

DET LILLA BLÅ

I Sverige såldes bara ett fåtal nya Karmann Ghia Cabriolet. Ett av exemplaren bor i Ängelholm. Det är den andra veckan i dess nya liv – vi hälsar på! ➔

TEXT JON REMMERS FOTO SIMON HAMELIUS



Så välbekant men ändå så nytt! I Volkswagen Karmann Ghia blandas tyskt förnuft med italiensk passion. Blandningen blev bra.





Patrik Glantz från Ängelholm höll det ena ögat på planeringen, det andra på vad händerna gjorde. Och gick i mål!

PATRIK TÄNKTE RESA TILL USA FÖR ATT INHANDLA EN KARMANN GHIA CABRIOLET NÄR EN KOMPIS BERÄTTADE ATT DET STOD EN SEXTIOFYRA BARA ETT STENKAST FRÅN ÄNGELHOLM.

Du kan inte se den och jag är inte helt säker på min sak, men jag tror faktiskt att taklinjen slutar någonstans fyra meter bakom mitt huvud. Det är åtminstone så det känns när vi i lagom segdraget tempo rullar efter strandvägarna just söder om Bjärehalvön. Det är nu den andra veckan i den här Karmann Ghians nya liv och bredvid sitter Patrik Glantz som är hjärna och hjälte bakom renoveringen. Runt omkring oss kretsar den perfekta obrutna formen. Ett oändligt antal kurvor och mjuka pennstreck som alla på något sätt möter varandra. Om inte inom karossens plåtytor så utanför. Vissa långt utanför bild. Några till och med långt ner i underjorden.

Egentligen var det aldrig meningen att det skulle bli så här. Patrik tänkte sig en resa till USA för att inhandla en vettig Karmann Ghia Cabriolet – han skulle gifta sig och när man gifter sig bör man färdas ståndsmässigt – när en kompis berättade att det faktiskt stod en sextiofyra bara ett stenkast från hans hem i Ängelholm.

Det visade sig vara en av extremt få svensk-sålda cabrioletter och samtidigt som ägaren övertalades att sälja, bokades USA-resan i huvudet om till att istället bli renoveringsresa i egen regi.

Familjen Karmann började redan i slutet av 1800-talet som vagnmakare i staden Osnabrück. Specialiteten var från början öppna vagnar och vid andra världskrigets slut hade hanteringen växt till en sådan storlek att man kunde börja tala om ett regelrätt "werk".

Efter kriget var Wilhelm Karmann knappast ensam om att fundera på en snitsig specialkaross till Volkswagen Typ 1. Stuttgart-baserade Dannenhauer & Stauss gick i samma tankar och från firman Hebmüller kunde man redan 1948 köpa en öppen tvåsitsig version av Typ 1 – ett projekt som några år senare stupade tragiskt efter en verkstadsbrand.

Det var självklart den amerikanska marknaden som hägrade. När Wilhelm Karmann 1950 diskuterade sina planer med Volkswagens chef Heinz Nordhoff var den tyska ekonomin allt annat än intakt. I Wolfsburg hade man fullt upp med att överhuvudtaget få produktionen att fungera, vilket dittills bland annat innefattat avlägsnandet av vraket efter ett B-17 bombflyg-

plan som kraschat i en av monteringshallarna. Någon sportbil med Volkswagens stöd var inte att tänka på.

Wilhelm Karmann fortsatte ändå att skicka skisser till Wolfsburg, men det var först två år senare när han på en bilsalong träffade Luigi Segre, marknadschef på Carrozzeria Ghia i Turin, som projektet tog ett ordentligt kliv framåt. Luigi Segre införskaffade på eget initiativ en Volkswagen Typ 1 som raskt befriades från sin kaross. Sedan dröjde det inte länge innan en prototyp kunde visas för Wilhelm Karmann.

Till Sverige kom drygt 3 000 Karmann Ghior under de år som modellen byggdes. Patrik har slagit i registren och faktiskt bara hittat elva svensksålda cabrioletter. Men han ber mig behandla siffran varsamt. Efterforskningarna kompliceras av ett svårbemästrat numreringssystem.

– Bilen stod ursprungligen som demobil hos Bilaktiebolaget Åke Åhrberg som senare blev Norrbil i Norrtälje, säger Patrik. Jag har faktiskt fått kontakt med säljaren som heter Kurt. Han är så klart pensionerad idag, men han minns cabben. Han berättade att cabrioletterna endast togs hem som rena specialbeställningar.

Patriks bil såldes ny till en Doktor Stig Nyberg i Väddöbacka som lämnade en annan Ghia i inbyte. Patrik har även haft kontakt med honom och berättar att denne egentligen inte planerade att byta bil, men han föll för bilens färg; Pacific blau. ➔



Sätt pekfinger på lyktsargen. Följ linjen över framskärmen ... över dörren. Säg sedan var den tar slut?



