

## KARMANN-GHIA 1967-1969: Les années modernes

**Bien que le millésime 1966 soit un record de ventes pour la Karmann-Ghia, la firme au loup, consciente que les solutions du moment ont atteint leurs limites, décide d'apporter pour le millésime 1967 de profondes modifications au petit coupé : mécanique et esthétique, rien ne sera épargné !**

### LA REVOLUTION, AVANT MAI 68 !

Le millésime 1967 va donc voir la Karmann-Ghia subir le plus grand nombre d'évolutions de son histoire, à l'image de celles réalisées également sur la Coccinelle. Les millésimes suivants apporteront aussi des améliorations, mais structurellement moins importantes. Accrochez-vous, c'est parti !

Avec le millésime 1967, disponible à compter d'août 1966, l'équipement électrique passe de 6 en 12V. La sécurité passive et la fiabilité du circuit se voient significativement améliorées.

Au chapitre de la motorisation, bien que l'arrivée du 1300 au précédent millésime ait amélioré la situation, le moteur prend lui aussi du coffre en 1967: la cylindrée passe à 1493 cm<sup>3</sup> avec l'adoption de nouveaux pistons/cylindres de 83 mm de diamètre (le vilebrequin de 69mm de course reste le même que sur le 1285 cm<sup>3</sup> spécifique au millésime '66). Résultat, la puissance passe à 44 CV DIN (soit une augmentation de 30% par rapport au 1200 de 1965 !) et la voiture atteint dorénavant 132 km/h chrono. En deux ans, la Karmann-Ghia a gagné 10 km/h alors qu'elle avait mis dix ans auparavant pour franchir la même étape!!! Si ce n'est pas de la révolution, comment qualifier l'évènement ???

La boîte de vitesse est également modifiée : le rapport final de démultiplication passe de 8x35 à 8x33.

Avec le millésime 1968, apparaît également la "Karmann-Ghia 1500 automatic" à embrayage Saxomat, comportant 3 gammes (Low, 1, 2) et une marche arrière. Il s'agit d'une "vraie-fausse" boîte automatique, seul l'embrayage est automatisé, la sélection des "vitesses" restant manuelle. L'adoption de ce système nécessite une modification des transmissions. On passe donc de l'antique système à trompettes à un système à cardans ou double-joint homocinétique. Ce système a comme principale caractéristique d'assurer un bien meilleur guidage du train arrière (surtout en virage serré), les roues conservant un carrossage constant ! Aujourd'hui, les voitures équipées de tels châssis sont très recherchées, car avec le montage d'une boîte manuelle, elles ont une efficacité routière largement supérieure au système à trompettes malgré les élargissements successifs de la voie du train arrière.

La nouvelle motorisation s'accompagne de 3 nouveaux monogrammes sur le capot arrière, à gauche de l'éclairage de plaque. Les semi-automatiques sont identifiables grâce à l'inscription " VW Automatic ", tandis qu'en fonction des pays d'exportation les modèles à boîte mécanique reçoivent soit le monogramme " Volkswagen " en italique soit, " VW 1500 " .

*Notez qu'il existe deux versions du monogramme " VW 1500 ", dans l'un tous les caractères ont la même taille, tandis que dans l'autre le 1 et le 5 sont légèrement plus grands.*

## KARMANN-GHIA 1967-1969: Les années modernes

Modèle	1500	1500 auto
Millésimes	'67 à '69	'68 à '69
type Mines	14H1	14H2
cylindrée (cm3)	1493	1493
Alésage x Course (mm)	83x69	83x69
Taux de compression	7,5:1	7,5:1
Carburateur (Solex)	30 PICT 1	30 PICT 2
Puissance (ch DIN)	44 à 4000 tr/mn	44 à 4000 tr/mn
Couple (mkg)	10,2 à 2000 tr/mn	10,2 à 2000 tr/mn
Rapport de pont	4,125:1 (8x33)	4,375:1 (8x35)
Poids	850 kg	870 kg
Jantes (Pneus)	4Jx15 (5.60x15) puis 4,5Jx15 (6.00x15) à partir de '68	4,5Jx15 (6.00x15)
Transmission	Trompettes	Cardans
Vitesse (km/h)	132	130

Le guidage du train avant ayant déjà été revu en 1966 avec l'adoption du système à rotules en remplacement des archaïques pivots, c'est le freinage qui voit sa puissance augmenter avec le montage de disques à l'avant, le tout amélioré par le doublage du circuit de freinage. L'arrivée des freins à disques sonne le glas du perçage à 5 trous et les nouvelles roues ajourées (pour le refroidissement des disques) se contentent donc de 4 trous...

