

1 10. JANUAR 1957  
FRANKFURT AM MAIN

# MOTOR

## Rundschau

FÜR DEN JUNGFACHMANN



BESSERER KUNDENDIENST

MIT

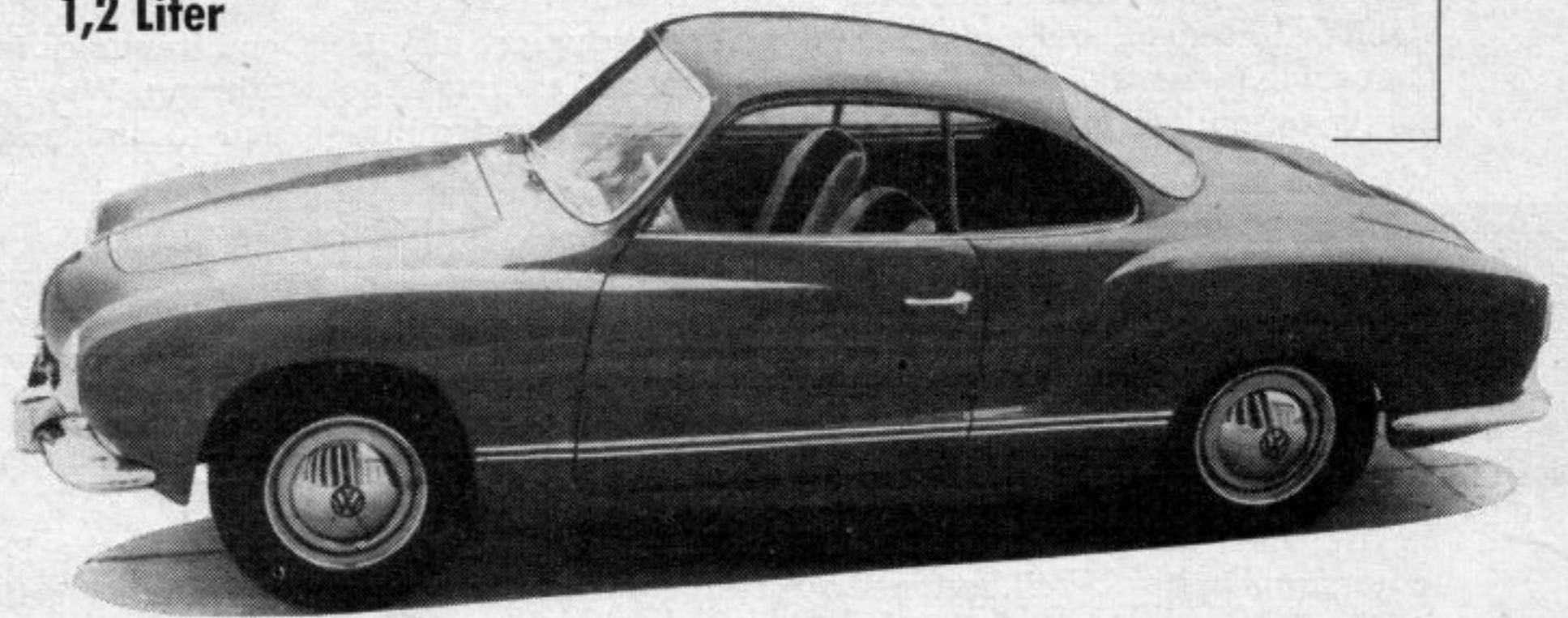
**GEDORE**

WERKZEUG



# VW Karmann-Ghia-Coupé

1,2 Liter



Das Volkswagen-Fahrgestell ist auf Grund sehr umfangreicher Vorstudien, allein schon mit den verschiedensten Motortypen und Antriebsarten, entstanden. Selten wurde so lange gerechnet, überlegt und erprobt, bis man sich zu einer bestimmten Form etwa der Antriebsgestaltung usw. entschieden hat. Das aber ist auch mit ein Grund dafür, daß dieses Fahrgestell gestern, heute und morgen seine **Grundform** behielt und behalten wird. Dieses im Detail immer wieder verfeinerte Fahrgestell mit seinen günstigen Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Wagen, das in der Großserie — mit ihren beachtlichen Vorteilen — gefertigt und von einem ausgeklügelten Kundendienst überwacht wird, stand **Wilhelm Karmann**, der bekannten Karosseriefabrik in Osnabrück, zur Verfügung, als sie der **Carrozzeria Ghia** in Turin den Auftrag gab, dem Viersitzer-VW einen geräumigen Zweisitzer (mit Kindersitzbank dahinter) an die Seite zu stellen.

