377 brun foncé	
Combinaison des garnitures (tissu)	54 brun/rouge cuivre	55 brun/beige kaki	
Combinaison des garnitures (similicuir)			

Septembre 1957 à Juillet 1959, châssis 1 649 253 à 2 528 667

Coloris du véhicule	L 41 noir	L 241 bambou	L 248 aéro-argent
Combinaison des garnitures (tissu)	53 bleu/gris bleu	52 vert	52 vert (*)

(*) uniquement pour garnitures de portes

Coloris du véhicule	L 337 dauphin bleu	L 352 cognac	L 353 rouge brillant
Combinaison des garnitures (tissu)	58 bleu/bleu clair	51 rouge	54 beige

Coloris du véhicule	L 354 rouge cardinal		
Combinaison des garnitures (tissu)	51 rouge		

KARMANN-GHIA - Les premières années : 1955-1959

Modèles 141 Cabriolet conduite à gauche, 142 Cabriolet conduite à droite

Janvier 1958 à Décembre 1958, châssis 1 815 645 à 2 270 325

Coloris du véhicule	L 41 noir	L 87 blanc perle	L 243 gris diamant
Combinaison des garnitures (tissu)	51 rouge rouille	50 rouge/rouge rouille	55 beige/brun miel
Combinaison des garnitures (similicuir)	78 brun rouge	70 brun rouge	74 brun miel
Combinaison des garnitures (similicuir)	76 rouge	77 rouge	

Coloris du véhicule	L 354 rouge cardinal	L 417 amazone	L 428 graphite argent
Combinaison des garnitures (tissu)	54 beige/beige clair	52 vert/gris vert	56 beige/rouge rouille
Combinaison des garnitures (similicuir)	73 beige clair	71 gris vert	70 brun rouge (*)
Combinaison des garnitures (similicuir)			

(*) uniquement pour garnitures de portes

Coloris du véhicule	L 431 bernina		
Combinaison des garnitures (tissu)	58 bleu/bleu		
Combinaison des garnitures (similicuir)	75 bleu		
Combinaison des garnitures (similicuir)			

Janvier 1959 à Décembre 1959, châssis 2 270 326 à 2 528 667

Coloris du véhicule	L 41 noir	L 87 blanc perle	L 243 gris diamant
Combinaison des garnitures (tissu)	50 rouge/rouge véritable	50 rouge/rouge véritable	50 rouge/rouge véritable
Combinaison des garnitures (similicuir)	70 rouge véritable	70 rouge véritable	70 rouge véritable

Coloris du véhicule	L 354 rouge cardinal	L 417 amazone	L 428 graphite argent
Combinaison des garnitures (tissu)	54 beige/beige clair	52 vert/gris vert	50 rouge/rouge véritable
Combinaison des garnitures (similicuir)	73 beige clair	71 gris vert	70 rouge véritable

Coloris du véhicule	L 431 bernina		
Combinaison des garnitures (tissu)	58 bleu/bleu		
Combinaison des garnitures (similicuir)	75 bleu		

A l'aube de l'année 1960, Wilhelm KARMANN avait réussi un pari insensé : rapprocher la rigoureuse et germanique Volkswagen à l'élégance toute latine de Ghia.

La première victoire avait eu lieu dès 1958, lorsque la mention VOLKSWAGENWERK GMBH WOLFSBURG se substitue à WILHELM KARMANN GMBH OSNABRUCK sur les documents commerciaux. La seconde manche, celle du succès, avait également été remportée dès les premiers mois.

Mais la Karmann-Ghia résisterait-elle à la déferlante industrielle et culturelle des années 60 ? C'est ce que nous évoquerons dans un prochain article consacré à cette voiture résolument hors-normes. Vous voilà prévenus !