La différence de comportement est vraiment sensible et l'on entre dans l'ère où la Karmann-Ghia propose enfin un bon compromis, avec des performances plus en rapport avec les ambitions de sa ligne !

### LES CHIFFRES DE PRODUCTION

<i>Année calendaire</i>	<i>Coupés</i>	<i>Cabriolets</i>
1967	19.361	4.180
1968	24.774	5.718
1969	27.854	6.504

### LES REPERES DE PRODUCTION

<i>Date</i>	<i>Événement</i>	<i>Numéro de chassis</i>
Août 1966	Millésime 1967	147 000 001
Décembre 1966		147 442 503
Août 1967	Millésime 1968	148 000 001
Décembre 1967		148 398 736
Janvier 1968	Arrivée des roues 4,5 pouces	148 469 574
Août 1968	Millésime 1969	149 000 001
Octobre 1968		149 043 921
1er décembre 1968	Cabrio: Nouveau capotage	149 431 008
fin décembre 1968		149 474 780

# KARMANN-GHIA 1967-1969: Les années modernes

## PEACE AND LOVE

Une nouvelle fois, le créneau de production est caractérisé par une évolution du message commercial. Les premières années mettaient en avant "la ligne fabuleuse des voitures de sport", les années classiques ciblaient plutôt le Luxe et Madame...

Pour la période 67-69, l'axe de communication, c'est le bonheur des évasions à deux, les ballades en forêt, sorte de prémices des "voitures à vivre" que nous connaissons bien de nos jours ! Il faut dire que VW s'appuyait beaucoup sur le confort de conduite procuré par sa boîte "automatique" pour abonder dans cette direction !

Les photos promotionnelles d'époque sont sans équivoque : les raquettes de tennis ou les cannes à pêche dépassent de la banquette arrière du cabriolet, les Karmann-Ghia sont photographiées en situation campagnarde, ou en ville, mais à travers une végétation luxuriante inondée de soleil. Finies les photos de Madame seule, la Karmann-Ghia est maintenant associée à la vie de couple.

On est bel et bien passé dans un contexte "loisirs-plaisir", bien différent du côté un peu élitiste prôné jusqu'alors!

Par contre, on retrouve toujours le message récurrent de solidité et de qualité de fabrication. On est chez Volkswagen, ne l'oublions pas !

## MODERNITE, MODERNITE...

Si 1967 amène une véritable "révolution technique", l'évolution de ce millésime est également très riche au niveau des équipements intérieurs et de confort :

### - 1967

A l'intérieur, 1967 voit l'adoption d'un nouveau tableau de bord : exit les deux gros cadrans et le petit au centre, on inverse la tendance avec un gros indicateur de vitesse relooké au centre, encadré par deux petits cadrans de 52 mm. A gauche prend place la jauge d'essence électrique et à droite une petite montre. Les trois compteurs ont désormais un fond de couleur grise. Autre nouveauté : l'adoption très "tendance" d'un placage en faux bois façon Teck sur tout le tableau de bord. Plusieurs autres marques européennes, comme par exemple BMW, Opel ou Renault, l'ont également proposé à la même époque sur leurs voitures. Toujours sur la planche de bord, on note l'apparition d'un petit logo "Karmann-Ghia" chromé au dessus de l'emplacement de l'autoradio.

Mais comme sur les Coccinelles, le millésime '67 adoptera quelques pièces qui resteront uniques à ce millésime si spécial...

Rescapé de la "tornade" de modernité qui s'abat sur la Karmann-Ghia en 1967, le volant reste noir et conserve son demi-cerclé de klaxon.

A l'occasion du passage en 12V, le moteur d'essuie-glace offre dorénavant 2 vitesses de balayage. Pour l'anecdote, seul le moteur du millésime '67 est adaptable sur les véhicules antérieurs «upgradés» en 12V, car en 1968 la Karmann-Ghia adoptera un nouveau montage d'essuie-glace...

## **KARMANN-GHIA 1967-1969: Les années modernes**

Les boutons se modernisent aussi puisqu'ils sont désormais en plastique noir, ils le resteront jusqu'à la fin de la production. La clé de contact quitte la colonne de direction et s'intègre au tableau de bord, sous la montre.

