

R e d e

des Herrn Wilhelm Karmann auf dem Presseempfang am 14.7.1955
anlässlich der Vorstellung des neuen Karmann-Ghia Coupé auf
Volkswagen-Fahrgestell.

Meine sehr verehrten Damen und Herren

Mein Gruss gilt zunächst den Vertretern der Presse, die heute hier zu uns gekommen sind. Nehmen Sie bitte meinen herzlichen Dank dafür entgegen, dass Sie trotz des kurzen Termins, trotz Urlaubszeit und anderer dringender Aufgaben meiner Einladung zum Presse-Empfang nachgekommen sind.

Darüber hinaus heisse ich alle anwesenden Freunde unseres Hauses herzlichst willkommen, insbesondere aber meinen Freund Luigi Segre aus Turin, den Inhaber der Karosseriefabrik Ghia.

Es ist heute zum erstenmal in der Geschichte unseres Werkes zu einem Presse-Empfang geladen. Das Firmenzeichen "Karmann" wird den meisten von Ihnen ein Begriff sein, die Entwicklung des Betriebes selbst ist aber vielen sicherlich so wenig gegenwärtig, dass ich mir gestatten darf, bei diesem Anlass die Firmengeschichte kurz darzulegen.

Osnabrück, eine Stadt reicher geschichtlicher Vergangenheit, besitzt auch eine stolze handwerkliche Tradition. Das Wappen von Osnabrück, ein sechsspeichiges Rad, lässt darauf schliessen, dass die Zunft der Wagenbauer schon im mittelalterlichen Stadtwesen eine bedeutende Rolle spielte. Als 1874, also vor etwa 80 Jahren, in einer Zeit behäbiger Beschaulichkeit, der Wagenbaubetrieb "Christian Klages" gegründet wurde, konnte niemand die Entwicklung voraussehen, welche diese kleine Werkstatt über ihre Nachfolgefirma, die Wilhelm Karmann G.m.b.H., zum grössten selbständigen Karosseriewerk des Bundesgebietes machte.

Die Stadt Osnabrück beherbergte noch um die Jahrhundertwende eine grössere Anzahl von kleineren Wagenbaufirmen. Die Existenz dieser Betriebe war begünstigt durch das Vorhandensein zahlreicher Handelsunternehmen, die für ihre Reisenden auf einen grossen

Fuhrpark angewiesen war. Eine der Firmen, welche diese Handelsunternehmen mit Kutschwagen versorgte, war die Firma Christian Klages.

Als mein Vater, dessen Vorfahren durch Generationen Stellmacher, Schmiede und Fuhrleute waren, und dem -wie vielen- die Liebe zu seinem Beruf im Blut lag, nach langer, gründlicher Ausbildung im Jahre 1901 die Firma Christian Klages mit damals 8 Beschäftigten übernahm, bedeutete dieser Entschluss den Beginn eines grossen und erfolgreichen Lebenswerkes. Der kleine Betrieb, der nur mit einigen wenigen Gesellen und Lehrlingen arbeitete, lag in einer schmalen, engen Gasse der Innenstadt. Schon das Ein- und Ausbringen der Kutschwagen in die Werkstatt und wieder hinaus auf die Strasse machte Schwierigkeiten und Verdruss.

Mein Vater war schon während seiner Tätigkeit als Betriebsleiter grösserer Wagenbaufirmen Mitte der neunziger Jahre erstmals mit dem Motorwagen -so nannte man damals das Automobil- in Berührung gekommen. Er hatte an der Entwicklung von Automobil-Karosserien mitgewirkt, und selbst am Steuer der ersten Kraftwagen gesessen. Die Begeisterung für das Kraftfahrzeug bestimmte von da ab seinen Lebensweg.

In der jungen Firma Wilhelm Karman fand er endgültig den Weg zum Karosseriebau. Es waren zunächst nur wenige fortschrittlich und sportlich eingestellte Menschen, die sich einem Kraftwagen anzuvertrauen wagten, und noch weniger, die das Geld dafür herzugeben bereit waren. Die Aufträge auf Karosserien gingen also vorerst nur in bescheidenem Masse ein, und der Kutschwagenbau blieb in den ersten Jahren noch das sichere Fundament des Betriebes. Aber allmählich setzte auch hier der Wandel ein.

Es waren Einzelaufträge -Bestellungen von gutsituierten Privatkunden- die das sogenannte Chassis von der Automobilfabrik kauften und sich die Karosserie nach Wunsch und Maß bauen liessen.

