

# Elegáni

Od poloviny padesátých do poloviny sedmdesátých let byly chloubou značky Volkswagen elegantní automobily VW Karmann-Ghia, kupé a kabriolety s úhledným italským designem a solidním německým zpracováním.

Karosárna Karmann v Osnabrücku vyráběla čtyřmístné kabriolety odvozené z VW Brouka už od roku 1949. Její majitel Wilhelm Karmann toužil rozšířit spolupráci s Volkswagenem i na sportovně střížené kupé, několik jeho návrhů

však ve Wolfsburgu na přelomu čtyřicátých a padesátých let odmítli. Stejně dopadl i projekt předložený italskou karosárnou Ghia. Wilhelm Karmann a šéf karosárny Ghia Luigi Segre se nakonec dohodli na společném postupu: Segre

měl zpracovat stylistický návrh a zajistit zhotovení prototypu, jednání s Volkswagenem a přípravu výroby měl na starosti Karmann.

Nemalou roli sehrál i Charles Ladouche, majitel společnosti France Motors, jež sídlila

EXPORTNÍ KUPÉ Z ROKU 1958 S PŮVODNÍM  
PROVEDENÍM PRIDE



v Neuilly, na západním okraji Paříže. Ladouche dovážel do Francie automobily Volkswagen a zároveň měl exklusivní smlouvu na celoevropskou distribuci vozů Chrysler s malosériově stavěnými karoseriemi Ghia. Právě on dodal firmě Ghia vůz VW Brouk, jehož podvozek se stal základem prvního prototypu kupé, a v říjnu 1953 při příležitosti pařížského autosalonu zor-

Heinrich Nordhoff a majitel karosárny dospěli k dohodě o sériové výrobě kupé VW Karmann-Ghia. Tráduje se, že Nordhoffovi se kupé od počátku velmi líbilo, ale pochyboval o možnosti vyrábět je za rozumnou cenu. Kalkulace, které připravil Wilhelm Karmann, však Nordhoffa přesvědčily a projekt dostal zelenou.

Novinářům bylo kupé VW Karmann-Ghia představeno v červenci 1955 v areálu kasina v Georgsmarienhütte u Osnabrücku. Výroba se začala rozbíhat v srpnu 1955, o necelý měsíc později se sportovně střížený Volkswagen stal jednou z hvězd frankfurtského autosalonu. Wilhelm Karmann mohl být pyšný: na stánku mu elegantní vůz pochválil spolkový prezident Theodor Heuss i ministr hospodářství Ludwig Erhard. V září 1955 se nová kupé objevila v prodejnách, do konce roku 1955 jich vzniklo necelých 1300. Už v říjnu 1956 však v Osnabrücku slavili výrobu desetitisíců kupé, za celý rok pak produkce překročila 11,5 tisíc.

Kupé VW Karmann-Ghia (typ 143) bylo postaveno na lehce upraveném podvozku VW Brouka v provedení Export s rozvorem 2400 mm a vzadu uloženým vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem 1192 cm<sup>3</sup> o výkonu 30 k (22 kW). Vzhledem k předpokládanému dynamičtějšímu provozu byla přední náprava doplněna příčným stabilizátorem. Výška motoru byla, podobně jako u užitkového vozu VW Transporter, snížena přemístěním čističe

vzduchu do prostoru vlevo vedle motoru a podlahová plošina po obou stranách rozšířena o 80 mm. Na rozdíl od Brouka totiž kupé nemělo stupačky a mohlo řidiči a spolujezdci nabídnout širší vnitřní prostor. Vzadu bylo jen nouzové sedadlo určené dvěma dětmi, sklopením jeho opěradla se však dal získat prostor pro



VĚTŠÍ KUPÉ VW KARMANN-GHIA 1500 VYNÁBĚNÉ V LETECH 1961 AŽ 1968



PROTOTYP KUPÉ KARMANN-GHIA NA PODVOZKU VW BROUKA (1953)

organizoval v Neuilly jeho předvedení delegaci z Wolfsburgu, kterou vedl ředitel prodeje VW Karl Feuerissen.

Další jednání proběhla v listopadu 1953 v Osnabrücku – šéf automobilky Volkswagen

380 l zavazadel (místo původních 180 l), dalších 80 l bylo pod přední kapotou.

Kupé bylo dlouhé 4140 mm, široké 1634 mm a vysoké jen 1330 mm, bylo tedy asi o 70 mm delší, o 95 mm širší a o 170 mm nižší než Brouk. ➤



KABRIOLET V ÚPRAVĚ PRO USA, S PŘÍDAVNÝMI PRVKY NÁRAZNIKŮ (1958)



KABRIOLET ROČNÍKU 1958 S PŘÍDÍ OZDOBĚNOU VĚTŠÍMI OTVORY



na hmotnosti přibralo asi 70 kg na 810 kg. Na patnáctipalcových kolech opatřených pneumatikami 5,60–15 dosahovalo kupé největší rychlosti 115 km/h a spotřebovalo 7 až 9 l benzínu na 100 km. Elegance jménem Karmann-Ghia ovšem nebyla laciná: kupé se prodávalo za 7500 DM, zatímco výchozí model VW Brouk Export stál 4600 DM.