Den läsbara växelspaken heter Sperrwolf. En mycket eftertraktad och hårt jagad varg...



Hej kompis, har inte vi setts förut?! Miljoner och åter miljoner människor vet hur det känns när man drar i det här handtaget.



"Använd aldrig fönsterrutan för att stänga dörren". Lägg till "öppna alltid dörren innan du kliver in".



Volkswagen gick den gyllene balansgången mellan att varken synas för mycket eller för lite.



VIRGIL EXNERS SYN PÅ SAKEN VAR ATT CARROZZERIA GHIA I BRIST PÅ EGNA UPPSLAG SKALADE NER DEN AMERIKANSKA DESIGNEN FÖR ATT PASSA EN FOLKVAGNS HJULBAS.

Det har egentligen aldrig blivit riktigt klart vem som designat Karmann Ghia. Den amerikanske designern Virgil Exner hävdade fram till sin död bestämt att Karmann Ghias design var hans. Den prototyp som Wilhelm Karmann visade för höjdarna i Wolfsburg hösten 1953 uppvisade också märkliga likheter med specialaren Chrysler D'Élegance – som Carrozzeria Ghia samtidigt tillverkade i liten serie vid sidan av sina formgivningsuppdrag. Virgil Exners syn på saken var att Carrozzeria Ghia i akut brist på egna uppslag mer eller mindre i desperation skalade ner den amerikanska designen – hans design – för att passa en folkvagns hjulbas.

Exakt hur det var med den saken får vi sannolikt aldrig veta, dramats huvudkaraktärer är sedan många år ur tiden. Men Volkswagen-chefen Heinz Nordhoff såg en vinnare och gav projektet sitt fulla stöd. Fullt stöd från Wolfsburg innebar ingenjörer från Wolfsburg.

Patrik berättar att hans bil renoverades första gången någon gång i mitten av 1980-talet då den även blev lackerad vit. Skicket var ganska risigt när han övertog bilen och en hel del plåt har fått bytas, som den känsliga nosplåten, trösklar och nederdelen av akterpartiet – jobb som han lämnade bort till en bilplåtslagare. Reparationsplåt, liksom de flesta övriga delar som behövs till renoveringen inhandlade Patrik från Lars Neuffer i Tyskland, i Ghia-kretsar kända som en av Europas främsta Ghia-auktoriteter.

– Jag träffade honom på ett möte i Tyskland och blev paff när det visade sig att han talar svenska. Än mer förvånad blev jag när det visade sig att han hade sommarstuga i Ängelholms-trakten, säger Patrik.

Patrik har haft mycket nytta av sin personliga kontakt med Lars Neuffer. Ett annat tips som Patrik gärna delar med sig av är att lära känna sin bil väl innan man demonterar den. Många köper en bil och river den i småbitar veckan efter med en halvkläckt plan om renovering. Sådana projekt blir ofta stående – länge. Efter köpet 1999 körde Patrik sin Ghia några somrar innan han plockade ner den 2005.

Han pratar i planer när han beskriver sin renovering och mycket lite verkar ha kommit till av en slump. Patrik har tidigare jobbat som projektledare och i renoveringen tillämpade han samma principer på sig själv. Tekniskt kunskande har han sedan sin tid som flygmekaniker i flygvapnet (vilket imponerar oändligt på artikel-författaren). Delmål för renoveringen sattes upp – som sedan följdes benhårt. Vid ett visst datum skulle karossen vara plåtren, vilket den för övrigt blev medelst färgskrappa och svett, vid ett annat datum skulle fälgarna vara lackerade.

En av förklaringarna till hur Karmann Ghia kunde lyckas så bra där andra karosstillverkare misslyckats är förmodligen det nära samarbete man hade med Volkswagen i Wolfsburg.

I princip användes mekaniken från Volkswa-

gen Typ 1 i sin helhet men modifierades på över hundra punkter för att bättre passa sin nya kaross. Tillsammans med Wolfsburg tog man fram nya golvplåtar som gjorde plattan 16 cm bredare. Det gjorde att karossen kunde bli så bred som den behövde vara för att proportionerna skulle stämma. Djupare stolsbrunnar i kombination med lägre säten gjorde körställningen betydligt mer sportig än den i Typ 1. Det medförde i sin tur att växelspaken fick kortas och som bonus upplevdes växellägena som både kortare och distinktare. Genom att ändra torsionsfjädringen hamnade även bottenplattan närmare markytan.

När Karmann Ghia hittade ut på marknaden sent 1955 var det mer än en motorskribent som hävdade att motorerna var "speciellt utvalda för att sitta i Karmann Ghia". Så var inte fallet. Det handlade om direkt nedärvda enheter från produktionen av Volkswagen Typ 1 – ett smart drag. Bättre en perfekt boulevardkryssare än en halvdan sportbil. Karmann Ghia skulle alltid säljas på sitt utseende, inte på sina meriter som sportbil. Snarare gjorde man det till en grej i annonseringen att bilarna var lika långsamma som en vanlig Typ 1. Därmed införstått att de också var lika tillförlitliga.