Als der Name "Karmann" über die Grenzen des engeren Bezirks hinaus bekannt wurde, kamen auch die ersten Händlerbestellungen. Hier gab es gelegentlich auch Aufträge auf zwei oder drei Karosserien, bei deren Durchführung schon die ersten Fabrikationsorgen auftraten.

Bereits nach wenigen Jahren war der Betrieb zu klein geworden, um die Aufgaben, die gestellt wurden, zu erfüllen. Es erfolgte ein Umzug aus der Enge der Altstadt in die Martinistrasse, welche damals noch an der Peripherie des Stadtgebietes lag. Nach verschiedenen Erweiterungen im Laufe der Jahre befinden sich auch heute noch die Karosseriefertigung sowie die kaufmännischen und technischen Büros der Firma an dieser Stelle.

Die Jahre der Entwicklung wurden durch den ersten Weltkrieg jäh unterbrochen. Karosserien wurden nicht mehr benötigt, dafür aber wieder pferdebespannte Fahrzeuge für das Heer. So musste das Rad wieder zurückgedreht und der Bau von Pferdewagen wieder aufgenommen werden. Mit dem Ende des ersten Weltkrieges erschien die Lage zunächst fast hoffnungslos. Es wurden vorübergehend Anhänger aber auch Handwagen und Handkarren gefertigt, bis der erste bescheidene Wiederbeginn der Automobilfabrikation auch die ersten neuen Karosserieaufträge brachte. Werke wie Hansa, Protos, Hansa-Lloyd, Aga, -Namen, die heute schon der Geschichte angehören- waren die Besteller. Bald darauf kamen die Adlerwerke hinzu, die bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges der größte Auftraggeber wurden.

Die Karosserien wurden zunächst ganz aus Holz gefertigt;

eine mühevoll handwerkliche Arbeit war dabei erforderlich, denn Vorrichtungen und sonstige Hilfsmittel kannte man nicht. Anfang der zwanziger Jahre ließ die Kunde von dem märchenhaften Aufschwung der amerikanischen Automobilindustrie und ihren in Europa noch so gut wie unbekannt Produktionsmethoden, insbesondere für den Karosseriebau, die Fachwelt aufhorchen.

1922 wurden in den U.S.A. bereits 2 1/2 Millionen, 1923 sogar schon 4 Millionen Kraftfahrzeuge gebaut. Es mußten also dort Fabrikationsbedingungen geschaffen sein, von denen wir kaum etwas ahnten.

Wenn auch niemand ernsthaft daran dachte, daß diese für uns astronomischen Zahlen von den europäischen Ländern je erreicht werden könnten, so erschien aber das Studium der amerikanischen Produktionsmittel und-Verhältnisse doch interessant und wertvoll. Mein Vater zog aus seinem längeren Aufenthalt in den U.S.A. im Jahre 1924 sofort praktische Nutsanwendungen für seinen Betrieb. Die immer noch an die Kutschwagenfertigung erinnernde Holzbauweise wurde aufgegeben und machte der sogenannten Halbstahlausführung Platz. Die Halbstahlkarosserie hatte ein Holzgerippe, in der Regel aus Buchenholz, und wurde außen mit Stahlblech verkleidet. Hier ergaben sich schon die ersten Ansätze für die Anfertigung von Pressteilen.

Eine weitere bedeutende Neuerung als Auswirkung der Studienreise war die Ablösung der damals üblichen Öllackierung, die mit dem Pinsel aufgetragen werden mußte, durch das rationelle und zeitsparende Nitro-Cellulose-Spritzverfahren.

Die Umstellung auf moderne Arbeitsverfahren sprengte den bis dahin so engen Rahmen, der einer Ausweitung der Produktion und der Aufnahme einer Serienfertigung entgegenstand. Den ersten Gross-

auftrag auf 1000 Karosserien erteilte Aga, aber auch andere Werke folgten. Diese erfreuliche Entwicklung wurde durch den Zusammenbruch einiger Automobilfabriken wie Hansa, Aga, Pluto usw. wieder unterbrochen. Jetzt gelang es aber, eine Verbindung mit den Adlerwerken anzuknüpfen, die erst im Jahre 1940, als durch Verordnungen die gesamte zivile Automobilproduktion stillgelegt wurde, ihr Ende fand. Auch mit anderen namhaften Firmen wie Ford, Hanomag, Krupp und Stoeber wurde vor dem Kriege erfolgreich zusammengearbeitet.