Les portières abandonnent la baguette chromée placée entre la garniture et la vitre sur les modèles antérieurs. Dans le même registre, le chrome garnissant le milieu du panneau de porte devient une bande d'aluminium scellée sous mylar, en remplacement de la baguette d'aluminium existant jusqu'alors.

Le verrouillage intérieur des portes n'est plus intégré à la palette d'ouverture, mais se situe à l'extrémité arrière de la porte, sous la forme d'un classique bouton poussoir.

Les sièges sont dorénavant équipés d'un verrouillage couplé à la fermeture des portes.

Les normes de sécurité US imposent pour les modèles à destination de ce marché le montage à l'avant de feux de position dans les clignotants avant, ce qui entraîne le montage d'un modèle spécial d'une embase à deux fils, et sur l'aile arrière de réflecteurs latéraux rouges montés entre l'arche de roue et le feu arrière.

### **- 1968**

La clé de contact/Neiman quitte le tableau de bord et rejoint à nouveau la colonne de direction !

Deux feux de recul sont montés sur le pare-choc arrière, en série au cours des millésimes '68 et '69.

Pour le millésime '68, une discrète modification de l'aile avant droite lui permet maintenant d'accueillir le remplissage du réservoir, masqué par une trappe s'ouvrant manuellement de l'extérieur.

Egalement en '68, les poignées de portes extérieures sont modifiées et abandonnent le "poussoir" extérieur au bénéfice d'une commande à "cliquet" intérieur.

La tringlerie d'essuie-glace est modifiée pour accueillir un nouveau type de moteur, plus encombrant. Par la même occasion, les bras d'essuie-glace sont modifiés et deviennent plus «trappus», avec une articulation visible à la base.

A l'intérieur du cabriolet, l'ouverture du capot avant passe par une tirette désormais cachée dans la boîte à gant qui ferme à clef.

Enfin, en cours de millésime, à partir du châssis 148 469 574, les roues adoptent les jantes des VW type 3, et passent de 4 pouces de largeur à 4,5, permettant la monte de pneus 6.00x15 au lieu de 5.60x15 (165 SR 15 au lieu de 155 SR 15 en système métrique)

### **-1969**

Le millésime '69 voit peu de modifications, une tirette monté sur le panneau en avant de la porte permet de commander l'ouverture des aérations de plancher.

## **KARMANN-GHIA 1967-1969: Les années modernes**

La commande de la trappe de réservoir est maintenant commandée depuis l'habitacle, grâce à une tirette en forme de "D" sous la boîte à gant.

Le nombre de teintes de peinture disponible passe de 9 à 6, mais la gamme est presque entièrement renouvelée.

La modification la plus notable de ce millésime réside en une refonte majeure du système de capotage du cabriolet, à compter du 1er décembre 1968, pour le châssis 149 431 008. L'armature de la capote est repensée pour accueillir une vitre en verre qui se bascule par sa base en remplacement de la feuille de mica. Le système de fermeture possède maintenant deux poignées à chaque extrémité de la partie frontale de l'armature au lieu de la manivelle centrale, ce qui entraîne l'apparition de nouvelles attaches extérieures de pare-soleil.

Ce changement sera perceptible jusqu'à la banquette arrière qui est également modifiée, le dossier se bascule maintenant grâce à deux charnières d'angle. Les panneaux de chaque côté de la banquette arrière sont également adaptés en conséquence.

Cette retouche en cours de millésime est tellement importante que tous les cabriolets produits à partir de ce moment portent le sobriquet de "69 1/2". Ils seront fabriqués pendant 8 mois, jusqu'à la fin du mois de juillet 1969 où la ligne des Karmann-Ghia va changer de manière significative... mais nous verrons cela en détail au prochain épisode !

### **TRANSFORMATIONS REUSSIES**

Incontestablement, les années 1967-1969 représentent un créneau marqué par les plus importantes évolutions techniques de la Karmann-Ghia. La motorisation est (enfin) décente et les autres modifications ne dénaturent pas du tout la ligne de la voiture.

Née sous Elvis et Chuck Berry, à son apogée avec l'Idole des Jeunes et les Portes du Pénitencier, la Karmann-Ghia a parfaitement traversé les années «peace and love» de Revolution 9 ou Abbey Road, comme en attestent les chiffres de production 1968 et 1969 qui voient le coupé approcher de quelques unités le record absolu de 1966 alors que le cabriolet pulvérisera ses chiffres de vente antérieurs lors du millésime 1969...

Seule ombre au tableau, l'échec de la version automatique qui n'aura pas la diffusion espérée par Wolfsburg.