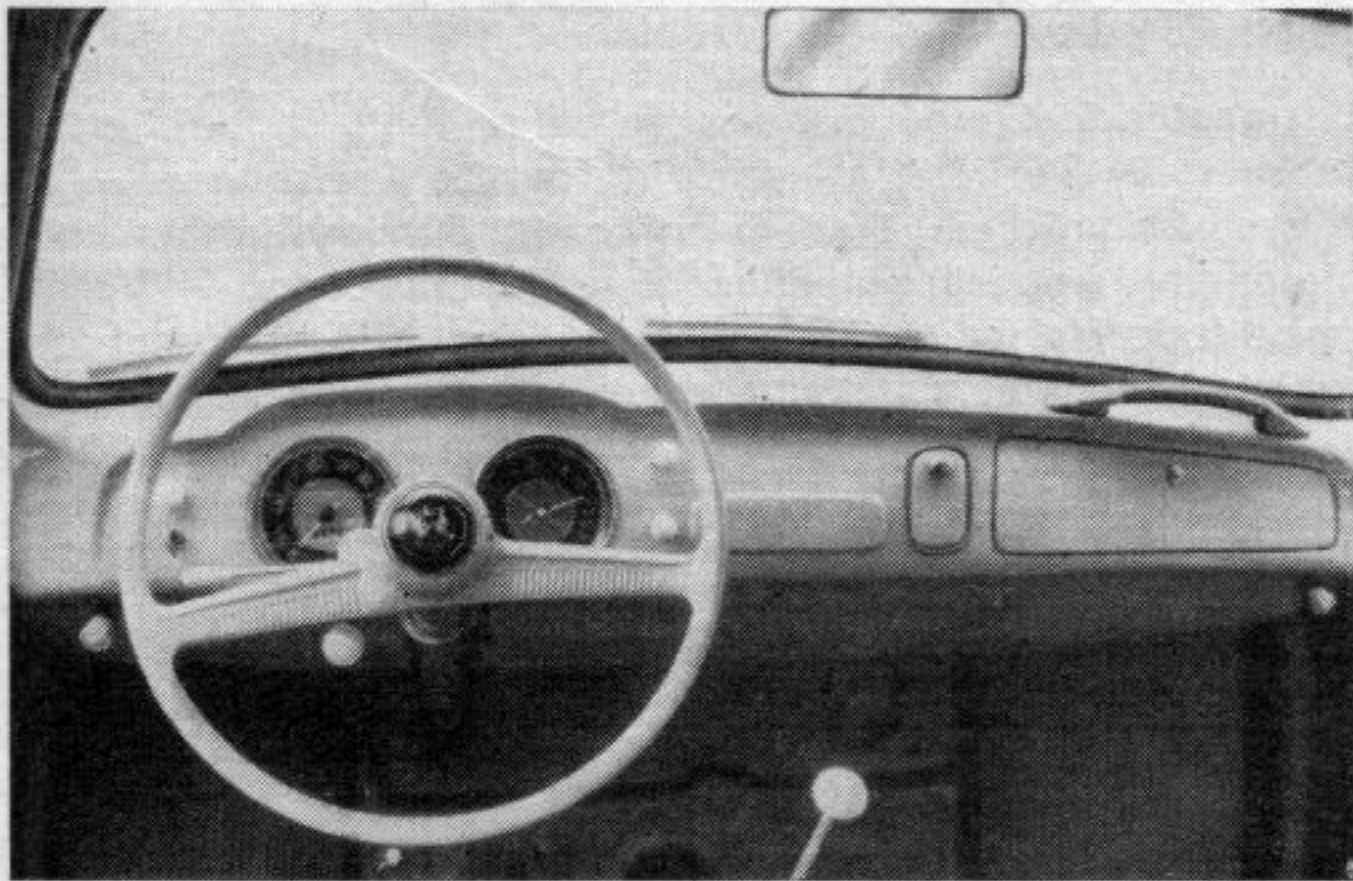
Das schnittige, niedrige Coupé, das nun schon lange und mit bemerkenswertem Erfolg von Karmann gebaut wird, hat einen etwas geringeren Luftwiderstand als die Limousine und ist dadurch etwa 5 km/h schneller. Bei unseren Messungen erreichte das VW-Karmann-Ghia-Coupé im Mittel eine Spitze von 117 km/h. — Das Temperament des Coupés ist etwa das gleiche, obwohl es schwerer ist als die Serien-Limousine. Der VW braucht weniger als 20 sec, um in der Ebene aus dem

Stillstand auf 80 km/h zu kommen. Das ist heute schon ein allgemein bekannter Standardwert, der auch für das Coupé gilt.

