

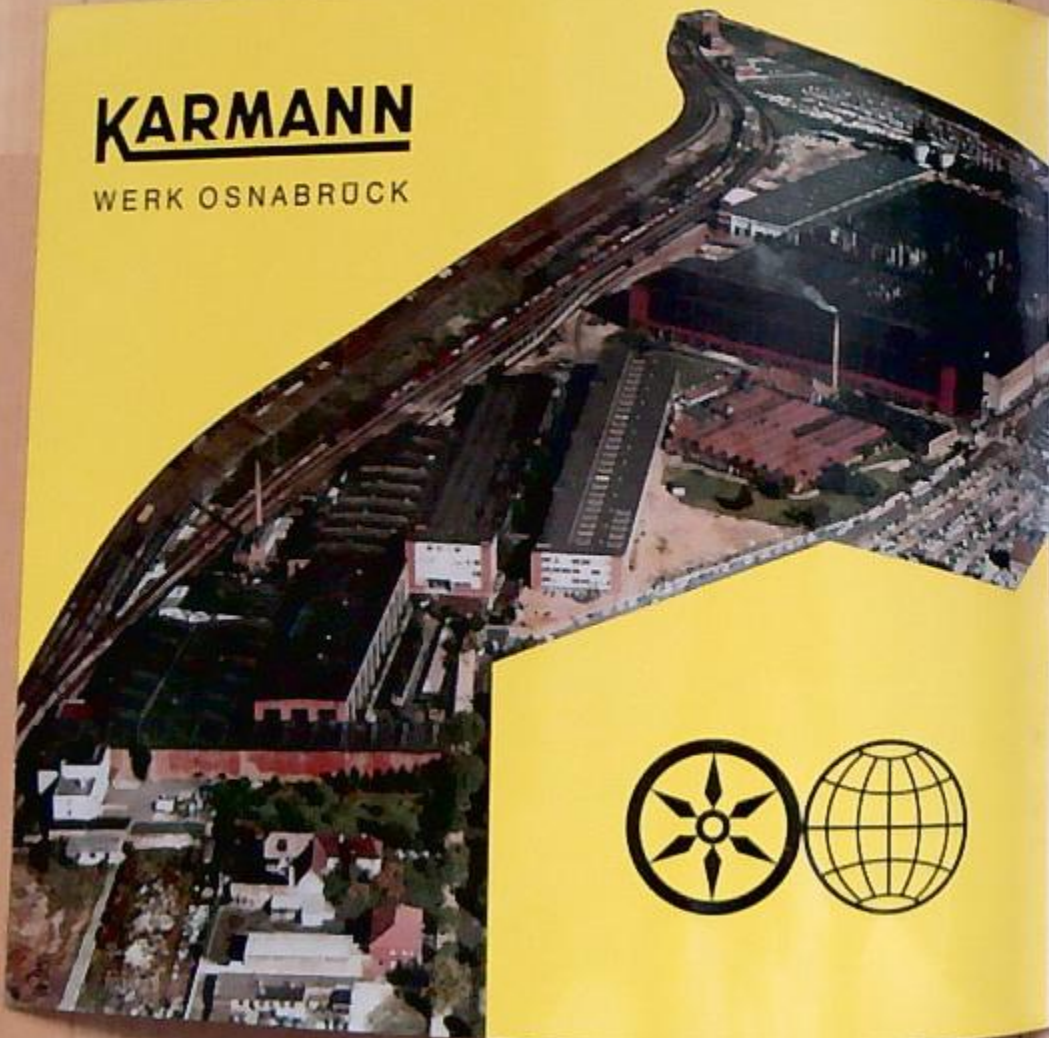


KARMANN



KARMANN

WERK OSNABRÜCK



KARMANN

SEIT 1874

Karosseriewerk

Atelier de carrosserie

Body manufacture

Preßwerk

Atelier d'emboutissage

Pressed steel parts

Werkzeugbau

Atelier d'outillage

Tool machinery

WILHELM KARMANN GMBH · 45 OSNABRÜCK · KARMANNSTRASSE 1

Telex: 09-4805 · Telefon: 0541/5811

KARMANN - RHEINE GMBH & CO. KG · 444 RHEINE · BIRKENALLEE 26

Telex: 893741 · Telefon: 02531/6377

KARMANN-GHIA DO BRASIL · Via Anchieta · São Bernardo do Campo · Brasilien

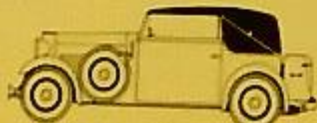
Telefon: 432488 und 432093



MERCEDES 8/38 1928



HANOMAG 25-PS-GARANT 1935



ADLER Entwurf Prof. Gropius 1936



FORD-EIFEL 1937



ADLER 2,5-4 Cabriolet 1937



Entwicklung der Firma Wilhelm Karmann

Ursprung der Firma Wilhelm Karmann ist ein Handwerksbetrieb, der Kutschwagen herstellte. Gegründet wurde dieser Betrieb im Jahre 1874, als Firma Klages. Nach dem Tode seines Inhabers übernahm 1901 Herr Wilhelm Karmann sen., der Begründer des heutigen Unternehmens, diesen Betrieb, der damals 20 Beschäftigte zählte.

