

KRAFTFAHRZEUG

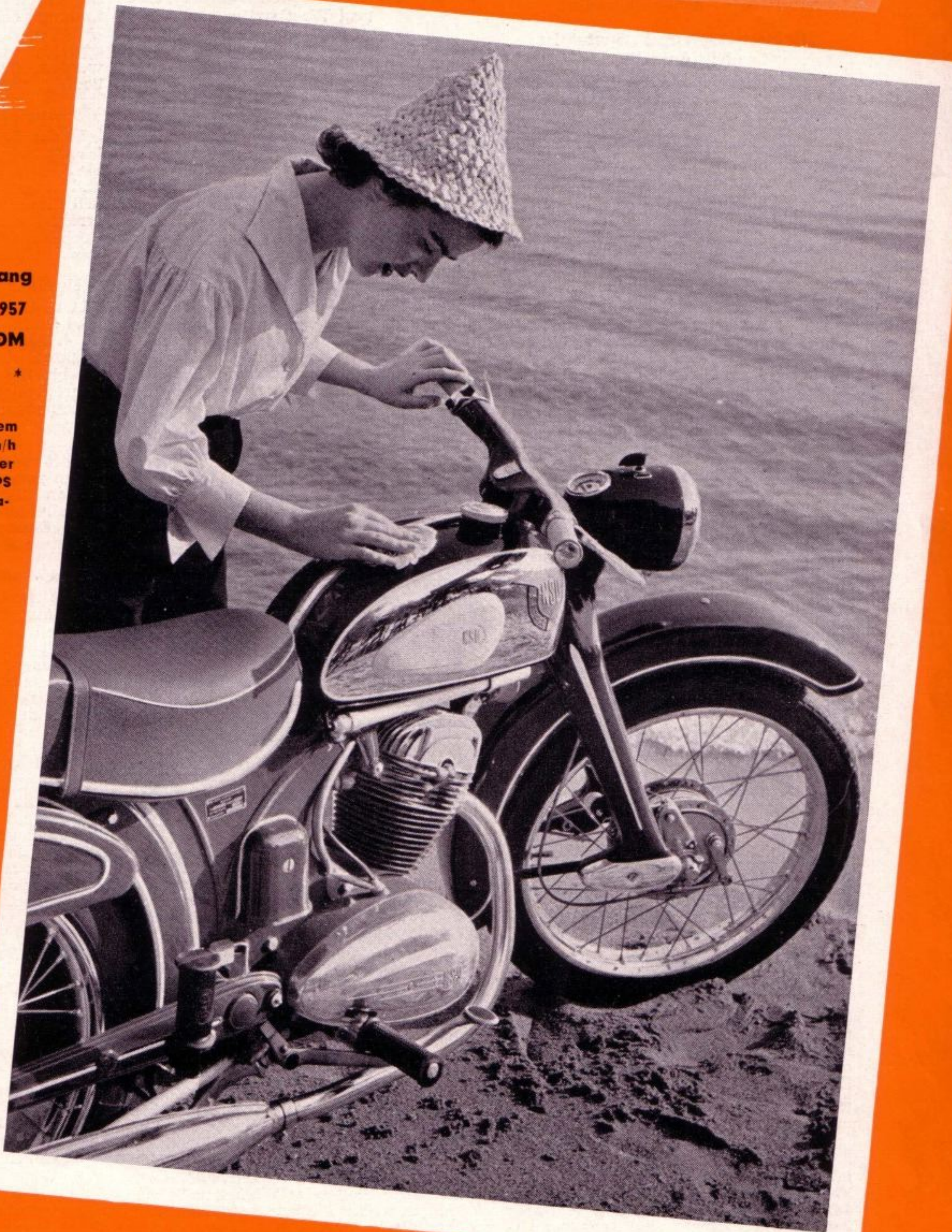
fachblatt

11. Jahrgang

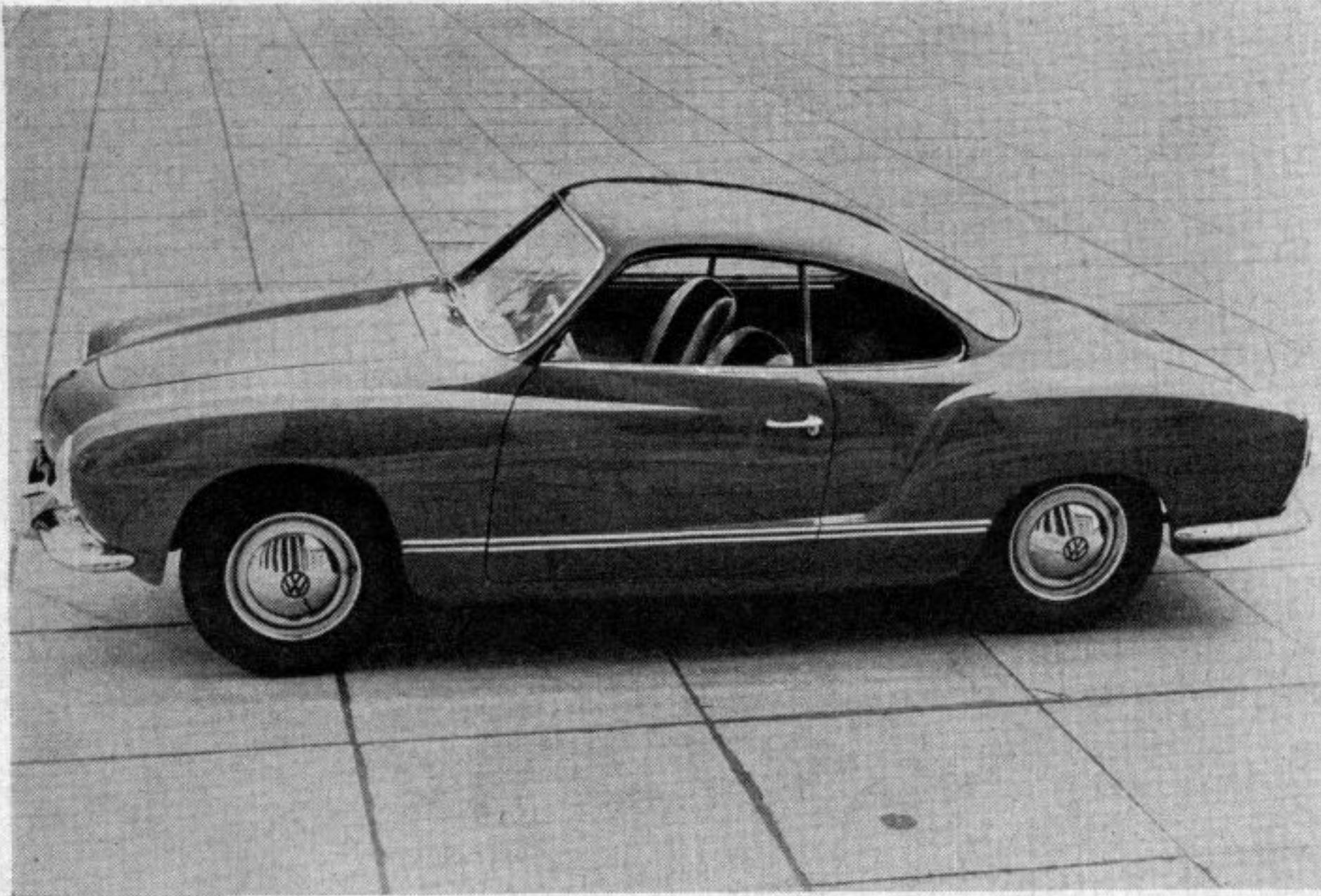
10. März 1957

Preis 1 DM

IN DEN FRÜHLING GEHT'S
aber hoffentlich nicht mit dem
Hütchen: Die echten 95 km/h
— zu Zweit natürlich — der
NSU-Superfox mit ihren 8,8 PS
würden es sehr schnell da-
vonfliegen lassen!



...unterrichtet über das gesamte Kraftfahrzeugwesen!