Die Entwicklung des Karmann-Cabriolets, das schon lange vor dem 2. Weltkriege internationalen Ruf hatte, fällt in die Aera der Zusammenarbeit mit Adler.

Die technische Entwicklung ließ in den dreissiger Jahren die Halbstahlskarosserie durch den Ganzstahlaufbau ablösen. Jetzt konnte die Fertigung weitgehend rationalisiert werden, zugleich wurde aber auch die Aufgabe gestellt, die Presserei im entsprechenden Umfange zu erweitern. In diese Jahre fällt der Erwerb eines Fabrikanwesens im Fladder, dem neu erschlossenen Industriegebiet der Stadt.

Der zweite Weltkrieg warf alle Plannungen um, unterbrach die Entwicklung und stellte den Betrieb vor neue Aufgaben. Neben Aufbauten für Heeres-Kfz., Flugzeugteilen und Spezialgeräten, unter anderem dem berühmten Einheitskanister, trat zum dritten Male in der Geschichte des Werkes das pferdebespannte Fahrzeug in den Vordergrund. Feldwagen verschiedenster Art, Inantriebs-Munitionswagen und Geschützräder wurden gebaut. Aus den wenigen Gesellen und Lehrlingen, mit denen mein Vater 1901 begonnen hatte, war gegen Ende des zweiten Weltkrieges eine Belegschaft von 1300 Menschen geworden.

Der Krieg traf auch das Werk auf's schwerste, waren doch bei Kriegsende etwa 65 % der Betriebsanlagen völlig zerstört. Hoffnungslos erschien der Wiederbeginn nach der Kapitulation. Der erhalten gebliebene Teil des Werkes war besetzt. Hier mussten für die Besatzungsmacht Reparaturaufträge ausgeführt werden, jegliche private Betätigung war untersagt. Erst allmählich lockerten sich die Fesseln; es begann eine Führerhausproduktion für die Hanomag, es kamen Pritschen, Kranken- und Kastenwagen-Aufbauten für Ford. Die Möglichkeit, Personenwagenkarosserien zu bauen, bestand aber zunächst noch nicht. Lediglich wurde für die englische Besatzungsmacht eine Serie von Limousinen aufgelegt, die ich ihrer Kuriosität wegen hier erwähnen möchte. Benutzten wir doch für das grosse Humber-Fahrgestell die Pressteile der 2 Ltr.-Adler-Limousine und manche von Ihnen wird dieser merkwürdigen Mischung auf der Strasse begegnet sein und wird sich gefragt haben; "Wie kommt die Adler-Karosserie auf das Humber-Fahrgestell?"

Die stille Liebe zum Cabriolet, dieser Karosserieform, zu deren technischen Entwicklung mein Vater so massgebend beigetragen hatte, brachte uns zu dem Entschluss, ein viersitziges Cabriolet für den Volkswagen zu bauen. Diese Cabriolet-Karosserie wurde in aller Stille entwickelt und der Geschäftsleitung des Volkswagenwerks vorgeführt. Herr Dr. Nordhoff entschied sich spontan zu einem ersten Auftrag auf 1000 Stück. Wie Sie selbst wissen, sind diesen ersten Tausend viele gefolgt, und im nächsten Monat bereits wird das 25 000. Volkswagen Cabriolet das Band verlassen.

Auch die Auto-Union kam als Auftraggeber hinzu und hat seit ihrem Wiederaufstehen schon fast 7 000 Cabriolets übernommen.

Natürlich beschränkt sich auch heute unsere Karosserie-Produktion nicht ausschließlich auf Cabriolets. Neben den eben erwähnten über 30.000 Cabriolets, die wir nach dem Kriege bauten, verließen auch eine große Anzahl anderer Karosserie-Arten wie Kombiwagen, Kastenwagen und Fahrerhäuser unser Werk. Der heutige Tagesausstoß an Karosserien beträgt etwa 60 Einheiten.

Die Karosserieherstellung erfolgt heute, wie ich schon erwähnte, ausschließlich in Ganzstahlbauweise. Die Vielzahl der Preßteile machte eine Vergrößerung der Presserei zur Notwendigkeit. Da die deutsche Automobilindustrie einen großen Preßteilbedarf hat, wurde neben der reinen Karosseriefertigung auch die Zulieferung von Preßteilen und Baugruppen an namhafte Automobilfabriken wie die Auto-Union, Lloyd und Goliath der Borgward-Gruppe, Ford, Hanomag und andere Werke übernommen.