V září 1957 měl ve Frankfurtu premiéru dvoumístný kabriolet VW Karmann-Ghia (typ 141) bezprostředně odvozený z kupé. Design otevřeného vozu vznikl u firmy Karmann, studio Ghia vytvořilo jen návrh odnímatelné střechy hardtop, jež se ale nakonec nevyráběla. Cena kabrioletu vyráběného od listopadu 1957 byla stanovena na 8250 DM a převyšovala o 79 % cenu exportního Brouka. Do konce roku 1957 vyjela z Osnabrücku jen stovka kabrioletů VW Karmann-Ghia, zatímco produkce kupé se přehoupala přes patnáct tisíc vozů, v roce 1958 už kabrioletů vyrobili téměř pět tisíc a kupé čtrnáct a půl tisíce.

V létě 1959 prošly vozy VW Karmann-Ghia řadou stylistických změn. Dostaly nově tvarované přední blatníky s výše umístěnými světlomety, větrací otvory v předí (měly přezdívku „nosní dirky“) byly zvětšeny a opatřeny chromovanou mřížkou. Na zadních blatnících se objevila větší sdružená světla se samostatnými komorami pro koncová, brzdová a směrová světla. Zadní boční okénka kupé se nyní dala

ELEGAN S OTEVŘENOU  
A ZAVŘENOU STŘECHOU NA  
KRESBĚ Z PROSPEKTU



vyklápat, v sériové výbavě přibyl ostříkovač čelního skla a světelná houkačka. Počátkem srpna 1960 se do vozů VW Karmann-Ghia stejně jako do VW Brouka začal montovat motor 1192 cm<sup>3</sup> se zvýšeným stupněm komprese a výkonem 34 k (25 kW) doplněný novou převodovkou.

Na frankfurtském autosalonu debutoval v září 1961 zcela nový VW 1500, větší sourozenec Brouka s dvoudveřovou karoserií se stupňovitou

zádí, v níž se skrýval vzduchem chlazený čtyřválec 1493 cm<sup>3</sup> o výkonu 45 k (33 kW). Dostal interní označení Typ 3, přičemž „jednička“ byl samozřejmě Brouk a „dvojka“ Transporter. Karmann při této příležitosti představil hned tři atraktivní novinky: čtyřmístný kabriolet VW 1500 tvarově odvozený ze základního typu, nově 2+2místné kupé VW Karmann-Ghia 1500 (typ 34) a jeho otevřenou modifikaci v podobě kabrioletu. Prozradíme rovnou, že z této trojice se do sériové výroby dostalo jen kupé Karmann-Ghia na podvozku VW 1500, oba otevřené vozy zůstaly ve stádiu prototypů.

Kupé VW Karmann-Ghia 1500, jehož tvary navrhl Sergio Sartorelli, navazovalo na módní

Autosalon Frankfurt 1961  
Výstava Volkswagen Transporter

STUDIE GHIA, KTEROU V ROCE 1965 NAVRHL  
GIORGETTO GIUGIARO



1965 - 1. listopad 1965  
Výstava Volkswagen Transporter





KUPÉ VW KARMANN-GHIA V POSLEDNÍM PROVEDENÍ Z ROKU 1974

kteřé mimo jiné dostalo i nové zavěšení zadních kol na šikmých ramenech. Stejného řešení se v srpnu 1968 dočkalo i kupé vybavené čtyřstupňovou manuální převodovkou. Vozy této řady nedosáhly předpokládaného úspěchu, do ukončení výroby v červnu 1969 jich vzniklo jen čtyřicet dva a půl tisíce.

Vraťme se ale k podstatně úspěšnějším vozům VW Karmann-Ghia na podvozku Brouka, jejichž produkce v roce 1964 poprvé překročila třicet tisíc kusů a o rok později dosáhla rekordní hodnoty třicet dva tisíc. Absolutní rekord následoval v roce 1969: z více než třicet čtyř tisíc vyrobených vozů bylo téměř dvacet osm tisíc kupé a šest a půl tisíce kabrioletů. Mezitím prošly sportovně stříženě automobily řadou změn, jež kopírovaly vývoj špičkového provedení VW Brouka. Od srpna 1965 se do kupé s kabrioletů montoval čtyřválec 1285 cm<sup>3</sup> o výkonu 40 k (29 kW), přičemž jízdní vlastnosti zlepšila nová přední náprava. Jen o rok později dostaly vozy Karmann-Ghia větší motor 1493 cm<sup>3</sup> nalaďený na 44 k (32 kW), s nímž dosahovaly rychlosti až 136 km/h, takže jim přišly vhod přední kotoučové brzdy.