Die erste Automobil-Karosserie wurde 1902 für die Dürkopp-Werke in Bielefeld hergestellt. Es folgten weitere Einzelbestellungen auf Karosserien nach Wunsch und Maß des Auftraggebers, der das von ihm bei einer Automobilfabrik gekaufte Chassis zurieferte. Wenige Jahre später wurde der Betrieb vollkommen auf den Bau von Automobil-Karosserien umgestellt.

Als der Name **KARMANN** als Karosserie-Werk über die Grenzen des engeren Bezirks hinaus bekannt geworden war, kamen auch Aufträge von Automobilfabriken, vornehmlich von den Firmen Opel, Minerva und F. N. Es blieben auch hier Einzelanfertigungen. Die Karosserien wurden auf die von diesen Unternehmen angefertigten Fahrzeugteile aufgebaut.

1911 siedelte der Betrieb in die größeren Werkräume an der Martinistraße über. Die Belegschaft war inzwischen auf rund 50 Mitarbeiter angewachsen.

Der erste Weltkrieg unterbrach die Entwicklung des Unternehmens, und die Lage erschien nach Beendigung des Krieges fast hoffnungslos. Die anschließende Inflation schloß jede weitreichende Planung aus. Darüber hinaus erschwerte das immer stärker werdende Angebot ausländischer Automobilhersteller den Konkurrenzkampf. Die deutsche Automobilindustrie mußte erkennen, daß sie mit ihren bisherigen unwirtschaftlichen Produktionsmethoden in diesem Konkurrenzkampf unterliegen würde.

Développement de la maison Wilhelm Karmann

Un atelier d'artisan qui fabriquait des calèches est à l'origine de la maison Wilhelm Karmann. Établi en 1874, cet atelier s'appelait la maison Klages. En 1901, après la mort de son propriétaire, Monsieur Wilhelm Karmann père, le fondateur de l'entreprise actuelle, prit la direction de l'atelier qui comptait alors 20 employés.

La première carrosserie automobile fut construite en 1902 pour l'usine Dürkopp de Bielefeld. Suivirent d'autres commandes reçues de carrosseries, réalisées suivant les désirs et les mesures des clients, et montées sur des châssis achetés par eux chez d'autres constructeurs d'automobiles. Quelques années plus tard, l'entreprise fut complètement transformée en vue de la construction de carrosseries automobiles.

Lorsque le nom de **KARMANN** fut connu en tant que carrossier, les commandes arrivèrent également de la part des constructeurs automobiles, principalement des maisons Opel, Minerva et F. N. Mais les fabrications pour le compte des particuliers continuèrent également. Les carrosseries étaient montées sur des châssis livrés par ces entreprises.

En 1911, l'entreprise émigra dans des locaux plus vastes de la Martinistrasse. Entretemps elle occupait 50 personnes.

La première guerre mondiale interrompit le développement de l'entreprise et la situation, après la cessation des hostilités, apparaissait presque comme désespérée. L'inflation qui se produisit alors rendait impossible les projets à long terme. En outre, les offres des constructeurs automobiles étrangers, en augmentation constante, rendaient la compétition plus difficile. L'industrie automobile allemande dut reconnaître, grâce aux méthodes de production, jusqu'à nos jours, qu'elle avait le dessous dans cette lutte pour la concurrence. En 1924, Wilhelm Karmann se

History and development of the Wilhelm Karmann GmbH

The firm of Wilhelm Karmann was originally a group of craftsmen producing coaches. The company was founded in 1874 under the name of Klages. In 1901, after the death of its owner, this concern, which then employed 20 people, was taken over by Herr Wilhelm Karmann Senior, the founder of the present company.

The first automobile body was manufactured in 1902 for the Dürkopp plant in Bielefeld. This was followed by a series of individual orders for bodies, made to measure for the owners who provided the chassis bought from automobile factories. A few years later the company went over to the manufacture of automobile bodies exclusively.

As the name **KARMANN** became more widely known as a body-manufacturing plant, orders started to come in from automobile companies as well, notably Opel, Minerva and F. N. These orders also were for individual bodies. The bodies were built on to chassis delivered by these concerns.

In 1911, the company moved to the larger premises in Martinistrasse. The number of employees had by then grown to fifty odd.

The first world war interrupted the development of the concern and when it was over, the situation seemed hopeless. The subsequent inflation made all long-term planning impossible. In addition, the ever-increasing range of foreign products made it more difficult to compete. The German automobile industry was forced to the conclusion that it would lose the struggle if it retained its old, uneconomic production methods. In 1924, Wilhelm Karmann - together



VW Karmann Ghia Coupé
VW Karmann Ghia Coupé Automatic

Im Jahre 1954 reiste Wilhelm Karmann – zusammen mit einer Gruppe deutscher Automobilfabrikanten – in die USA, um die dort völlig neuartigen Produktionsmethoden zu studieren.

Aus den in Amerika gesammelten Erfahrungen wurde die Nutzenverwertung für den Betrieb geringer. Die immer noch an die Kutschenwagenfertigung erinnernde Halbfabrikate wurde aufgegeben und machte der sogenannten „Halbkarosserie“ Platz. Verformte Ziehbleche wurden auf Holzgerippe aufgebracht. Eine weitere bedeutende Neuerung als Auswertung der Studiereise war die Abtönung der damals üblichen Lackierung von Hand durch die rationale Nitroflorlackierung.

Die Einführung dieser damals modernen Produktionsmethoden sprangte den bis dahin so engen Rahmen des Handwerksbetriebs und ermöglichte die Aufnahme von Serienfertigungen. Den ersten Großauftrag auf 1000 Karosserien erhielt die Firma **KARMANN** von der Firma AGA, Anders Großaufträge folgten.