Diese Werte schalten auch gleich Mißverständnisse aus: Das Coupé ist zwar lebendig wie die Limousine, aber es ist kein Sportwagen, sondern ein ausgeprägt wirtschaftlicher, sparsamer, robuster und dabei schöner Gebrauchswagen.

Das Karmann-Coupé ist exquisiter und nicht so alltäglich wie die auf den großen internationalen Märkten heute so verbreitete Volkswagen-Limousine. Dafür aber ist das in der Form geglückte Coupé mit seinen zwei großen bequemen (wenn auch etwas tiefliegenden) Sesseln, mit der breiten Sitzfläche und der guten Ellenbogenfreiheit, mit geschmackvoller Ausstattung auch wesentlich teurer als die Limousine.

All das bedeutet für den anspruchsvolleren Käufer: Wenn man einen **Wagen für zwei** — oder die noch junge, kleine Familie — sucht, dann gehört das VW-Karmann-Ghia-Coupé unbedingt in die engste Wahl.

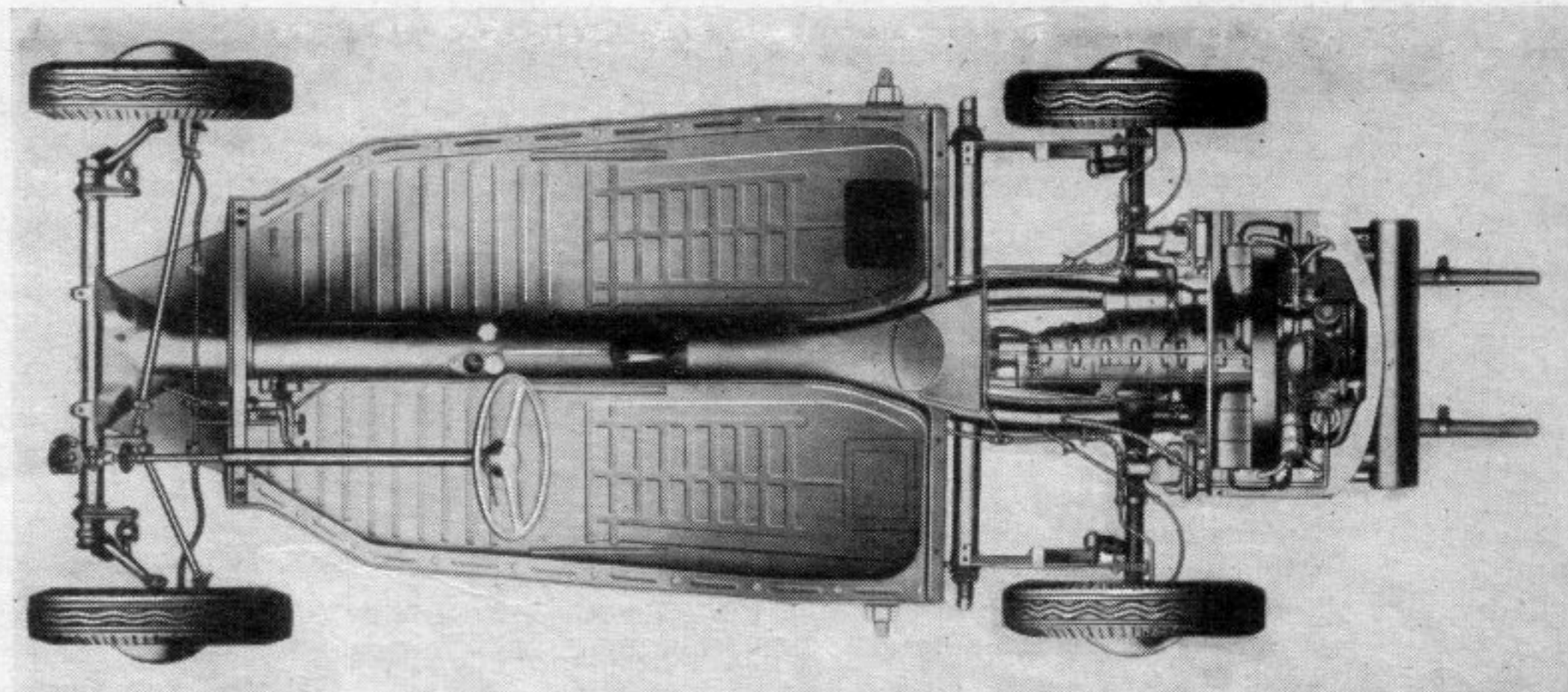


**Unsere** nun folgende **Bewertung** lesen Sie bitte recht aufmerksam, denn jeder Satz ist genau überlegt, und jede Prüfzahl wurde von uns genau gemessen:

Der Volkswagen wurde jahrelang nur viersitzig als Limousine und Cabriolet gebaut. Deshalb entschloß sich Karmann, für das so erprobte und überall so gut betreute VW-Fahrgestell bei Ghia in Turin ein Coupé entwerfen zu lassen. Das **Coupé** wird als **Zweisitzer** (mit tief gezogenem Dach) „fast von selbst“ schnittiger als eine viersitzige Limousine, und da es sich um eine Sonderkarosserie für einen begrenzten Käuferkreis handelt, kann es auch komfortabler und damit teurer gebaut werden. So entstand das hübsche **VW-Karmann-Ghia-Coupé**. Es ist etwas länger (414 gegen 407 cm) und breiter (163 gegen 154), aber niedriger (133 gegen 150) als die Limousine.

## Die Volkswagen-Konzeption

Der Volkswagen ist — wie es nicht ganz mit Unrecht heißt — nicht irgendein Auto der mittleren Klasse (nach europäischem Standard) oder der kleinen Klasse (nach amerikanischem Standpunkt), sondern fast ein „Allerweltwagen“. Auf jeden Fall ist es einer der ausgefeiltesten Wagen überhaupt, besonders gelungen in der Konstruktion und deshalb — zwei Jahrzehnte nach Entstehen — noch modern. Zweckmäßige und erprobte Form, ein besonders robustes raumsparendes Heckaggregat (luftgekühlter Vierzylinder-Boxer-Motor), Vierganggetriebe (vierter Gang als Schongang), Einzelradaufhängung und Drehstabfederung, das sind entscheidende Merkmale. Es ist ein Wagen, der sich bisher im Grundsätzlichen noch nie geändert hat, der Monate oder Jahre nach Anschaffung noch einen sehr hohen Wert besitzt, weil er so langlebig und wirtschaftlich ist, und dessen Kundendienst nicht nur in Deutschland mit sehr hoher Präzision ausgebaut wurde. Gerade deshalb ist der VW ein Begriff geworden.



Durch die Pontonkarosserie (Kotflügel sind nicht austauschbar) wurde auch eine größere Sitzbreite (129 gegen 121) erreicht. Hinter den großen vollgepolsterten beiden Sesseln befindet sich ein sehr großer Gepäckraum, in dem auch eine Not Sitzbank (für Kinder) eingebaut ist. — Der leichte Coupé-Aufsatz mit guter Sicht, auch nach hinten, erfordert einen sehr stabilen Unterbau, und dadurch ist das Coupé schwerer als die Limousine (etwa 800 gegen 740 kg), was sich im Temperament nur unwesentlich auswirkt. Durch die niedrige, windschlüp-

figere Linienführung ist das Coupé in der Spitze aber etwas schneller.

So entstand neben der normalen viersitzigen VW-Limousine unter Verwendung des gleichen Fahrgestells ein zweisitziges Coupé für einen besonderen und anspruchsvollen Kreis, und wer dieses Coupé sein eigen nennt, ist mit Recht stolz darauf und freut sich immer wieder über die Form und die gute Ausführung. Wie die VW-Limousine, so ist auch das Coupé leicht und elegant zu fahren, es „liegt sofort in der Hand“.

## Einzel- Bewertung

### Motor

Es ist ein vorbildlicher, **luftgekühlter** Vierzylinder-Boxermotor, immer startbereit, automatisch temperaturgeregelt, unempfindlich und schnell belastbar. Damit wurde ein Optimum für diese Motorkonstruktion und auch zugleich für ein Allwetter-Fahrzeug erreicht. — Der Motor ist gedrosselt und deshalb sehr standfest und sparsam bei guten Beschleunigungswerten (drehfreudig!) und entsprechender Leistung am Berg. Der Motor läßt sich praktisch mit jedem „Fahrbenzin“ klopf-frei fahren. — Für einen luftgekühlten Motor ist er recht ruhig. — Die pflegebedürftigen Teile des Motors sind gut zugänglich. — Günstige Reparaturmöglichkeiten durch einfachen Motor-Aus- und -Einbau.

### Getriebe

Bei dem sehr gut abgestimmten Vierganggetriebe ist der vierte Gang als Schongang ausgelegt. — Das Getriebe hat eine wirksame Sperr-Synchronisierung im 2., 3. und 4. Gang. Dadurch wird schnelles, sicheres und auch leichtes Schalten ermöglicht (nur zum 2. Gang etwas „hackend“). — Der Schalt-hebel in der Mitte ist bei den vorhandenen zwei Einzelsitzen wenig störend.

