

VW Karmann-Ghia Typ 14: Classic Cars

Der aufregendste VW aller Zeiten



[Marcel Kühler](#) 27.07.2023

[Teilen](#)



VW Karmann-Ghia Typ 14

Wunderschön und leider rostanfällig: Der Karmann-Ghia mit Käfer-Technik und Coupé-Karosserie.

Foto: AUTO ZEITUNG

Inhalt

1. [Classic Cars-Kaufberatung: VW Karmann Ghia Typ 14](#)
2. [Solide Käfer-Technik im VW Karmann-Ghia Typ 14](#)
3. [Das kostet der VW Karmann-Ghia Typ 14](#)
4. [Technische Daten des VW Karmann-Ghia Typ 14](#)

Der Karmann-Ghia Typ 14 gilt zu Recht als einer der aufregendsten VW aller Zeiten. Doch der bildschöne Zweitürer hat auch seine Tücken. Classic Cars-Kaufberatung!

Die 1950er-Jahre: Das Straßenbild Auto-Deutschlands war flächendeckend geprägt vom VW Käfer, der seinerseits zu einem der wichtigsten Wahrzeichen des Wirtschaftswunders wurde. Der Wagen war praktisch und günstig, was seinen Erfolg ebenso begünstigte wie seine anspruchslose und zuverlässige Technik. Doch echte Leidenschaft vermochte der rationale Langläufer seinerzeit kaum zu schüren. Genau dafür nahm Volkswagen ab 1955 einen hinreißend schönen Ableger ins Programm auf: den Karmann-Ghia Typ 14. Er durfte die

Rolle spielen, die dem Käfer lange Zeit verwehrt blieb, nämlich die des charmanten Herzensbrechers.

Classic Cars-Kaufberatung: VW Karmann Ghia Typ 14

Die Idee, ein Sportcoupé auf Käfer-Basis zu bauen, wird Wilhelm Karmann und Volkswagen-Generaldirektor Heinrich Nordhoff nachgesagt. Die unvergleichliche Karosserieform erhielt der Zweitürer von Luigi Segre, einem guten Freund Wilhelm Karmanns. Der erste Prototyp wurde in Italien von den Turiner Couturiers der Carrozzeria Ghia auf die Räder gestellt. Produktionsstart im Karmann-Werk Osnabrück war am 11. August 1955. Trotz der hohen Preise – mit 7500 Mark kostete der Karmann-Ghia mehr als doppelt so viel wie der Standard-Käfer – entwickelte sich das Coupé schnell zum Verkaufsschlager, sodass VW zwei Jahre später eine mindestens ebenso schicke Cabrio-Variante nachschob. Gleichwohl profitierte der Ruf des Karmann-Ghia hauptsächlich von der sportwagengleichen Linienführung – technisch blieb es während der gesamten 19-jährigen Produktionszeit stets bei Hausmannskost.

Im Heck des Zweitürers sorgte ausnahmslos der jeweils stärkste Käfer-Motor für sanften Vortrieb. Anfangs nur 30 PS (22 kW) stark, leistete das Boxer-Herz dann 34 (1960), 40 (1965), 44 (1966) und von 1969 an bis zum Produktionsschluss immerhin 50 PS (25, 29, 32 und 37 kW). Vor diesem Hintergrund ist es kein Wunder, dass der Typ 14 immer schneller aussah, als er eigentlich war – zumal der Karmann-Ghia rund 100 Kilogramm mehr wog als ein Käfer. Selbst die stärkste Ausführung benötigte satte 21 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h. Die nur allzu gern zum Spott neigende Öffentlichkeit bedachte den sympathischen VW deshalb schnell mit unschönen Begriffen wie "Hausfrauen-Porsche" oder gar "Sekretärinnen-Ferrari". Der Beliebtheit des Karmann-Ghia taten diese Schmähveruche keinen Abbruch – bis 1974 liefen in Osnabrück immerhin 385.803 Coupés und 81.053 Cabrios des Typ 14 vom Band.