Die sich ankündigende erfreuliche Entwicklung wurde durch die Wirtschaftskrise Ende der 20iger Jahre ebenfalls unterbrochen. Einige namhafte Firmen wie HANSA – Vorn, HANSA-LLYD, MANNESSMANN Automobilproduktion, PROTOG – Berlin, SELVE – Hamburg, stellten ihren Betrieb ein. Die Firma **KARMANN** mußte große finanzielle Verluste bei diesen Firmenzusammenbrüchen hinnehmen.

Im Jahre 1926 nahm **KARMANN** die Geschäftsbeteiligungen an den Adler-Werken von Hermann Kleyer in Frankfurt auf, die sich bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges ständig verstärkten und entstanden dazu gehörigen den Namen **KARMANN Karmann** als „Spezial-Karosserie-Werk“ bekannt zu machen. In dieser Zukunftsarbeit mit den Adler-Werken schloß die Firma **KARMANN**

verfügt in Amerika mit einem Gruppe von Konstrukteuren Automobilwerke, um die dort neuartigen Produktionsmethoden zu studieren.

La mise en œuvre des expériences recueillies en Amérique fut entreprise dans l'atelier. Les méthodes de construction en bois qui faisaient toujours songer à la fabrication des carrosses furent abandonnées et remplacées par la carrosserie d'acier « semi-carosserie ». Des tôles embouties furent posées sur les ossatures en bois. Une autre innovation importante résultant de ce voyage d'étude fut l'abandon de la peinture au pinceau et l'adoption de procédés rapides d'application de la peinture nitrofluorée en pulvérisation.

L'adoption de ces méthodes de fabrication modernes pour l'équipe fit passer les cadres de la firme d'un état de simple atelier à celui de véritable usine. La maison **KARMANN** reçut de la société AGA la première commande importante de cette carrosserie. Grandes commandes suivirent.

Cet essai fut couronné en 1930 par la plus importante de l'année 1930. Quelques clients importants tels que HANSA (Vorn), HANSA-LLYD, H.A.G., PROTOG (Berlin) et SELVE (Hamburg) abandonnèrent leur activité. La maison **KARMANN** fut obligée d'accepter les pertes financières considérables à l'effondrement de ces sociétés.

En 1926, **KARMANN** prit une part importante dans les usines Adler de Francfort appartenant à Hermann Kleyer. Ces usines, à l'époque, étaient jusqu'à un certain point de la production de voitures et de carrosseries d'acier. Les usines Adler furent abandonnées et les usines **KARMANN** furent renommées de la carrosserie. Cette collaboration avec les usines Adler permit à la maison **KARMANN** de réaliser pour son atelier sur place Adler avec ses efforts.

with a group of German automobile manufacturers, travelled to the USA to study the new American production methods and to study them.

The experience gained in America was applied in the company. The old semi-carosserie method, reminiscent of the type of coach building, was abandoned and replaced by the so-called semi-metal body. Sheet metal panels were moulded on a wooden frame. A further important innovation resulting from the study trip was the changeover from the custom of painting by hand to automatic nitrofluor spraying.

The introduction of these new modern production methods turned the car body works of the company, a capacity, into a modern factory. The first large order for a car body came from AGA, Göttingen.

This promising handicraft development was interrupted once more by the depression at the end of the twenties. Several well-known customers such as HANSA – Vorn, HANSA-LLYD, MANNESSMANN Automobilproduktion, PROTOG – Berlin, and SELVE – Hamburg closed their doors.

KARMANN suffered heavy losses as a result of the collapse of these firms.

In 1926 **KARMANN** entered into a German partnership with the Adler factory in Frankfurt. Hermann Kleyer owned Kleyer. This relationship grew steadily until the outbreak of the world war, when war was waged in Germany. In 1926, **KARMANN** was able to begin its body production. One of the results of the partnership between **KARMANN** and Adler was



VW Karmann Ghia Cabriolet
VW Karmann Ghia Cabriolet Automatic

daß ihre Cabriolets auf Adler-Fahrgestellen – der Entwicklung des Cabriolets zu einem widerstandsfähigen, einwandfrei funktionierenden Fahrzeug galt ihre größte Aufmerksamkeit – auf vielen in- und ausländischen Schicksalskonkurrenzen erste Preise erhielten.

In diesen Jahren der Zusammenarbeit baute die Firma **KARMANN** für die Adler-Werke u. a. Aufbauten für die Fahrgestelle „Standard 6“ und „Standard 8“ sowie „Favorit“. Es folgten später die Aufbauten für die 1,5-Liter-Typen „Primus“ und „Trumpf“. Für die Typen „Standard 6“ und „Standard 8“ wurden von **KARMANN** auch Karosserien gebaut, welche nach den Entwürfen von Herrn Professor Gropius, dem bekannten Leiter des damaligen „Bauhauses Dessau“, gebaut wurden. Dies war vielleicht eines der ersten Beispiele für die Zusammenarbeit zwischen einem weltbekannten, avantgardistischen Formgestalter und einem Werk der Automobilindustrie.