Karmann Ghia såldes genom de vanliga Volkswagen-återförsäljarna och blev snabbt mycket populära. Den ursprungliga planen var att producera ungefär 350 bilar var månad, men redan 1956 spottade Karmann-Werk ur sig 1 000 Ghior i månaden. Fram till 1965 kom den siffran



Trycket i reservhjulet driver även vindrutespölingen.



Stuvplats för högljudda småbarn eller ett extra bagageutrymme – kundens eget val.

För att motorn skulle få plats under luckan försåg ingenjörerna den med folkbussens luftfilter.





Man får sänka en folkvagn – åtminstone lite. Patrik överväger originalhöjd igen.

SOM NY LÄMNAD 1200-MOTORN 34 HÄSTKRAFTER. IDAG LÄMNAR DEN HÄR KANSKE 30 HÄSTAR. DET RÄCKER – PRECIS!



Nylagad och epoxigrundad! Nu ska den bara till lackeraren ... och sedan ska listerna på plats, sedan ska bara...



Cabrioletter från Karmann är alltid mycket påkostade med riktigt innertak och ordentlig isolering. Svåra att byta.

att mer än fördubblas. Totalt tillverkades nästan en halv miljon Karmann Ghia fram till 1974 och precis som Wilhelm Karmann förutspått blev USA den absolut viktigaste marknaden och då särskilt Kalifornien.

Patrik Glantz hävdar lite blygt att utställningsskick aldrig har varit målsättningen. Tillsammans med sin fru Sofia åker han gärna långt och bilen är renoverad för att användas. Därför har den försetts med tvåkrets bromssystem och skivbromsar runt om. Av samma anledning har han även konverterat den till 12-volts elsystem med växelströmgenerator. Elsystemet är nytillverkat i USA och avsett för bilar sålda på den amerikanska marknaden. Därmed skiljde det lite i hur kablar var dragna till positionsljus, men inget som var särskilt krångligt att ändra på.

Motorn är högst densamma som bilen levererades med och såvitt Patrik vet har den aldrig öppnats. Eftersom den har visat sig vara så pass tät och tillförlitlig har den bara fått lite ny färg.

– Ny lämnade 1200-motorn 34 hästkrafter, säger Patrik. Idag lämnar den här kanske 30. Det räcker – precis!

Inredningen är ett kapitel för sig. Bilen lämnade fabriken i Osnabrück med detaljer som till exempel rattstängan lackerade i en kulör som heter Isblå. Något recept eller färgkod till denna färg finns naturligtvis inte. Därför fick den brytas fram "för hand" tillsammans med lackeraren.

VOLKSWAGEN KARMANN GHIA CABRIOLET 1964

Nypris: 14 870 kr på gatan (detta exemplar)

Värde idag: 120 000 – 170 000 kronor*

Fakta

Motor: Fyrcylindrig boxer med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel Solex fallföregasare. Luftkylning. Volym 1 192 cm³. Max effekt 34 hk DIN vid 3 600 r/min. Max vridmoment 82 Nm (SAE) vid 2000 r/min. Elsystem 6 volt

Kraftöverföring: Längsmonterad motor bak, bakhjulsdraft, fyrväxlad växellåda med golvspak.

Mått: Axelavstånd 240 cm. Längd/bredd/höjd 414/163,4/133 cm. Spårvidd fram/bak 130,5/128,8 cm. Tjänstevikt 920 kg. Tank 40 liter.

Fjädring/hjulställ: Torsionsfjädrar fram/bak. Krängningshämmare fram, Teleskopstötdämpare fram/bak.

Styrning: Skruv och rulle, vändcirkel 11,25 m.

Hjul: Plåtfälgar 4 tum, däck 5,60×15.

Bromsar: Trummor fram och bak, hydrauliska. Enkretssystem.

Fartresurser: Toppfart 125 km/h.

Förbrukning: 0,75 l/mil blandad körning.

Källor: Automobil Revue 1964.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Några dörrsidor i korrekt utförande finns heller inte att köpa nya. Efter en del letande fick Patrik kontakt med firman Color Glo i Helsingborg som specialiserar sig på att renovera befintliga



Klargjord för 48 nya år på vägarna!

inredningar. De bröt fram rätt färg och sprutlackerade hans dörrsidor för en dryg tusenlapp. Väl använda pengar – resultatet är verkligen strålande.

Framtiden för Patriks Ghia är redan utstakad: Här skall åkas! När Karmann Ghia firade 50 år 2005 var Patrik och hans fru där – på samma Kasino Hotel Westfalen där Karmann Ghia först visades 14 juli 1955, tillsammans med hundratalet andra Ghia-fanatiker. Nu ser paret fram emot nya långresor i sin nyrenoverade Cabriolet. Vi önskar lycka till! ☺