

das **AUTO**

**MOTOR  
UND  
SPORT**



TEST CHEVROLET V 8 BEL AIR  
BETRIEBSKOSTEN ALLER PERSONENWAGEN  
VW-COUPÉ VON KARMANN

HEFT 15  
STUTT GART, 23. JULI 1955  
DM 1.20

## Coupés im Vordergrund



Eine wirkliche Überraschung brachte Karmann mit dem neuen, von Ghia-Turin entworfenen VW-Coupé, das in beschwingter italienischer Form und Linienführung in großer Serie gebaut und zum Preise von 7500 DM auf den Markt gebracht wird.

Foto: Wieselmann

### LESEN SIE ZUERST:

#### Der neueste Chevrolet,

dem wir dieser Tage gehörig auf den Zahn fühlten, bewies uns, daß zwar auch die Amerikaner nur mit Wasser kochen, daß sie aber andererseits die Kochkunst resp. den Automobilbau – mindestens! – ebenso gut verstehen wie ihre Kollegen in Europa, in den Ländern des klassischen Maschinenbaus. (Unser Test: Chevrolet V8 Bel Air, Seite 12)

#### Worauf man aber

in der Betriebskostenrechnung nicht das Hauptaugenmerk richten und wovon man vor allem niemals den Kauf eines Wagens abhängig machen soll, das sind die Steuer und die Versicherung! (Was kostet dich dein Auto? Betriebskosten auf Heller und Pfennig, Seite 18)

#### Ich habe manchmal

den Eindruck, daß viele verantwortliche Männer im Motorsport ebenso wie in den Ministerien angesichts der Pressekampagne nach Le Mans einfach die Nerven verloren haben und keine Verantwortung mehr übernehmen wollen. (Feigheit vor dem Feinde? Seite 21)

#### Aber lesen Sie auch:

Briefe an die Redaktion . . .	S. 2
Steuer, Recht, Versicherung . . .	S. 5
Parken auf dem Gehweg:	
Darf man	
oder darf man nicht? . . .	S. 8
Ganz kurz . . . . .	S. 8
Ist der Grand Prix-Sport	
am Ende? . . . . .	S. 9
VW-Coupé von Karmann . . .	S. 10
Sie wollen nach Holland? . . .	S. 16
HEPU-Umbausatz für VW . . .	S. 20
Großer Preis von England . . .	S. 22
Runde um Runde . . . . .	S. 24
Bosch im Dienste	
der Verkehrssicherheit . . .	S. 25
Aufgepicktes . . . . .	S. 26
BMW-Cabriolet von Autenrieth . . .	S. 27
Funkrufdienst über Autosuper . . .	S. 28
Gedanken eines Ingenieurs	
über die tödlichen Kräfte	
im Verkehr . . . . .	S. 28
Neue Bücher . . . . .	S. 29
Blick ins Schaufenster . . . . .	S. 30
Die letzte Seite . . . . .	S. 36

Der bisherige Weg, der sich darauf beschränkt, durch Drehzahl und Füllung eine weit über 100 PS liegende Literleistung herauszuquetschen, die nur in einem ganz kleinen und bei über 6000 U/min liegenden Drehzahlbereich wirksam ist, hat für die Normalentwicklung keinen Sinn. Dabei gibt es genügend andere Möglichkeiten, Rennwagen wieder zu Pionieren der Serienproduktion werden zu lassen.

Hier seien nur einige Beispiele skizziert:

- Eine Verbrauchsformel, die z. B. 15 Liter handelsüblichen Kraftstoffs pro 100 km vorsieht, bei einem gleichzeitigen Wagen-Mindestgewicht von 600 kg.

Nach dem heutigen Stand der Technik ermöglichten Fahrzeuge nach dieser Formel Höchstgeschwindigkeiten von ca. 240 km/st und Rundenzeiten auf dem Nürburgring von etwa 10:30 min. Bei intensiver Hinwendung an eine solche Aufgabe ist es denkbar, daß schon in 3 Jahren die gleichen Zeiten wie mit den heutigen 2,5 Liter-Rennwagen erreicht würden, — aber eben mit Fahrzeugen, deren Motorkonstruktion für den Bau von Gebrauchswagen neue Erkenntnisse vermittelt.

- Eine Formel, die den Kraftstoffverbrauch in ähnlicher Weise limitiert und gleichzeitig die Verwendung automatischer Kraftübertragungen obligatorisch macht.

Auf diesem Gebiet haben die Amerikaner einen Vorsprung, den die europäischen Firmen, so schwer das auch wird, aufholen müssen. Denn

dem schaltungsfreien Fahren gehört die Zukunft. Im Rennwagenbau mit seinem Streben nach Höchstleistung könnte hier einem seiner Hauptprobleme, nämlich dem schlechten Wirkungsgrad, erfolgreich zuleibe gerückt werden.

- Eine Formel, die lediglich Fahrzeuge mit Verbrennungsturbinen festzulegenden Luftdurchsatzes gestattet.