Den Karosserien für die beiden 1,5-Liter-Typen „Primus“ und „Trumpf“ folgten große Serien für den „Adler-Trumpf-Junior“, den „Adler-Optional“ und später auch für den „Adler 2 1/2 Liter“, welcher im Volksmund als „Autobahn-Wagen“ bezeichnet wurde. Mit den letztgenannten Typen, nicht zu vergessen den „Adler 2 Liter“, hat **KARMANN** in den 30er Jahren den entscheidenden Schritt zur Umstellung auf die mit eigenen Prüfwerkzeugen herzustellende Ganzstahl-Karosserie. Der Grundstein für später immer stärker wachsenden Werkzeuginvestitionen war damit gelegt.

Ein weiterer Auftraggeber von Bedeutung in den 30er Jahren war **HANOMAG**. Für dieses Unternehmen lieferte **KARMANN** vierstellige Cabrio-Limousinen für den Typ „Garant“ und Pullmann-Limousinen für den Typ „Sturm“.

Diese Entwicklung des Produktionsprogramms machte es notwendig, daß Mitte der 30er Jahre die Produktionsanlagen we-

sentlich geändert wurden. Der Ausbau der Fabrik in den 30er Jahren war notwendig, um die Produktion der Cabriolets zu vergrößern. Die Fabrik wurde umgebaut und die Produktion der Cabriolets wurde vergrößert.

Im Jahre 1935, da fast die ganze Welt in den Krieg verwickelt war, wurde die Produktion der Cabriolets in der Fabrik in der Stadt Kassel, Deutschland, eingestellt. Die Produktion der Cabriolets wurde in der Fabrik in der Stadt Kassel, Deutschland, eingestellt. Die Produktion der Cabriolets wurde in der Fabrik in der Stadt Kassel, Deutschland, eingestellt.

Aux carrosseries des deux modèles 1935, les „Primus“ et „Trumpf“, succédèrent en grandes séries celles des „Adler-Trumpf-Junior“, des „Adler-Optional“ et plus tard également les carrosseries des „Adler 2000 cm³“ que la célèbre peinture dégage comme „œuvre de l'automobile“. Avec ce dernier modèle, vers l'année 1939, le célèbre **KARMANN** réussit en 1939 le pas décisif pour l'avenir: les carrosseries „tout acier“ fabriquées avec ses propres moyens de presse. La première pierre d'une rénovation d'urgence qui fut en augmentation constante était ainsi posée.

Un autre client important des années 30 fut **HANOMAG**. Pour cette société **KARMANN** livra des „Garant-Cabriolet“ et des „Sturm-Cabriolet“ et des célèbres limousines Pullmann pour le modèle „Sturm“.

Ce développement du programme de production rendit nécessaire vers 1935 l'agrandissement des installations. Au début de la deuxième guerre mondiale la firme

von Karmann's connection to Adler stopped, as great pains were taken to divert the company into a military work. Production of the car was stopped off many times at the end of the war, 1945, and it was not until 1948.

During this period, **KARMANN** built for Adler another series of cars for the „Standard 6“, „Standard 8“ and „Favorit“ classes. Later came the bodies for the 1.5 liter models „Primus“ and „Trumpf“. For the „Standard 6“ and „Standard 8“ models **KARMANN** also built bodies after designs by Professor Gropius, the famous head of what was then the „Bauhaus Dessau“. This was perhaps the first instance of cooperation between a world-famous avant-garde designer and an automobile factory.

The bodies for the two 1.5 liter models „Primus“ and „Trumpf“ were followed by large series for the „Adler-Trumpf-Junior“, the „Adler-Optional“ and later for the „Adler 2 1/2 Liter“, popularly known as the „Autobahn car“. With the last mentioned model, not forgetting the „Adler 2 Liter“, in the thirties **KARMANN** took the decisive step of going over to all steel bodies to be produced in their own press tools. This put the foundation for ever-increasing production.

Another important customer in the thirties was **HANOMAG**. **KARMANN** supplied this firm with 4 wheel cabriolet-limousines for the „Garant“ model and Pullman Limousines for the „Sturm“ model.

This development of the production program made it necessary to expand the plant considerably in the mid thirties. At



speziell erweitert wurden. Bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges war die Belegschaft der Firma **KADMANN** auf 600 Betriebsangehörige angewachsen, mit denen 15 Entlasten pro Tag hergestellt wurden. Dessen ungeachtet: Aufstieg des Unternehmens setzte der zweite Weltkrieg ein jähes Ende.

Während des Krieges wurden die Produktionsanlagen unserer Unternehmen nahezu völlig zerstört. Hoffnungen erloschen der Wiederbeginn nach der Kapitulation. Die nicht zerstörten Teile des Werkes waren beschlagnahmt, es mußten Reparaturen für die sowjetische Besatzungsmacht ausgeführt werden, jede private Betätigung war untersagt.

Wie in der übrigen Wirtschaft kann erst nach der Währungsreform von einem wirklichen Wiederaufbau, mit einer Handvoll Mitarbeiter begonnen, gesprochen werden. **KÄRMANN** liefert Karosserieteile und Werkzeuge für **HANOMAG**, **BÜSSING** und **FORD** hier vor allem für den ersten Nachkriegs-Ford-Taurus.

Der eigentliche Kartonserienbau begann erst wieder mit der Herstellung des Hammag-Führerscheines ST 20 und mit der Abwicklung des ersten Auftrages auf „Ford-Kasten und Kombiwagen“, der damals bis 1943 800 Einheiten ausgeliefert wurden.