Les importantes évolutions mécaniques de la période '67-'69 ont indiscutablement donné un nouveau souffle à la Karmann-Ghia de la fin des sixties... Mais était-ce suffisant pour attaquer les années Watergate et Pattes d'Eph. ? Réponse au prochain épisode de la saga «Karmann-Ghia» !

# KARMANN-GHIA 1967-1969: Les années modernes

## COMBINAISONS DE COULEURS

**Modèles 141 Cabriolet conduite à gauche, 142 Cabriolet conduite à droite, 143 Coupé conduite à gauche, 144 Coupé conduite à droite**

**Août 1966 à Juillet 1967, châssis 147 000 001 à 147 999 000**

Coloris du véhicule	L 41 noir	L 288 bermude	L 282 blanc lotus
Combinaison des garnitures (tissu)		67 bleu	68 brun kaki
Combinaison des garnitures (similicuir)	91 rouge indien	84 noir	74 brun kaki
Combinaison des garnitures (similicuir)			91 rouge indien

Coloris du véhicule	L 544 vert roulette	L 544 rouge cerise	L 620 beige savane
Combinaison des garnitures (tissu)	68 brun kaki	66 platine	68 brun kaki
Combinaison des garnitures (similicuir)	73 sable clair	84 noir	74 brun kaki
Combinaison des garnitures (similicuir)			

Coloris du véhicule	L 10 K jaune Castille	L 50 K bleu Neptune	L 70 K gris volcan
Combinaison des garnitures (tissu)	66 platine	66 platine	68 brun kaki
Combinaison des garnitures (similicuir)	84 noir	84 noir	73 sable clair
Combinaison des garnitures (similicuir)			

Disque de roue, jante, tube de direction, leviers de changement de vitesse et de frein à main LD 43 noir-gris ; châssis de siège L 56 lave

**Août 1967 à Juillet 1969, châssis 148 000 001 à 148 999 000**

Coloris du véhicule	L 30 K rouge velours	L 41 noir	L 50 F bleu régates
Combinaison des garnitures (tissu)	10 platine pied-de-poule	12 brun kaki pied-de-poule	10 platine pied-de-poule
Combinaison des garnitures (similicuir)	43 noir	42 rouge indien	43 noir
Combinaison des garnitures (similicuir)	31 sable clair	31 sable clair	31 sable clair

Coloris du véhicule	L 61 K vert sapin	L 70 F chinchilla	L 80 K beige Gobi
Combinaison des garnitures (tissu)	12 brun kaki pied-de-poule	12 brun kaki pied-de-poule	12 brun kaki pied-de-poule
Combinaison des garnitures (similicuir)	32 brun kaki	32 brun kaki	32 brun kaki
Combinaison des garnitures (similicuir)	31 sable clair	43 noir	43 noir

## KARMANN-GHIA 1967-1969: Les années modernes

Coloris du véhicule	L 282 blanc lotus	L 288 bermude	L 554 rouge cerise
Combinaison des garnitures (tissu)	10 platine pied-de-poule	10 platine pied-de-poule	10 platine pied-de-poule
Combinaison des garnitures (similicuir)	42 rouge indien	43 noir	43 noir
Combinaison des garnitures (similicuir)	43 noir	42 rouge indien	31 sable clair

Disque de roue, jante, tube de direction, leviers de changement de vitesse et de frein à main LD 43 noir-gris ; châssis de siège L 56 lave

### Août 1968 à Juillet 1969, châssis 149 000 001 à 149 1200 000

Coloris du véhicule	L 11 K jaune loriot	L 31 K coucher de soleil	L 51 K bleu chrome
Combinaison des garnitures (tissu)	10 platine pied-de-poule	10 platine pied-de-poule	10 platine pied-de-poule
Combinaison des garnitures (similicuir)	32 brun kaki	31 sable clair	40 noir
Combinaison des garnitures (similicuir)	40 noir	40 noir	

Coloris du véhicule	L 62 K vert cyprès	L 90 C blanc toge	L 554 rouge cerise
Combinaison des garnitures (tissu)	12 brun kaki pied-de-poule	10 platine pied-de-poule	10 platine pied-de-poule
Combinaison des garnitures (similicuir)	31 sable clair	40 noir	31 sable clair
Combinaison des garnitures (similicuir)	32 brun kaki	47 rouge gala	40 noir

Disque de roue, jante, tube de direction, leviers de changement de vitesse et de frein à main, châssis de siège LD 43 noir-gris