

KARMANN MUSEUM

De longue date, Volkswagen dispose à Wolfsburg d'un musée qui retrace l'épopée industrielle de la marque. Récemment transformé en Fondation, il est accessible au grand public. Karmann, le carrossier-partenaire omniprésent aux côtés de Vw depuis le début des années 50, possède également un musée qui, bien que fermé au public, n'en recèle pas moins quelques merveilles ...

Avant d'entamer cette passionnante visite du musée privé Karmann, il nous a semblé opportun de faire un retour en arrière sur l'histoire de cette entreprise et la naissance de la relation VW – Karmann...

FLASHBACK

Les racines de la « Karosserie Karmann » remontent à 1874, à Osnabrück, où une petite entreprise locale du nom de Klages fabriquait des calèches. Wilhelm Karmann, qui travaillait alors pour la Electric Car Co, à Cologne, entra en 1901 chez Klages pour reprendre l'affaire à la mort de l'artisan, et entreprit de la développer.



Les établissements Karmann étaient nés...



Wilhelm Karmann comprit très vite le formidable potentiel de l'industrie automobile naissante. Pour l'anecdote, il fut le premier à posséder une voiture à Osnabrück, et sa femme la première à obtenir la licence pour la conduire !

En 1902, Wilhelm Karmann produisait la première carrosserie automobile, pour l'usine Dürkopp de Bielefeld. Suivirent

d'autres carrosseries sur mesures, montées sur des châssis achetés chez d'autres constructeurs. Des commandes arrivèrent d'autres constructeurs automobiles comme Opel ou Minerva. Mais c'est après la première guerre mondiale que la Karosserie Karmann prit son envol, avec notamment l'abandon des châssis en bois au profit du « tout acier ». Vinrent ensuite des commandes des sociétés AGA, HANSA, NAG, SALVE... Mais c'est en 1926 que Karmann entra véritablement dans le gotha des constructeurs automobiles en signant un accord avec Adler pour la fabrication des carrosseries pour les Trumps, Primus, Gropius, Favorit, Adler Diplomat, Standard 6 et Standard 8...

KARMANN MUSEUM



Parmi les autres clients des années 30, il y eut HANOMAG, qui rendit indispensable l'agrandissement des installations, en 1935 et FORD en 1939, avec la production du roadster Ford Eifel. Au début du second conflit mondial, Karmann employait 800 personnes et produisait 65 carrosseries par jour.



Au lendemain de la seconde guerre mondiale, une nouvelle aventure industrielle s'offrait au carrossier d'Osnabruck, bien que les parties intactes de l'usine aient été réquisitionnées pour les réparations de la puissance occupante britannique.

Encore dans l'impossibilité de travailler, en raison des énormes difficultés d'approvisionnement en matières premières, Wilhelm Karmann avait perçu le potentiel de la Volkswagen et rencontra le major Hirst le 28 août 1946. Il obtenait alors de construire deux prototypes de cabriolets, avec le matériel et l'aide de Wolfsburg. En octobre, l'ingénieur anglais Barryman faisait sa première inspection du projet dans l'atelier d'Osnabrück.

Le 1^{er} janvier 1948, à la nomination de Nordhoff à la tête de la Volkswagenwerk, Wilhelm Karmann et son fils Wilhelm Jr, obtiennent un rendez-vous avec le nouvel homme fort et lui présentent personnellement leur prototype de cabriolet à 4 fenêtres. Nordhoff, qui était à la recherche d'un produit d'appel pour l'export confirme la mise en production à grande échelle, dès que la voiture aura satisfait aux essais de fiabilité. Mais Heinrich Nordhoff a décidé de ne pas mettre toutes ses billes dans le même panier et répond également favorablement à la proposition d'un autre carrossier du nom de Hebmüller, qui propose un produit différent, un cabriolet 2 fenêtres/2 places, dont la capote est entièrement escamotable, contrairement au projet de Karmann, caractérisé par le relatif encombrement de la capote repliée.

Au final, la production en masse du cabriolet Hebmüller commence en Mars 1949 alors que Karmann ne peut livrer le premier « 4 fenêtres » que le 25 août 1949...