Im Mai 1989 wurde dem Volkswagenwerk in Wolfsburg der Prototyp eines vereinfachten Cabrioletts auf VW-Fahrgestell vorgestellt. Eine kleine Version dieses Modells wird in der ersten Jahreshälfte 1990 in einer Kleinserie gefertigt. Der Prototyp ist eine Erprobung, um zu zeigen, dass ein solches Fahrzeug gebaut werden kann. Es ist ein Prototyp, um zu zeigen, dass ein solches Fahrzeug gebaut werden kann. Es ist ein Prototyp, um zu zeigen, dass ein solches Fahrzeug gebaut werden kann.



VW-Porsche 914
VW-Porsche 914/2

1981 beschaffte die Firma **KERN** 1982 Baugenehmigungen und übernahm die auf den Hochstand vor der Zerstörung des Markes.

1982 erhielt die Auto-Gesellschaft einen Auftrag zur Lieferung von ca. 1000 vierachsigen Cabrioleten auf VW-Porsche 914. Dieser Auftrag wurde zunächst als dem umliegenden Lieferungsleistung des Volkswagenwerks zugewiesen.

Am 20. 6. 1982 starb in 80 Lebensjahre Helmut Kern. Die Leitung des Unternehmens ging auf seinen Sohn, Herrn Helmut Kern jun., über.

1982 erhielt Ford einen Auftrag zur Lieferung 10000 Kaufen- und Kombiwagen für den Typ Taunus 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

In den Jahren 1982 und 1984 wurde der veränderte Ausbau des Werkstoffbaus als dritte Phase des Unternehmens eingeleitet. Neuzugänge waren deutsche und österreichische Automobilfabriken des Ausbaus. Inzwischen soll dieser Teil des Werks und Profits von **KERN**.

Am 14. 7. 1982 wurde der Prozess und der VW-Porsche 914/2 als neuer Typ des **KERN**-GmbH-Gesellschaft auf VW-Porsche 914/2 hergestellt, das in einer Zusammenarbeit mit dem Turin-Kernwerkwerk GfK entwickelt worden war.

Bereits 14 Monate nach Beginn der Produktion des **KERN**-GmbH Typen, im Oktober 1982, lieferte **KERN** den 1000sten Wagen dieses Typs, der auf den deutschen Weg auf den europäischen Märkten einer ungeheuren großen Erfolg erzielt hatte, sich.

Nach weitestgehendem Abschluss der mit der Stadt Zwickau zu schließenden langwierigen Grundstückverhandlungen begann der Aufbau des Werks Neulandstraße. Der Aufbau

1981 wurde durch den **KERN**-Kernwerk 1982 begonnen, auf dem neuen Standort sollte der Aufbau des Werks.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im Oktober 1982 wurde der 1000ste VW-Porsche 914/2 als neuer Typ des **KERN**-GmbH-Gesellschaft auf VW-Porsche 914/2 hergestellt, das in einer Zusammenarbeit mit dem Turin-Kernwerkwerk GfK entwickelt worden war.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Zusätzlich wurde ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 20. 6. 1982 starb in 80 Lebensjahre Helmut Kern. Die Leitung des Unternehmens ging auf seinen Sohn, Herrn Helmut Kern jun., über.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 1982 wurde der Aufbau des Werks als ein weiterer Schritt in der Entwicklung des **KERN**-GmbH Typen 12 M von dem insgesamt 10000 Fahrzeuge von der Fertigung geteilt wurden.

Im 14. 7. 1982 wurde der Prozess und der VW-Porsche 914/2 als neuer Typ des **KERN**-GmbH-Gesellschaft auf VW-Porsche 914/2 hergestellt, das in einer Zusammenarbeit mit dem Turin-Kernwerkwerk GfK entwickelt worden war.

Bereits 14 Monate nach Beginn der Produktion des **KERN**-GmbH Typen, im Oktober 1982, lieferte **KERN** den 1000sten Wagen dieses Typs, der auf den deutschen Weg auf den europäischen Märkten einer ungeheuren großen Erfolg erzielt hatte, sich.

Nach weitestgehendem Abschluss der mit der Stadt Zwickau zu schließenden langwierigen Grundstückverhandlungen begann der Aufbau des Werks Neulandstraße. Der Aufbau



BMW 3.0 CS (I)
BMW 3.0 CS (I) Automatic

wurde in den folgenden Jahren planmäßig entsprechend der sich aus der Steigerung der Produktionsprogramme ergebenden technischen Notwendigkeiten und im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten vorgenommen. Dieser Ausbau des neuen Werkes ermöglichte es im Jahre 1981 neben der Produktion der **KÄRMANN**-Glas-Typen und der VW-Cabriolets 1030, auch einen Auftrag der bekannten Firma Porsche auf Lieferung von Porsche-Karosserieteilen zu übernehmen.

Zur Leistung des augenblicklichen Tagesprogramms von 330 Einheiten und der Erfüllung der Aufträge im Werkspausenbau und im Freiwerk beschäftigt die Wilhelm Karmann GmbH zur Zeit ca. 6500 Betriebsangehörige.

In unserer Tochtergesellschaft, der Karmann-Ghia do Brasil, in São Paulo, wird das KARMANN-Ghia-Coupe auf VW-Fahrgestellen 1500/1600 hergestellt. (Im Sept. 1971 lief das mit 35.000 Stück Coupe vom Band.) Hinsichtlich der Produktion und des Vertriebs dieses Typs bestehen zwischen Karmann-Ghia do Brasil und der deutschen Tochtergesellschaft des Volkswagenwerkes, der „VW do Brasil“, ähnliche geschäftliche Beziehungen wie zwischen dem Volkswagenwerk und seinem Lizenznehmer. Außerdem werden bei der „Karmann-Ghia do Brasil“ Werkzeuge und Präzisionsaufträge für fremde Auftragsgeber abgewerkelt.

