

## NDB-Artikel

**Karmann, Wilhelm** Karosseriefabrikant, \* 14.2.1871 Ilfeld (Harz), † 28.9.1952 Osnabrück. (katholisch)

### Genealogie

V August, Stellmacher in Krefeld;

M Christiane Karol. Berta Stietz († vor 1908);

◦ Wesel 1908 Mathilde (1880–1965), T d. Kaufm. Wilhelm Elsinghorst in Wesel u. d. Antonie Heyer;

1 S, 3 T, u. a. Wilhelm (\* 1914), Karosseriefabr.

### Leben

In der elterlichen Werkstatt in Krefeld erlernte K. das Stellmacherhandwerk und arbeitete anschließend bei verschiedenen Firmen in deutschen Großstädten. 1901 machte er sich selbständig, indem er einen Handwerksbetrieb in Osnabrück übernahm, der Kutschwagen baute. Bald aber erkannte er, daß die Zukunft solcher Betriebe nur im Automobilkarosseriebau liegen könne. Schon 1902 konnte K. die erste Automobilkarosserie liefern, und zwar an die Dürkopp-Werke in Bielefeld. Es folgten Einzelbestellungen von Privatkunden, die ihm das Fahrgestell anlieferten, wozu K. nach ihren Wünschen die Karosserie zu bauen hatte. Dann kamen Aufträge von den Automobilfabriken Opel und Minerva, aber auch sie bestellten nur Einzelanfertigungen. 1911 zog K. in größere Werksräume um und beschäftigte 50 Mann. Den ersten Großauftrag auf tausend Automobilkarosserien erhielt K. 1921 von der AG für Automobilbau Berlin (Aga). Kleinere Auftraggeber waren NAG, Hansa, Hansa-Lloyd, Mannesmann, Selve und Protos. 1924 empfing K. auf einer Reise in die USA entscheidende Impulse für neue Fabrikationsmethoden. Er gab die bisherige Holzbauweise der Karosserie auf und fertigte zunächst in Halbstahlbauweise, bei welcher die gezogenen Bleche auf Holzgerippen befestigt wurden. 1925 löste er die Handlackierung durch die schnelltrocknende Nitro-Spritzlackierung ab. Dadurch rückten Serienfertigungen immer mehr in den Bereich des Möglichen.

Eine entscheidende Geschäftsverbindung knüpfte K. 1926 mit den Adler-Werken in Frankfurt/Main. Bei Adler begann damals eine Zusammenarbeit mit den Amerikanern auf dem Gebiet fortschrittlicher Blechbearbeitung in der Großserie, die zur Ganzstahlkarosserie führte. Im Rahmen dieses Programms sollte K. wetterfeste Cabriolets liefern. Zuerst lieferte er Aufbauten für die Sechs- und Achtzylinderwagen von Adler, 1929-38 auch für die Vierzylinder „Favorit“, „Primus“ und „Trumpf“. Hier fand der Übergang auf

Ganzstahl-Karosserien statt, die K. immer mehr in Richtung des viersitzigen, vierfenstrigen Cabriolets und der Cabriolimousine entwickelte. Damit wurde er zum Pionier des deutschen Großserien-Cabriolets und der Cabriolimousine. Er verhalf ihnen in den dreißiger Jahren zum Durchbruch. 1934-40 folgten große Serien des „Trumpf Junior“, 1937-40 des Zweiliter und 2,5 Liter-Sechszylinders in dieser Bauart. K. lieferte auch Pullmann-Limousinen für den Adler „Diplomat“. Zur Umstellung auf Ganzstahlkarosserien rüstete K. 1935 sein neues Werk in Fledder mit Großpressen aus. Hatte er bis 1936 die Preßwerkzeuge zusammen mit den Pressen von auswärts bezogen, so begann er jetzt mit der Herstellung eigener Preßwerkzeuge, um auftragsbeweglicher zu sein. 1937 gewann er einen weiteren bedeutenden Auftraggeber hinzu. Die Hanomag in Hannover ließ bei ihm viersitzige Cabriolimousinen für ihre Vierzylinderwagen und Pullmann-Limousinen für den Sechszylinder „Sturm“ anfertigen. 1939 baute K. mit 800 Beschäftigten pro Tag 65 Karosserien.

1940 mußte K. die gesamte Cabriolet-Fertigung einstellen und Heeres-Kfz-Aufbauten und 20 Liter-Einheitskanister herstellen. Am Ende des Krieges waren 65% des Werkes mit vielen wertvollen Maschinen durch Bomben zerstört. In dieser Lage wurde der intakte Teil des Werkes besonders wichtig. K. begann nach dem Waffenstillstand sofort mit der Lieferung von Karosserieteilen und -werkzeugen für Hanomag, Büssing und Ford. Der gute Auftragseingang ermutigte K. zum Wiederaufbau seines ganzen Karosseriewerkes. 1948 begann er mit der Herstellung des Führerhauses für die Hanomag-Schnellaster. Vom Kasten- und Kombiwagen für Ford-Köln baute er bis 1949 800 Stück. Nach 1948 begann er den Bau eines großen Preßwerkes; er schuf bedeutende Anlagen für den Großwerkzeugbau.

Auf dem Fahrgestell des Volkswagen-Käfers entwarf K. ein viersitziges Cabriolet. Im Mai 1949 stellte er es Generaldirektor Heinrich Nordhoff in Wolfsburg vor, der sofort 1000 Stück bestellte. Damit begann für K. die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Volkswagenwerk, mit dem zusammen seine Betriebe weiter wuchsen. Daneben gingen 1951 die viersitzigen, Vierfenster-Cabriolets des Ford „Taunus“ und des DKW „Meisterklasse“ in Produktion. Im Jahre seines Todes beschäftigte K. 1500 Mann. Er erlebte noch die Lieferung des 10000. Volkswagen-Cabriolets. Sein Sohn baut dieses Modell bis heute weiter. Unter seiner Geschäftsführung (seit 1952) wurde die Wilhelm Karmann GmbH um einige neue Werke erweitert.

### **Werke**

DRP 353 258 v. 1921.

### **Literatur**

DDD-Motorber. 1952, Nr. 4088, S. 2. Eigene Archivstud.

### **Autor**

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

**Empfohlene Zitierweise**

, „Karmann, Wilhelm“, in: Neue Deutsche Biographie 11 (1977), S. 278-279  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---