### Straßenlage

Die feste Straßenlage (tiefer Schwerpunkt), der Motor hoher Dauerleistung und das gut abgestimmte und leichtgängige Vierganggetriebe gestatten recht hohe Durchschnitte auch auf kurvenreichen Straßen. — Die geringe Hecklastigkeit (Motor hinter der Hinterachse) braucht nur auf schmierigen Straßen etwas beachtet zu werden, desgleichen die Böempfindlichkeit bei hohen Geschwindigkeiten, gegeben durch die windschnit-tige Form.

### Federung

Die Federung ist gut, ausgeglichen, besitzt richtige Weichheit, gute Dämpfung und ist frei von Nickschwingungen. Auch für sportliche Fahrweise gut geeignet. Die Kurvenneigung beim Coupé ist bei der genügend weichen Federung durch Einbau eines Drehstab-Stabilisators sehr gering.

## VW Karmann-Ghia-Coupé

### Bremsen

Hydraulische Bremsen, ausgeglichen und sehr gut. — Hand-bremshebel griffbereit zwischen den Sitzen.

### Ausstattung

Behaglich, mit etwas tiefergelegten, aber großen, im Sitzen verstellbaren, recht gut **ausgeformten Sesseln** und dreifach verstellbaren, vorklappbaren Lehnen. Armlehne rechts, Halte-griff vor dem rechten Sitz! — Im Heck flachgepolsterte Einzel-sitzbank. — Einstieg für so niedrigen Wagen durch breite, gut geformte Türen (mit Feststellern) bequem. Beide Türen von außen abschließbar! — **Sicht** gut, beide Kotflügel im Fahrer-blickfeld, großes Heckfenster. — **Belüftung** durch zwei Kurbelfenster, außerdem besondere, getrennt regelbare **Frisch-luftzufuhr** (über die Entfrosterdüsen) und Warmluftheizung und -Entfroster des VW. — Griffiges Zweispeichen-**Lenkrad**, Tacho und Tagesuhr im Blickfeld des Fahrers. Sehr großer **Gepäckraum** im Heck (bei Verwendung der Notsitzbank ent-sprechend verkleinert), außerdem kleiner Gepäckraum im Bug. — **Reserverad** mit Werkzeug, Seiten-Wagenheber und **Tank** unter der von innen verriegelten Bughaube. — **Batterie** neben dem Motor unter der ebenfalls von innen verriegelten Motorhaube. — Rundherum **Sicherheitsglas**. — Weitere Aus-stattung siehe unter „Karosserie“.

### Unsere Wünsche

Das **geglückte Coupé** (auf dem in aller Welt so bewährten Fahrgestell) verleitet — auch durch die Preisklasse — zu hohen Ansprüchen: Noch weitere Geräuschisolierung von Motor und Antrieb gegenüber dem Fahrgastraum. — Völlig geruchsfreie Heizung. — Voll abgepolstertes Armaturenbrett mit stumpfer Oberseite und voller Abschirmung der Instru-mente, damit keine Spiegelung in der stark geneigten Wind-schutzscheibe eintritt. — Hintere Seitenscheiben aufstellbar oder besondere Belüftung der Seitenscheiben (gegen Beschla-gen). — Breitere Regenrinnen über den Kurbelfenstern (die stark nach innen geneigt sind).

## Technische Daten

### Motor

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Vergaser-Motor, **Boxermotor** mit gegenüberliegenden Zylindern, mit hängenden Ventilen (Ventil-spiel kalt Ein- und Auslaß 0,10 mm). Bohrung/Hub 77/64 mm, **Hub-raum 1192 ccm.** — **Leistung 30 PS** bei 3400 U/min. Max. Drehmo-ment 7,7 m/kg bei 2000 U/min. Verdichtung 6,6 : 1. — Motor mit Kupplung, Getriebe und Hinterachsantrieb zu einem kurzen, niedri-gen Triebwerkblock vereint.

### Elektrische Anlage

**Batteriezündung**, Zündfolge 1 - 4 - 3 - 2. Zündzeitpunkt 7,5° v. o. T. Unterbrecherkontaktabstand 0,4 mm. **Zündkerze** Wärmewert 225, Gewinde 14 mm. Elektrodenabstand 0,6—0,7 mm. — **Batterie** 6 V 66 Ah. — **Lichtmaschine** Bosch LJ/REF 160/6/2500 L 21. — **Anlasser** Bosch EED 0,4/6 L 4.

## VW Karmann-Ghia-Coupé

### Vergaser

Solex-Fallstrom 28 PCI mit Beschleunigungspumpe. Hauptdüse 117,5, Leerlaufdüse 050, Lufttrichter 21,5 mm. Ölbad-Luftfilter mit Ansaug-geräuschdämpfer vereint. — **40-Liter-Tank** im Bug (davon 5 Liter Reserve) mit Reserve-Dreiwegehahn. — Mechanische Kraftstoff-pumpe (Solex-Membranpumpe).