Dem Wachsen des Preßwerkes mußte eine entsprechende Ausweitung des Werkzeugbaues folgen. Eine neue große Werkhalle entstand mit den modernsten Spezialmaschinen. Der Werkzeugbau arbeitet nicht nur für den eigenen Bedarf sondern liefert auch seine Erzeugnisse an die maßgebenden Automobilfabriken des Bundesgebietes und exportiert in alle europäischen Länder, die über eine eigene Automobilfabrikation verfügen: Frankreich, Italien, England und Schweden. Der Exportanteil des Werkzeugbaues beträgt weit über 50%.

Die Werkzeuge für das neue Karosseriemodell, das ich Ihnen gleich zeigen darf, sind ausnahmslos im eigenen Werk konstruiert und gefertigt.

Die Leistungsfähigkeit des Betriebes ruht also auf 3 Säulen: Werkzeugbau, Preßwerk und Karosseriebau. Durch diese glückliche Kombination ist der Betrieb in die Lage versetzt, die Entwick-

lung von neuen Karosserie-Typen von Grund auf durchzuführen. Angefangen mit der Karosseriekonstruktion über die Konstruktion und Herstellung der erforderlichen Werkzeuge und Vorrichtungen kann also ein neuer Typ in relativ kurzer Zeit produktionsreif gemacht und in Serienfertigung genommen werden.

Über 2000 Mitarbeiter arbeiten heute in diesem Werk, das einst als bescheidene Werkstatt begann. Sorge bereitet das Raumproblem bzw. die Beschaffung des erforderlichen Geländes im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung und um die heute getrennten Betriebsteile wieder zu einer geschlossenen Einheit zusammenzufassen. Es wäre bedauerlich, wenn der Betrieb für den Fall, dass sich diese Möglichkeit hier in Osnabrück als nicht durchführbar erweisen sollte, gezwungen wäre, die Stätte seiner Entwicklung und seines Werdens zu verlassen.

So viel möchte ich sagen, um Ihnen, die Sie wohl die Erzeugnisse unseres Werkes kennen, den Betrieb selbst aber noch nicht gesehen haben, in etwa ein Bild über die Geschichte und die Entwicklung des Betriebes zu vermitteln. Es würde mir eine grosse Freude bereiten, wenn Sie später von der Möglichkeit, das Werk und seine Einrichtungen zu besichtigen, Gebrauch machen.

Kunmehr möchte ich Ihnen eine Neuentwicklung unseres Hauses vorstellen. Aus den Kreisen der Volkswagenhändler, insbesondere auch aus dem Ausland, wurde immer wieder die Bitte an uns herangetragen, die Herstellung einer zweisitzigen Karosserie für das Volkswagenfahrzeug wieder aufzunehmen, jedoch konnten wir uns nicht entschließen, auf das alte Zweisitzer-Modell zurückzugreifen, vielmehr schwebte uns der Gedanke vor, eine Karosserie von besonderer Eleganz und Formenschönheit zu schaffen.

Hier gedenke ich dankbar der Mitarbeit meines Freundes Luigi Segre, der als Inhaber des bekannten italienischen Karosseriewerkes GHIA, Turin, einen internationalen Ruf genießt.

Wie Ihnen sicherlich bekannt sein wird, ist GHIA heute als Interpret der italienischen Linie in Europa und in den Vereinigten Staaten ein Begriff geworden und hat als Schöpferin zahlreicher Proto-Typen unter anderen zum Beispiel die Formgebung der Chrysler-Modelle massgeblich beeinflusst.

In harmonischer Zusammenarbeit mit Ghia wurde ein neues Modell entwickelt, das -so hoffe ich zuverlässlich- auch vor Ihren kritischen Augen bestehen wird. Es ist ein Modell, welches in seiner gesamten äusseren Konzeption die italienische Linienführung verrät, dessen Chassis aber das nun bald millionenfach bewährte Volkswagenfahrgestell ist. Die technischen Daten entsprechen also in etwa auch denen des Volkswagens. Der Preis des kompletten Fahrzeuges beträgt DM 7.500,- ab Werk Osnabrück.

Ich möchte davon absehen, Ihnen den Wagen, oder -besser gesagt- die Karosserie, in allen Einzelheiten zu beschreiben. Sie haben jetzt Gelegenheit, sich Ihr Urteil selbst zu bilden.