Le 23 juillet 1949 un incendie détruisit la quasi totalité de l'usine Hebmüller. Après des réparations improvisées, la production des VW cabriolet reprit mais malgré des carnets de commande remplis, les difficultés financières amenèrent l'entreprise à la faillite en 1952.

Nos discussions avec les responsables de l'usine Karmann nous ont permis de vérifier et de préciser l'hypothèse évoquée par Jacky MOREL dans « La Cox, une voiture en or » : Les derniers éléments emboutis (assez pour construire 12 voitures) furent envoyés à Osnabrück où ils furent assemblés sur les lignes de production de l'usine Karmann. Aujourd'hui le dernier Hebmüller produit est d'ailleurs conservé au musée Karmann.

Indirectement, avec l'élimination par abandon de Hebmüller, Karmann voyait sa position de « partenaire privilégié » de Wolfsburg confortée...

Le 28 septembre 1952, Wilhelm Karmann disparaissait à l'âge de 82 ans et son fils Wilhelm Jr, entré dans l'entreprise à 19 ans comme apprenti, prenait la direction de la firme.

Après avoir conforté la place du cabriolet au sein de la gamme Volkswagen, il s'est immédiatement attelé à un autre projet, toujours sur la base du châssis VW. Mais



KARMANN MUSEUM

contrairement à nombre de ses concurrents du moment (Drews, Rometsch, Dannehauer & Stauss) qui travaillaient sur des projets similaires, mais en indépendants (ils achetaient des VW à Wolfsburg pour récupérer le châssis et le groupe moto-propulseur), Wilhelm Karmann Jr comprit très vite que pour que le projet soit viable, il devait y associer la Volkswagenwerk ...

Et au fil de ses voyages et rencontres dans les salons internationaux, Wilhelm Karmann Jr sympathise avec Luigi Segré, le patron de la firme turinoise Ghia, qui joua le banco avec lui. Sans revenir sur les détails de cette association que nous avons examinés dans le n° 105 de Super VW, naissait en 1953 le prototype de ce qui allait devenir 2 ans plus tard la Karmann-Ghia et une réussite industrielle non démentie durant 20 ans, scellant ainsi de façon définitive la relation Volkswagen/Karmann.

VOYAGE A TRAVERS L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

La visite du musée privée de Karmann GmbH est un véritable voyage à travers l'histoire de l'automobile, puisque les Adler des années 30 y voisinent avec les dernières productions pour le coréen Kia... mais les VW demeurent aux places de choix, puisque la première chose qui frappe le visiteur en entrant, c'est le prototype 1953 de la Karmann-Ghia qui trône sur une estrade au fond d'une sorte d'allée d'honneur composée de toutes les VW fabriquées par Karmann.

Mais commençons par le début de la visite. Nous sommes d'abord accueillis par le Dr. Christian EICK, responsable du Marketing et des Relations Internationales (excusez du peu...) qui a eu l'idée géniale de prendre une stagiaire angevine, Osnabrück étant jumelée avec Angers. La barrière de la langue étant tombée, la visite s'annonçait donc des plus fructueuses !

Après un petit clin d'œil aux dernières calèches à chevaux produites par Karmann, nous avons passé en revue les pièces les plus anciennes du musée.

La doyenne est une Adler Primus Cabriolet de 1932, scrupuleusement restaurée par des experts dans ses moindres détails et superbe dans une livrée bleu marine et blanc.