### Schmierung

Druckumlaufschmierung. **Ölkühler** im Kühlluftstrom. Motorölinhalt 2,5 L. Öl-sorten SAE 20 im Sommer, SAE 10 im Winter, empfohlen HD-Öl!

### Kühlung

Gebläseluft (500 L/s bei 3300 U/min. des Motors). Automatische Regelung durch Thermostat mit Drosselring (im Kühlluftstrom) vor dem Ansaugstutzen.

## Kupplung

Einscheiben-Trocken, 10 bis 20 mm Kupplungsspiel am Fußhebel.

## Wechselgetriebe

**Viergang.** Zweiter bis vierter Gang geräuscharm und synchronisiert. — Übersetzung 3,60 : 1 - 1,88 : 1 - 1,23 : 1 - 0,82 : 1 - R = 4,63 : 1. — **Gesamtübersetzung** 15,94 : 1 - 8,35 : 1 - 5,45 : 1 - 3,60 : 1. — Getriebeölinhalt 2,5 L (bei Ölwechsel 2,0). Ölsorte: bis 0 °C SAE 90, unter 0 °C SAE 80.

## Hinterachs Antrieb

Spiralverzahnte Kegelräder. — Übersetzung 4,43 : 1. — Kegelrad-Ausgleichsgetriebe. — Ölinhalt siehe unter Wechselgetriebe.

## Rahmen

Zentralrohrrahmen, zur Aufnahme des Motor-Getriebe-Blocks hinten gegabelt, die Bodenbleche dienen als Karosseriegrundplatte. Glatte Wagen-Unterfläche!

## Federung

**Vorn** Einzerradaufhängung mit je zwei Kurbel-Längslenkern. Zwei kapselte Vierkant-Drehfederstäbe (aus je 8 Blättern) querliegend. — Doppeltwirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer. Drehstab-Stabilisator. — **Hinten** Einzerradaufhängung, Pendelachsen mit Längslenkern. Ein runder Drehfederstab auf jeder Seite, querliegend. — Doppeltwirkende hydraulische Teleskopstoßdämpfer.

## Räder

Scheibenräder 4 J × 15. Reifen 5,60 — 15. — Vorderräder Sturz 0° 40'. Vorspur 1—3 mm, Nachlauf 2° 30'.

## Lenkung

Spindellenkung mit Lenkmutter Übersetzung 14,15 : 1. — Geteilte Spurstange. — Lenkgetriebeöl SAE 90 (0,125 L). Wendekreis 11 m. 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

## Bremsen

Hydraulische Vierradbremse. — Gesamtbremsfläche 520 cm<sup>2</sup>. Bremsstrommeldurchmesser vorn 230 mm, hinten 230 mm. Belagstärke 4,0 mm. — Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

## Typenschild

Unter der Bughaube, rechts neben Reserverad. Motornummer am Tragarm der Lichtmaschine. Fahrgestellnummer auf Rahmentunnel unter der Notsitzbank.

## Fahrgestellschmierung

 Hochdruckschmierung.

## Karosserie

 zweitüriges Coupé

Ganzstahl, elektrisch geschweißt, mit dem Rahmen verschraubt. Mit Tachometer, Tagesuhr, Oldruckkontrollampe, Handschubkasten, zwei Türtaschen, zwei Sonnenblenden, einem Aschenbecher. Mit Warmluft-**Heizanlage**, Scheibenentfroster und zusätzlicher Frischluftzufuhr.

## Preis

7500,— DM

(Jahressteuer 173,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 160,— DM)

## Hersteller

Volkswagenwerk GmbH., Wolfsburg. — Wilhelm Karmann GmbH., Fahrzeugfabrik Osnabrück.

## VW Karmann-Ghia-Coupé

Unsere Messungen

## Höchstgeschwindigkeit

117 km/h

(In den einzelnen Gängen: I. = 30, II. = 60, III. = 90 km/h)

## Beschleunigungszeiten (mit zwei Personen)

|  |          |
|--|----------|
| von 30 auf 60 km/h im 3. Gang                  | 9,5 sec  |
| von 40 auf 70 km/h im 3. Gang                  | 10,0 sec |
| von 70 auf 100 km/h im 4. Gang                 | 25,0 sec |
| von 0 auf 80 km/h m. Durchschalten 1.—3. Gang  | 19,5 sec |
| von 0 auf 100 km/h m. Durchschalten 1.—4. Gang | 36,0 sec |