In vorkriegsgeringer Lage zum EWG-Raum wurde 1963 in Rheina, nahe dem belgischen Grenz, ein neues Motorsportwerk errichtet. Die Kauffmann-Rheina GmbH & Co KG. Hier nahm man im folgenden Jahr die Produktion der BMW-Großscooter und der Fahrzeugtypen Opel Diplomat Coupé auf. Seit Ende 1968 erfolgt in dem Rheimer Werk die Montage der Fahrzeugtypen „Jesoni“ der Firma American Motors Corporation.



Buggy «Karmann GF»



Buggy «AHS IMP»



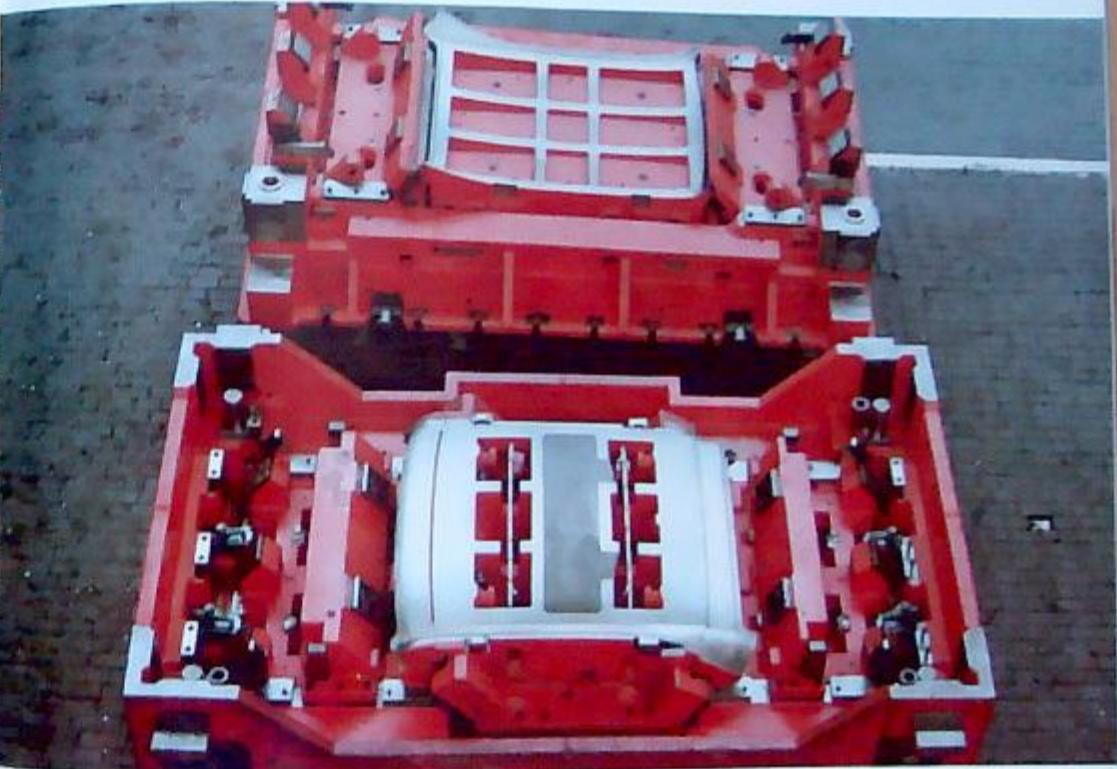
PRESSEN-STRASSE

LINE OF PRESSES

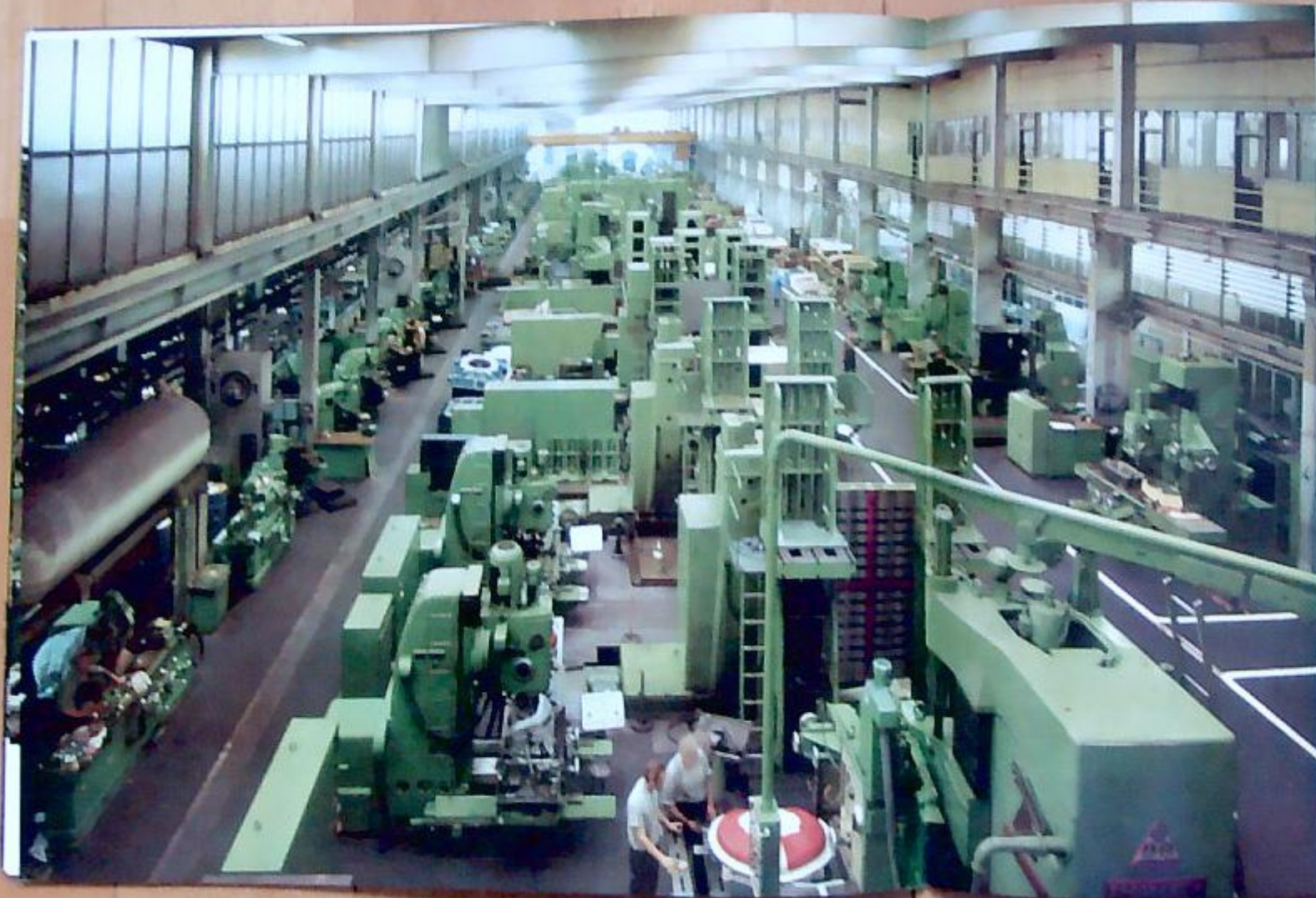
PRESS LINE



WERKZEUGBAU - BANKABTEILUNG
ATELIER D'OUTILLAGE
DIE SHOP



PRESSWERKZEUG
OUTIL DE PRESSE
PRESS TOOL



WERKZEUGBAU
MASCHINENABTEILUNG

ATELIER
D'OUTILLAGE

DIE SHOP

Entwicklung der Firma Wilhelm Karmann

- 1874 Gründungsjahr
- 1902 Fertigung der ersten Automobilkarosserie für die Dürkopp-Werke in Bielefeld
- 1911 Übersiedlung des Unternehmens in die Martinstraße (Belegschaftsstärke rund 50 Mitarbeiter)
- 1921 Karosseriefertigung für die Firmen AGA, NAG und FN
- 1925 Erweiterung der bisherigen Produktionsanlagen. Gleichzeitig Umstellung von Halb- auf Ganzstatikkarosserien Auftraggeber: Adler-Werke, Frankfurt (Limousinen und Cabriolets für die Fahrzeugtypen Adler-, "Diplomat" und Adler-, "Trumpf" 2 l und Adler 2.5 l) und Adler 2.5 l) Hanomag, Hannover (Viersitzige Cabriolet-Limousinen für den Typ „Garant“ und Pullman-Limousinen für den Typ „Sturm“)
- 1945 Karosserie- und Werkzeuglieferungen für Hanomag, Hannover, Ford, Köln, und Büssing, Braunschweig