Auch eine solche Formel hätte eine starke direkte Auswirkung auf die kommende Entwicklung im Bau von Gebrauchsfahrzeugen. Daß die Verbrennungsturbine außer bei Ford, Chrysler, General Motors, Fiat, Rover auch bei einer Reihe weiter großer Automobilfirmen äußerst eifrig studiert wird bzw. im Versuch ist, das ist längst bekannt. Die Verwendung von Prototypen im Rennwagen würde die Entwicklung wirksamer, räumlich kleiner Wärmeaustauscher beschleunigen, ohne die ihr Wirkungsgrad so ungünstig liegt, daß mit ihm nicht ausgerüstete Fahrzeuge zuviel Zeit durch Nachtanken verlieren würden.

Die Regeneration und dauerhafte Gesundheit des Grand Prix-Sports kann nur von einer Problemstellung durch eine neue Formel ausgehen, die der zukünftigen technischen Entwicklung des Gebrauchsfahrzeuges gerecht wird. Entschließen sich die Delegierten der FIA nicht zu einem solchen entscheidenden Schritt, so wird die Welt der Grand Prix-Rennen vergehen und in wenigen Jahren nur noch als Erinnerung an eine heroische Epoche des Automobilsports im Bewußtsein der Menschen leben.

H. U. Wieselmann



## VW-Coupé von Karmann-Ghia

Das Coupé ist die liebenswürdigste Form des persönlichen Autos. Erfunden haben es, wenn ich mich nicht täusche, die Franzosen; bei ihnen hieß es Coupé de ville und war von einstmaligen berühmten Karossiers wie Saoutchic, Chapron und Franay auf den großen Chassis von Hispano-Suiza, Bugatti, Talbot und Delahaye demonstriert worden. Aber wirklich modern wurde es erst nach dem zweiten Kriege, als es die bis dahin beliebten Karosserieausführungen des offenen Sportwagens und Cabriolets ablöste. Übrigens waren es nicht Gründe der Mode, sondern solche reiner Zweckmäßigkeit, die zum Coupé führten: der offene Wagen — und auch das Cabriolet erfüllt seinen Lebenszweck ja eigentlich erst dann, wenn man es offen fährt — ist aerodynamisch ziemlich ungünstig, gar nicht zu reden von Steifheit und Staubschlucken. Vor allem aber ist bei den heute erreichten Geschwindigkeiten das Fahren im offenen Wagen gar kein Vergnügen mehr — bei hohem Tempo wird der Fahrwind zum lauten Brausen, an Unterhaltung ist nicht zu denken, und wenn





Fotos: Wieselmann

man ein paar hundert Kilometer auf der Autobahn hinter sich hat, ist man regelrecht erschöpft. Und noch ein Punkt mag von Wichtigkeit sein: das Coupé läßt sich hübscher gestalten als ein Cabriolet.

So ist es kein Wunder, wenn die überwiegende Mehrzahl der italienischen Sonderkarosserien Coupés und keine Cabriolets sind. Auch die in Serie gebauten sportlichen Wagen wie Porsche und Mercedes-Benz 300 SL, Alfa Romeo, Giulietta-Sprint und Super-Sprint sind Coupés. Woraus wiederum hervorgeht, daß beim heutigen Stand der Dinge der Begriff Coupé mit einem besonderen, persönlichen und rassigen Auto identifiziert wird.

Wenn diese Zeilen gedruckt sind, läuft die Serienproduktion des Karmann-VW-Coupés an, das dieser Karosserieform unzählige neue Freunde zuführen wird. Sie haben die Bilder

auf diesen Seiten längst betrachtet: Sieht so ein deutsches Auto aus? Natürlich nicht; bei Karmann dachte man unprovinziell und weltmännisch und ließ das geplante Coupé von jemandem entwerfen, der sich auf sein Metier versteht.

Luigi Segre von Ghia (Turin) hat mit romantischem Formgefühl aus dem braven VW einen ebenso rassigen wie zierlichen Zweisitzer (mit 2 Notsitzen) gemacht, der schon zu fahren scheint, wenn er noch steht. Beschreibungen seiner Form sind angesichts der Bilder überflüssig, höchstens ist noch auf das zauberhaft leichte und so ganz italienisch aufgesetzte Dach hinzuweisen, das besondere Bewunderung verdient.

Das große Karosserie- und Pressenwerk Karmann in Osnabrück, das übrigens nicht nur für Ford, DKW und den Borgward-Konzern,

sondern für einen beträchtlichen Anteil der europäischen Automobilindustrie Aufbauten bzw. Preßwerkzeuge herstellt, wird dies Ghia-Coupé in großer Serie auflegen. Es besitzt zwei bequeme Polstersitze und eine rückwärtige Notsitzbank mit umklappbarer Rücklehne, die, waagrecht umgelegt, einen sehr geräumigen Kofferraum ermöglicht. Bei 4,14 m Länge und 1,63 m Breite ist der Wagen 1,32 m hoch, wiegt mit vollem Tank 790 kg und kostet — dies die wichtigste Ziffer — DM 7500.—.

Bei der Pressevorführung erhielten, als der Vorhang vor dem neuen Coupé erstmals weggezogen wurde, Segre und Karmann rauschenden Applaus: der eine wegen seines faszinierenden Könnens, der andere wegen seines unkonventionellen Mutes. Es besteht kein Zweifel, daß der Erfolg kommen wird.

H. U. W.