## Bei etwa 10% Steigung

Geschwindigkeit mit einer Person (3. Gang) 63 km/h

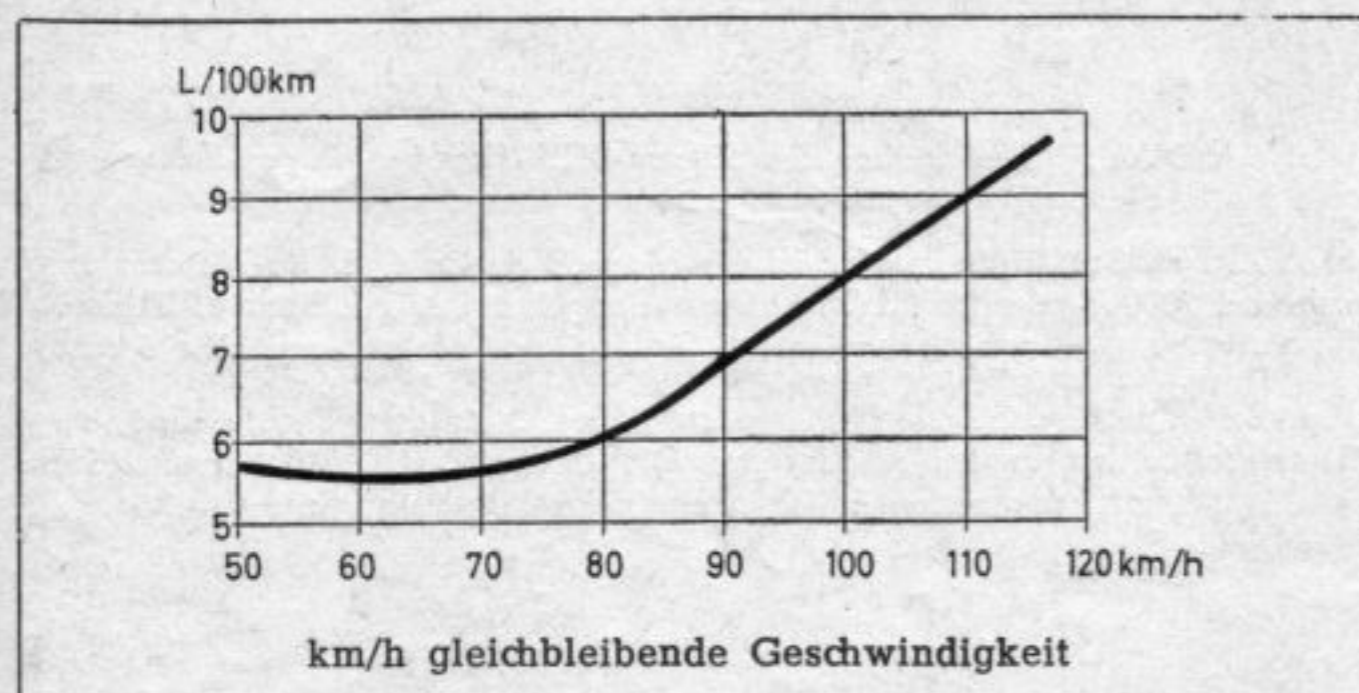
(Steigfähigkeit bei voller Last:

I. = 34%, II. = 17%, III. = 10,5%, IV. = 5,5%)

## Kraftstoffverbrauch (bei gleichbleibender Geschwindigkeit)

|                        |               |
|------------------------|---------------|
| bei 50 km/h            | 5,7 L/100 km  |
| bei 70 km/h            | 6,6 L/100 km  |
| bei 90 km/h            | 7,0 L/100 km  |
| bei Vollgas = 117 km/h | 9,7 L/100 km* |

\*) Nur theoretisch-meßtechnisch interessant. Entscheidend ist der Reiseverbrauch.