Od léta 1967 se montovala dvanáctivoltová elektroinstalace místo dřívější šestivoltové a vpravo před čelním sklem přibyl kruhový odklápěcí kryt hrdlá nádrže, takže při tankování už nebylo potřeba otvírat přední kapotu. Do modelového roku 1970 kupé a kabriolety vstoupily

burátorová verze jedenapůlitrového motoru s výkonem zvýšeným na 54 k (40 kW), s nímž kupé uhánělo rychlostí až 150 km/h. Na rozdíl od svých menších sourozenců se větší kupé typu 34 nevyváželo do USA, od roku 1964 však existovalo i s pravostranným řízením na export do Velké Británie, Austrálie a dalších zemí, v nichž se jezdilo vlevo.

V létě 1965 se začal vyrábět model VW Karmann-Ghia 1600 L s větším čtyřválcem 1584 cm<sup>3</sup>, jenž si zachoval výkon 54 k (40 kW), byl však o poznání pružnější. O rok později následovalo kupé s tímto motorem v kombinaci s třístupňovou polosamočinnou převodovkou,

trend, který odstartoval americký Chevrolet Corvair, jemuž se v zadní partii podobalo. Bylo první vozem se znakem VW se čtyřmi světly na předí. Při rozvoru 2400 mm bylo nové kupé dlouhé 4280 mm, široké 1620 mm a vysoké 1335 mm, vykazovalo pohotovostní hmotnost 910 kg a dosahovalo největší rychlosti 137 km/h při průměrné desetilitrové spotřebě benzínu. Od léta 1963 se do vozu s označením VW Karmann-Ghia 1500 S montovala dvoukar-



KABRIOLET ODVOZENÝ Z VĚTŠÍHO KUPÉ SE DO VÝROBY NEDOSTAL





BRAZILSKÉ KUPÉ VW KARMANN-GHIA TC  
Z LET 1970 AŽ 1976

KUPÉ VW SP-2 Z BRAZILSKÉ Pobočky  
KAROSÁRNY KARMANN



s odolnějšími nárazníky a předními obdélníkovými blíkači, v létě 1970 dostaly motor 1584 cm<sup>3</sup> o výkonu 50 k (37 kW), s nímž jezdily rychlostí přes 140 km/h. Poslední větší inovace následovala v srpnu 1971: spolu s ještě robustnějšími nárazníky převzaly nově tvarované přední blíkače a velká zadní skupinová světla z fastbacku VW 1600 TL, uvnitř se objevil bezpečnostní čtyřramenný volant černé barvy a palubní deska s plastovým obložením.

Výroba úhledných, ale již poněkud zastaralých automobilů VW Karmann-Ghia pokračovala do července 1974, během sedmi měsíců roku 1974 jich však vzniklo už jen sedm tisíc exemplářů. Údaje o počtech vyrobených vozů se v závislosti na jednotlivých pramenech poněkud liší, podle čísel zveřejněných karosárnou Karmann dosáhla celková produkce v letech

1955 až 1974 hodnoty 443 478 vozů, z nichž bylo 362 601 kupé a 80 877 kabrioletů.

Zmínku si zaslouží opakované – a Volkswagenem odmítnuté – pokusy o výraznou modernizaci vozů Karmann-Ghia, z nichž nejzajímavější byl zřejmě projekt polokabrioletu z roku 1965, který ve studiu Ghia vytvořil tehdy sedmadvacetiletý Giorgetto Giugiaro. Zapomenout bychom neměli ani na to, že se v letech 1960 až 1971 kupé Karmann-Ghia typu 143 vyráběla i v Brazílii, přesněji ve filiálce karosárny Karmann umístěné v Sao Bernardo do Campo v sousedství výrobního komplexu Volkswagen do Brasil. Celkem jich tam vzniklo přes třicet tisíc, zatímco kabrioletů byly smontovány jen necelé dvě stovky.

Od léta 1970 se v Brazílii vyrábělo i modernizované kupé VW Karmann-Ghia TC (typ 145) se splynavou zádi, jehož produkce dosáhla do roku 1976

hodnoty osmnáct tisíc vozů. Třešničkou na brazilském dortu bylo dvoumístné sportovní kupé SP-2 z let 1972 až 1976, jehož prototyp se poprvé představil v dubnu 1971 na německé průmyslové výstavě v Sao Paulu (odtud i pojmenování iniciálami SP). Základem 4,2 m dlouhého kupé, jehož design vznikl ve stylistickém středisku VW do Brasil, byl podvozek místní verze vozu VW 1600. Původně byl v kupé s označením SP-1 použit i motor z VW 1600, ale jeho výkon nestačil, a tak model SP-2 dostal modernější čtyřválec 1,7 l z typu VW 412 o výkonu 65 k (48 kW), s nímž dosahoval rychlosti 160 km/h. Během pěti let zhotovili přes jedenáct tisíc vozů SP-1 a SP-2, které sice se značkou Karmann-Ghia neměly formálně nic společného, představovaly však poslední generaci elegantů na podvozcích VW se vzduchem chlazeným motorem v zádi. ●

ZAOBLENÁ ZÁD BRAZILSKÉHO KUPÉ VW SP-2  
ROČNÍKU 1973