- 1949 Vorstellung des Musterwagens Asstrig Cabriolet auf VW-Fahrgestell und Beginn der Lieferung Ford-Kasten und Kombiwagen 12 M Fertigung Auto Union Vier-Sitzer-Cabriolet auf DKW-Fahrgestell Lieferung von Großwerkzeugen und Preßteilen an deutsche und ausländische Automobilfabriken

Développement de la maison Wilhelm Karmann

- 1874 Année de fondation (maison Klages)
- 1902 Fabrication de la première carrosserie automobile pour la société Dürkopp de Bielefeld
- 1911 Transfert de l'entreprise dans la Martinstrasse (Nombre d'employés ports à 50)
- 1921 Exécution des commandes des sociétés AGA, NAG et FN
- 1925 Commencement des relations d'affaires avec les usines Adler (anciennement Heinrich Klager) de Francfort
- Agrandissement important des installations de production En même temps, adoption des carrosseries tout-acier (premier atelier de presse privé) Clients principaux Usines Adler, à Francfort (modèles inférieures et cabriolets pour les châssis Adler «Diplomat» et Adler «Trumpf» de 2 litres Adler de 2,5 litres) Hanomag, à Hanovre (modèles inférieures - cabriolets 4 places du modèle «Garant» et voitures intérieures Pullman du modèle «Sturm»)
- 1945 Livraisons de carrosseries et d'outillage à Hanomag, à Hanovre
- 1949 Ford à Cologne et Büssing à Brunswick
- 1949 Présentation du modèle de cabriolet 4 places, sur châssis VW Commande de 1000 cabriolets 4 places
- 1954 Fabrication de camionnettes et Kombi 12 M pour Ford