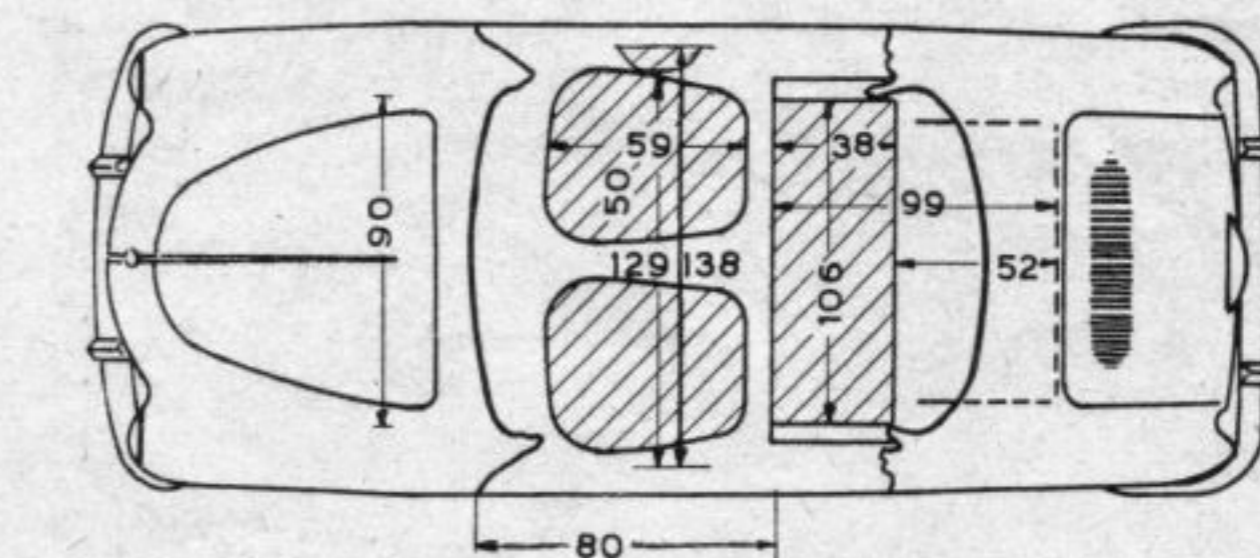
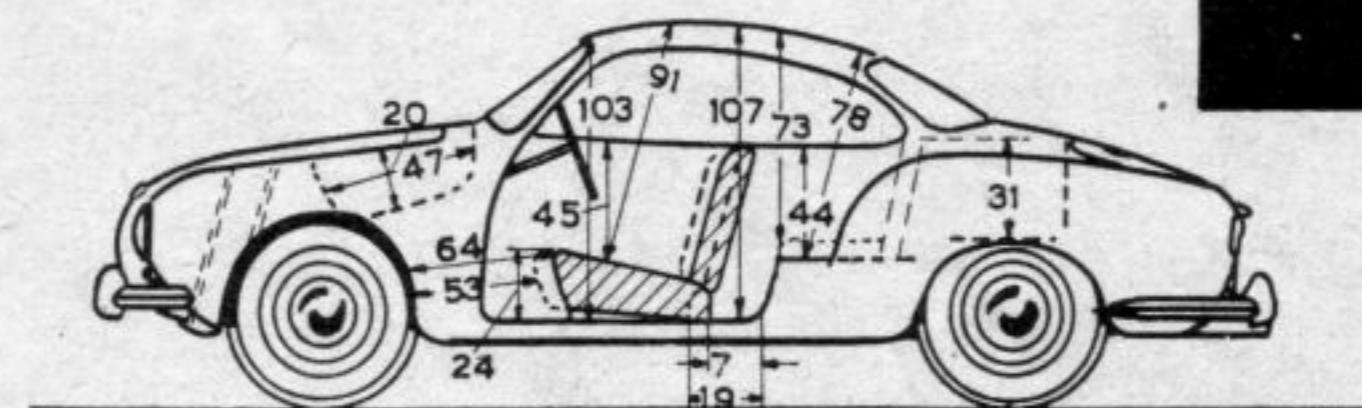


## Reiseverbrauch

je nach Belastung etwa 7,0—8,5 L/100 km. (Tester fuhr 1500 km Autobahn, Mittelgebirge und normale Straßen mit zum Teil sehr hohen Durchschnitten mit 6,5—7,0—7,3—7,6—8,2—8,4—8,6 L/100 km.)

## Abmessungen

Radstand 2400 mm. Spurweite vorn/hinten 1290/1250 mm. Länge über alles 414 cm. Breite über alles 163 cm. Höhe leer 133 cm.



Ellbogenfreiheit 132 cm

## Bereifung

5,60—15. Schlauchlos. Luftdruck vorn/hinten 1,1—1,2/1,4—1,6 atü.

## Bremsverzögerung (mittlere Verzögerung)

|            |                        |
|------------|------------------------|
| Fußbremse  | 5,7 m/sec <sup>2</sup> |
| Handbremse | 2,6 m/sec <sup>2</sup> |

## Gewicht

fahrfertig mit vollem Tank 800 kg  
(Gewicht vorn : hinten = 350 : 450 = 44 : 56%)  
Zulässiges Gesamtgewicht 1110 kg

## Leistungsgewicht

leer fahrfertig 26,6 kg/PS  
mit zwei Personen 31,6 kg/PS

## Prüfung

Geprüfte Limousine von 3000 bis 4500 km-Stand. Alle Messungen mit zwei Personen Belastung.

Tester Joachim Fischer, Frankfurt am Main, November 1956