[photo diapo]

Une Adler Trumpf Junior marque l'année 1934, non sans rappeler la Traction Citroën

[photo diapo]

1935 est caractérisé par une superbe Adler Trumpf Cabrio 1.7l. blanche et noire

[photo diapo]

Pour représenter 1936, nous découvrons une Hanomag Garant sable.... Très dépouillée

[photo diapo]

Nous découvrons ensuite la Adler Diplomat Cabrio, la Adler 2.5l Cabrio, le roadster Ford Eifel, la Adler Trumpf Junior 1^E et enfin la Adler Zweiliter 2EV, assemblées par Karmann de 1937 à 1939, toutes dans un état de conservation remarquable

[photos diapo]

KARMANN MUSEUM

VOLKSWAGEN ENTRE DANS LE JEU

Les sombres années de guerre laissent malheureusement un trou béant dans cette chronologie qui ne reprend qu'en 1950, avec l'assemblage des 12 derniers cabriolets 2 fenêtres Hebmüller, dont le dernier exemplaire, revêtu d'une livrée chocolat et ocre, est conservé à Osnabrück... avec la petite plaque « Karmann Karrosserie »

Le début des années 50 est représenté avec deux cabriolets VW «Karmann» mais également par la voiture des vedettes de cinéma, le cabriolet DKW Sonderklasse avec son étonnant tableau de bord entièrement en bois.

Vient ensuite le clou de la collection présentée à Osnabrück : le proto de la Karmann Ghia, réalisé en 1953.

Clou de la collection, parce que trônant sur une estrade sous les projecteurs, mais également parce que cette voiture allait être une success story internationale jamais démentie au cours des 20 années suivantes.

Lorsque l'on est «mordu » de Karmann-Ghia, se retrouver devant un tel prototype amène toujours des émotions inattendues... Le premier moment d'admiration passé, nous avons détaillé tous les points marquant, par rapport au modèle de série. La première chose qui frappe, c'est l'absence d'ouïes d'aération sur la face avant et le positionnement des clignotants. Ensuite, il y a l'absence du montant de custode : la vitre de la porte recouvre sur environ 15mm la vitre de custode. Les optiques de phare sont frappées d'un énorme sigle Marchal (cocorico!) et nous retrouvons encore une participation française avec la présence sur le montant de porte de la plaque Chrysler Neuilly, l'importateur VW qui a fourni le châssis à Ghia pour la réalisation du proto ! Il y a ensuite l'écusson de la marque sur l'aile conducteur, l'intérieur en cuir fauve avec la banquette arrière rabattable 50/50.



Si ces éléments ne sont que des demi-surprises, plusieurs ouvrages présentant ce prototype, nous découvrons la partie arrière de la voiture pour la première fois, avec un capot entièrement couvert de «louvers » et un échappement original, dont les sorties chromées traversent la jupe arrière et sont de forme ovale très aplatie. L'ouverture du capot nous permet de donner au terme prototype toute sa dimension : les tôles sont lisses et peintes au pinceau. Le petit pied-moulé trône un peu esseulé au milieu de ce compartiment moteur, avec un filtre à air original de marque italienne !

Seule déception relative, le prototype a abandonné ses pare-chocs originaux au bénéfice d'un de ceux montés sur les tout premiers modèles de production.

Les Karmann-Ghia sont bien entendu très largement représentées au musée.

Parmi les pièces les plus étonnantes, se trouve le prototype de la Karmann-Ghia Hardtop, construite en 1958. Venant s'intégrer entre le coupé et le cabrio, sa principale caractéristique étant une lunette arrière panoramique. Détail amusant, ce proto de 1958 présente déjà les ailes avant « hautes » et les feux arrière en forme d'amande, qui ne seront effectivement mis en production que deux ans plus tard...

Toujours au rayon «Karmann-Ghia» se trouvent deux voitures jumelles de 1974: le dernier coupé et le dernier cabriolet produits, tous les deux dans une livrée ivoire superbe.

KARMANN MUSEUM

A côté des Karmann-Ghia typ 14 les plus connues, nous découvrons le dernier exemplaire de la «grosse» Karmann-Ghia Typ 34 construite en 1969, présentée ici avec des phares additionnels sous les pare-chocs et dans une teinte argentée métallisée.



Juste derrière est présenté le prototype du cabriolet typ 34, fabriqué en 1961. L'histoire de cette voiture est extraordinaire puisqu'elle est en fait parvenue jusqu'au stade de la présérie : un dizaine d'exemplaires furent construits, des fiches tarifaires furent établies et même une brochure commerciale ! Cependant, au dernier moment, la décision de mise en production fut stoppée. Mais c'est une autre histoire à laquelle nous reviendrons lors d'un article exclusivement consacré à la Karmann-Ghia typ 34...