History and development of the Wilhelm Karmann GmbH

- 1874 Foundation (Klages)
- 1902 First automobile body built for Dürkopp in Bielefeld
- 1911 The company moves to Martinstraße (some 50 employees)
- 1921 Orders from AGA, NAG and FN
- 1925 Expansion for the previous plant Changeover all-steel bodies Principal clients: Adler, Frankfurt (Sedans and convertibles for the Adler "Diplomat", Adler "Trumpf" 2 liter and Adler 2.5 liter models) Hanomag, Hannover (4 seater cabrio-coach for the "Grant" model and Pullman limousines for the "Sturm" model)
- 1945 Bodies and tools supplied to Hanomag, Hannover
- 1949 Ford, Cologne, and Büssing, Brunswick
- 1949 Presentation of the prototype 4 seater convertible on VW chassis. Order for 1,000 4 seater convertibles
- 1949 Production of Ford 12 M delivery vans and utility vehicles Production for Auto Union, 4 seater convertible on DKW chassis. Delivery of large-tools and pressed steel parts to German and foreign automobile plants commences
- 1954 July 18th: presentation of the VW KARMANN Ghia Coupé on VW chassis 1200

- 1955 14. 7. Vorstellung des VW KARMANN Ghia-Coupés auf VW-Fahrgestell 1200
- 1961 Fertigung von Karosserien für die Firma Porsche, Stuttgart, und Fertigung des 1500-VW KARMANN-Ghia-Coupés
- 1965 Produktionsaufnahme im Werk Karmann-Rheine GmbH & Co. KG Fertigung des BMW-Coupés 2000 CS
- 1968 Montage der Fahrzeuge Javelin für American Motors Corp. im Werk Rheine
- 1969 Juli: Montage des 20.000sten VW-KARMANN-Ghia-Coupés im Werk Brasilien
- 1969 September: Lieferung der VW-Porsche-Typen 914 und 914/6
- 1971 Aufnahme der Buggy-Fertigung KARMANN GF und AHS JMP
- 1971 Lieferzahlen per 30. Juni:
210.000 VW Cabriolets 1200/1300/1500/1600
320.000 VW Coupés 1200/1300/1500/1600 KARMANN-Ghia
75.000 VW Cabriolets 1200/1300/1500/1600 KARMANN-Ghia
42.000 VW Coupés 1500/1600 KARMANN-Ghia
50.000 Porsche 356 B und C - 911/912
35.000 VW-Porsche 914 und 914/6
30.000 BMW 2, 2.6 und 3 Liter
900 Javelin

Seit 1945 bis 30. 6. 1971 wurden mehr als 750.000 Einheiten hergestellt

Fabrication pour Auto-Union, cabriolets 4 places sur châssis DKW Ensuite livraison de grands outillages et de pièces embouties aux constructeurs d'automobiles allemands et étrangers

- 1955 14 juillet: présentation du coupé VW KARMANN-Ghia sur châssis VW 1200
- 1961 Fabrication de carrosserie pour la maison Porsche, Stuttgart et du Coupé VW KARMANN-Ghia 1500
- 1965 Commencement de la fabrication dans l'usine Karmann-Rheine GmbH & Co. KG Production du Coupé BMW 2000 CS
- 1968 Assemblage du véhicule «Javelin» à l'usine à Rheine pour la maison American Motors Corporation
- 1969 Juillet: assemblage du 20.000ème Coupé VW KARMANN-Ghia à l'usine au Brésil
- 1969 Septembre: Livraison des types VW-Porsche 914 et 914/6
- 1971 Lancement de la fabrication des Buggies KARMANN GF et AHS JMP
- 1971 Chiffres de livraison au 30 juin
210.000 Cabriolets VW 1200/1300/1500/1600
320.000 Coupés VW 1200/1300/1500/1600 KARMANN-Ghia
75.000 Cabriolets VW 1200/1300/1500/1600 KARMANN-Ghia
42.000 Coupés VW 1500/1600 KARMANN-Ghia
50.000 Porsche 356 B et C - 911/912
35.000 VW-Porsche 914 et 914/6
30.000 BMW 2, 2.6 et 3 litres
900 Javelin

carrosseries fabriquées au total à partir de 1945 jusqu'au 30. 6. 1971 plus de 750.000 pièces.

1961 Fabrication of bodies for Porsche, Stuttgart, and 1500 VW KARMANN Ghia Coupé

- 1955 Start with the production by Karmann-Rheine GmbH & Co. KG Fabrication of BMW Coupé 2000 CS
- 1961 Assembly of the model Javelin for American Motors Corporation in Rheine
- 1969 July: Assembly of the 20.000th VW KARMANN Ghia Coupé in Brazil
- 1969 September: Delivery of VW-Porsche Type 914 and 914/6
- 1971 Start with the production of the Buggies KARMANN GF and AHS JMP
- 1971 Production figures as at June 30th:
210.000 units VW convertibles 1200/1300/1500/1600
320.000 units VW KARMANN Ghia Coupé 1200/1300
75.000 units VW KARMANN Ghia Coupé 1200/1300/1500/1600
42.000 units VW KARMANN Ghia convertible 1200/1300/1500/1600
50.000 units Porsche 356 B and C - 911/912
35.000 units VW Porsche 914 and 914/6
30.000 units BMW 2, 2.6 and 3 liter
900 units Javelin

The bodies manufactured from 1945 to 30. 6. 71 total to more than 750.000 units



KARMANN-RHEINE



KARMANN-GHIA
DO BRASIL