Solide Käfer-Technik im VW Karmann-Ghia Typ 14

In den darauffolgenden Jahren beziehungsweise Jahrzehnten avancierte der Karmann-Ghia zum gesuchten Sammlerstück. Doch wer sich für den Typ 14 interessiert, sollte sich darüber im Klaren sein, dass der Schönling trotz seiner Käfer-Herkunft ein nicht ganz unkomplizierter Oldie ist. Der größte Feind des Karmann-Ghia ist der Rost. Die vielen unversiegelten Hohlräume bieten der braunen Blechpest beinahe zahllose Nester, um sich auf hinterlistigste Weise, weil meistens versteckt, auszubreiten. Als Beispiel seien diesbezüglich die A-Säulen erwähnt. Hinter dem Schottblech der vorderen Radhäuser sammelt sich gern Schmutz und Feuchtigkeit – ein idealer Nährboden für Rost, der sich hinter den Kotflügeln in Ruhe und unbemerkt ausbreiten kann.

Aber auch die Schweller gelten als neuralgische Punkte der Karmann-Karosserie. Die Innenschweller dienen gleichzeitig als Heizluftkanal und sind bei den meisten Fahrzeugen schon einmal von Rostbefall betroffen gewesen. Korrosion breitet sich auch hier von innen nach außen aus. Minderwertige Reparaturen erkennt man an dieser Stelle relativ leicht: Die originalen Schwellerverkleidungen sind dreiteilig ausgeführt und weisen am hinteren Ende eine runde Abdeckung für die Drehfederstäbe auf. Billige Repro-Teile bestehen hingegen meistens nur aus einem Stück. Generell gilt: Die voll verschweißte Karosserie erschwert das Austauschen zerfressener Teile erheblich, sodass die Kosten für eine fachmännisch ausgeführte Restauration schnell richtig ins Geld gehen können.

Das kostet der VW Karmann-Ghia Typ 14

Die Preise für den Karmann-Ghia haben bereits kurz nach Produktionsstopp leicht angezogen. In den vergangenen Jahren sind sie fast explodiert. Unverbastelte, weitgehend makellose Exemplare gelten als Kapitalanlage mit potenziellem Wertzuwachs. Am beliebtesten und somit auch am teuersten sind die Fahrzeuge, die vor dem Modelljahr 1971 vom Band liefen. Ein entsprechendes Cabrio wird sogar noch teurer gehandelt. Das Facelift-Modell mit seinen klobigen Frontblinkern, wuchtigen Rückleuchten (vom Typ 3) sowie den "Eisenbahnschienen" genannten großen Stoßstangen ist etwas günstiger zu bekommen. Billig ist es dennoch nicht. Von schlecht erhaltenen Exemplaren muss abgeraten werden. So ehrenhaft die Rettung einer veritablen Rostlaube auch sein mag: Zu groß ist der Aufwand einer Total-Restauration, zu teuer sind die benötigten Karosserie-Ersatzteile.

Technische Daten des VW Karmann-Ghia Typ 14

VW Karmann-Ghia Typ 14

Antrieb

4-Zylinder-Boxer, luftgekühlt, im Heck eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle; ein Fallstrom-Vergaser; Bohrung x Hub: 85,5 x 69 mm; Hubraum: 1584 cm³; Verdichtung: 7,5:1; Leistung: 37 kW/50 PS bei 4000/min; maximales Drehmoment: 106 Nm bei 2800/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Coupé-Karosserie auf Zentralrohrrahmen verschraubt mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Doppelkurbellenker, querliegende Drehstabfedern, Dämpfer, Stabi.; hinten: Pendelachse, Längslenker, Drehstabfedern, Dämpfer, Ausgleichsfeder; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 155/80 R 15; Räder: 4,5 x 15

Eckdaten

L/B/H: 4190/1634/1320 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1314/1348 mm; Leergewicht: 870 kg; Bauzeit: 1955 bis 1974; Stückz.: 385.803 (Coupé); Preis (1974): 9785 Mark

Fahrleistungen¹

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 21,0 s; Höchstgeschw.: 145 km/h; Verbrauch: ca. 11,5 l/100 km

Unser Fazit

Keine Frage, der "kleine Karmann" ist ein echter Herzensbrecher. Dank identischer technischer Basis wie beim seligen Käfer halten sich die Preise für viele Ersatzteile in Grenzen. Allerdings ist der betörend schön gezeichnete Zweitürer sehr anfällig gegen Rost, und spezielle Karosserieteile sind selten und damit kostspielig. Wer sich für das glamouröse kleine Coupé interessiert, sollte die Augen dementsprechend nach einem möglichst mängelfreien Exemplar aufhalten. Groß angelegte Restaurationen sind aufwändig und in der Summe deshalb viel teurer als der Kauf eines Topautos.