Une fois terminée la saga des Karmann-Ghia, nous avons pu découvrir des véhicules exotiques comme la VW Jolly, une sorte de cabriolet sans portes et avec un toit en tissu et des sièges en rotin, véhicule de plage par excellence. Ce prototype fut présenté à VW en 1960.

L'année suivante, Karmann réalisait une série spéciale de Porsche 356 B Hardtop, dont un superbe exemplaire rouge est jalousement conservé. Bien en évidence, le logo Karmann au bas de l'aile avant coté conducteur arbore la devise «custom coachwork by Karmann, Germany ».

Toujours pour l'année 1961, Karmann propose un proto de cabriolet pour la VW1500 Typ 3. Non suivi d'effet, quelques exemplaires furent néanmoins construits.

En 1962, VW demande à Karmann de réfléchir à l'éventuelle succession de la Karmann-Ghia. Ghia est sollicité pour le coup de crayon et va ainsi naître le «Coupé Studie VW Typ1 » à l'habitacle étonnamment lumineux et à l'avant tenant plus de la 404 qu'aux galbes ayant fait le succès de son illustre aînée...

1963 et 1964 ne voient pas de nouvelle production chez Karmann et il faut attendre 1965 pour qu'une étude aboutisse à la construction d'un nouveau prototype baptisé « Studie VW 1600 TL ». Ce proto prend la forme d'un fastback très lumineux, avec un avant de typ 34. Lui non plus n'atteindra pas le stade la série.

La collaboration avec les italiens de Ghia permet de présenter un nouveau proto sur base de typ 1 en 1965. Cette fois-ci, les lignes sont résolument futuristes avec un immense capot avant plongeant.

1966 verra la première véritable infidélité à Volkswagen puisque Karmann fabrique les modèles de luxe d'Opel (Diplomat Coupé) et de BMW (2000 C/CS), sans oublier la Porsche 912 munie du flat-four et non pas du flat-six.

En 1968, Karmann proposera un drôle de cabriolet sur base de 411 qui n'ira pas beaucoup plus loin que ses aînés et fabriquera une petite centaine d'exemplaires de la Javelin pour American Motors.

En 1970, Karmann va s'associer avec Giorgio Giugiaro, (le père de la Lotus Esprit, de l'Alfasud Sprint, de la Maserati Bora... et de la Golf) pour proposer un nouveau concept sur base de typ1. Avec un avant très proche de la Lotus, l'arrière est pour le moins déroutant, car horizontal, laissant penser à un Pick-up... Encore un de ces projets qui ne verra pas le jour mais qui nous laisse rêveur aujourd'hui...

KARMANN MUSEUM

Toujours en 1970, l'usine brésilienne de Karmann « Karmann-Ghia do Brasil » mettait en production le TC 145 Fastback, propulsé par un 1600 de 54 cv et atteignant 140 km/h. Près de 20.000 exemplaires de cette Karmann-Ghia furent produits, à destination du marché sud-américain exclusivement, entre 1970 et 1974.

Dans les années 70, Karmann s'essaya à la mode du polyester en produisant un buggy, le Karmann GF, vendu environ 3000 marks, et la Karmann Gypsy, un 181 mâtiné de Méhari qui n'est jamais entré en production...

Un peu plus loin, au rayon des productions brésiliennes, nous découvrons la SP2, un coupé d'allure sportive dans la lignée des Ford Capri atteignant 160 km/h grâce à la motorisation des VW 411/412. Il a été produit de 1974 à 1976.

1974 voit BMW confier un nouveau projet à Karmann, l'assemblage de son coupé BMW 3.0 CS dans sa nouvelle usine de Rheine. La production des séries CS, entamée en 1966 avec la 2.0 C/CS atteindra plus de 30.000 exemplaires en 1975.



Bien entendu, il ne faut pas oublier la VW-Porsche 914, assemblée par Karmann de 1969 à 1975, avec des moteurs 1.7/4 cyl. ou 2.0/ 6 cyl. (celui de la 911).

Au milieu des années 70, Karmann fabrique les cabriolet BMW série 3 et bien entendu, le cabriolet Golf de Volkswagen, sans oublier le coupé Scirocco qui succède à la Karmann-Ghia dans la gamme VW.



Le tour d'horizon nostalgique et historique se termine avec l'ultime Cox Cabrio, la 331.847ème du genre, fabriquée le 10 janvier 1980, présentée au musée Karmann dans un rouge un peu pompier. Comme la Cox reste la voiture la plus fabriquée de tous les temps, la Cox Cabrio reste le cabriolet le plus largement diffusé au monde...

WILHELM KARMANN nous a quitté le 25 octobre dernier



Si le nom de KARMANN est bien connu de tous les Vwéistes, le prénom Wilhelm jr l'est beaucoup moins. Pourtant, si KARMANN a été associé à Volkswagen c'est bien grâce à cet homme...

Son père acheta l'antique maison Klages en 1901 et s'engouffra dans le secteur de l'industrie automobile naissante. Très tôt, à 19 ans, son fils Wilhelm Jr entra dans l'entreprise comme apprenti, avant de grandir les échelons un à un et de prendre la direction de l'entreprise à la mort de son père, le 28 septembre 1952.

Depuis plusieurs années, Wilhelm Karmann Jr était associé aux décisions stratégiques de l'entreprise puisqu'il présentait aux coté de son père le projet de cabriolet 4 places de la Volkswagen à Heinrich Nordhoff le 1^{er} janvier 1948...

Wilhelm Karmann Jr est la personne qui a eu l'idée de faire dessiner le petit coupé d'allure sportive qui donna naissance à la Karmann-Ghia, et surtout d'impliquer la toute jeune Volkswagenwerk dans le projet... contrairement aux autres carrossiers du moment qui préféraient vendre à prix d'or des

KARMANN MUSEUM

voitures fabriquées sur chassis VW à quelques dizaines ou centaines d'exemplaires. Mais la success-story de la Karmann-Ghia donna très vite raison au choix fait par Wilhelm Karmann Jr !

En fait c'est Wilhelm Karmann Jr qui, des ruines laissées par les bombardements alliés, a rebâti l'entreprise et lui a donné une dimension internationale.

Résumer la clairvoyance de Wilhelm Karmann Jr à la seule création de la Karmann-Ghia serait injuste. Dès 1966, il sut diversifier sa production et capter la confiance des plus grands de l'automobile qui lui confièrent la réalisation de leur haut de gamme : BMW, Jaguar, Renault et bien entendu, toujours le partenaire historique, Volkswagen.

Le conseil d'administration de la firme a donné à Wilhelm Karmann Jr le titre de Président d'Honneur de Karmann GmbH à vie, lorsqu'il se retira des affaires. Avec la disparition de Wilhelm Karmann à l'aube de ses 84 ans, le dernier géant du monde de la VW s'est éteint.

Les usines Karmann d'Osnabruck et de Rheine (ouest), aujourd'hui dirigées par Rainer Thieme, connaissent une nouvelle jeunesse. Pour la première fois dans l'histoire de la firme, plus de 100.000 véhicules sortiront des chaînes en 1998, selon des estimations provisoires. Le groupe emploie 9.000 personnes et son chiffre d'affaires devrait passer de 1,3 milliard de marks en 1997 (790 millions de dollars) à deux milliards (1,2 milliard de dollars) cette année.

Les voitures produites cette année par Karmann ont pour nom : Renault Mégane cabriolet, Golf Cabrio, Audi cabriolet, Mercedes CLK, Kia Sportage, Jaguar XK8...

Karmann renoue également avec le design, puisque la firme a présenté le « Karmann Concept Truck » au NAIAS (North American International Auto Show), un Pick-up hardtop destiné au marché Nord-Américain et plus récemment au salon de Francfort un coupé/cabriolet sur base Golf, reprenant quelques concepts visuels de la Karmann-Ghia...