Das niedrige schnittige Karmann-Ghia-Coupé bietet infolge der nahezu vollständigen Rundverglasung ausgezeichnete Sichtverhältnisse; die elegante Linienführung wirkt bestechend

VW-Karmann-Ghia-Coupé

Hersteller: Volkswagenwerk GmbH., Wolfsburg und Wilhelm Karmann GmbH., Fahrzeugfabrik, Osnabrück

Aufbau und Fahrwerk

Auf dem Original-Fahrgestell des Volkswagens wurde an Stelle der viersitzigen Limousine ein zweisitziges Coupé aufgebaut. Das ermöglicht bei geschickter Gestaltung von Bug und Heck eine fließendere Form, zumal die Dachfläche schon gleich hinter den Köpfen der beiden Insassen abfallen kann, während beim Viersitzer die volle Kopffreiheit auch noch über der zweiten Sitzbank bestehen muß.

Das Coupé wurde von Ghia in Turin entworfen und wird im Karosseriewerk von Wilhelm Karmann gebaut. Durch die Form und Ausstattung ist das Coupé sehr ansprechend. Es enthält zwei bequeme Sessel und dahinter eine Kindersitzbank, die kurzzeitig auch einen Erwachsenen aufnehmen kann. Hinter der Hecksitzbank befindet sich noch ein kleiner Gepäckraum. Bei heruntergeklappter Lehne der kleinen Sitzbank ist hier besonders viel Gepäck unterzubringen. Ein weiterer Gepäckraum ist im Bug vorhanden.

Die großen Glasflächen mit der stark gewölbten Windschutzscheibe geben eine gute „Rundumsicht“.

Das Volkswagen-Fahrgestell ist gekennzeichnet durch den Mittelrohrrahmen, der nach hinten gegabelt ist, um das Heckaggregat aufzunehmen. Der luftgekühlte Vierzylinder-Boxermotor liegt hinter den Pendelachsen, das Vierganggetriebe davor.

Alle vier Räder sind an Längslenkern einzeln aufgehängt und werden durch Drehstäbe abgefedert.

Der Rahmen zusammen mit dem Karosserieboden bildet ein stabiles, auch auf der Unterseite glattes Fundament, das nun in der Lage ist, mit den verschiedensten Karosserien, in diesem Falle dem Coupé, eine Einheit zu bilden.

Allgemeine Daten

Radstand	2400 mm
Spurweite vorn	1290 mm
Spurweite hinten	1250 mm
Gesamtlänge	4140 mm
Gesamtbreite	1630 mm
Gesamthöhe leer	1325 mm
Bodenfreiheit	155 mm
Zulässige Achslast vorn	450 kg
Zulässige Achslast hinten	660 kg
Leergewicht (mit vollem Tank)	800 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1110 kg
Nutzlast	310 kg
Kleinster Wendekreisdurchmesser	11000 mm

Technische Daten

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor, je zwei Zylinder gegenüberliegend, „Boxer-Anordnung“. Hängende, durch in der Mitte unten liegende Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel gesteuerte Ventile. Ventilspiel bei kaltem Motor E 0,10 mm, A 0,10 mm. Bohrung/Hub 77/64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtungsverhältnis 6,6:1, Leistung 30 PS bei 3400 U/min, höchstes Drehmoment 7,7 mkg bei 2000 U/min.

Kraftstoff-Förderung: Durch mechanische Kraftstoff-Membranpumpe Typ Solex. Fassungsvermögen des im Bug untergebrachten Kraftstoffbehälters 40 Liter.

Vergaser: Solex-Fallstrom-Vergaser Typ 28 PCJ. Naßluftfilter mit Ansaugeräuschkämpfer kombiniert. Einstellung: Hauptdüse 117,5, Leerlaufdüse 050, Lufttrichter 21,5.

Elektrische Anlage: Batteriezündung, Batterie 6 V 66 Ah unter der Motorhaube. Zündfolge 1 — 4 — 3 — 2. Zündkerzenwärmewert 225, Gewindedurchmesser 14 mm, Elektrodenabstand 0,6 bis 0,7 mm.

Schmierung und Kühlung: Druckumlaufschmierung mit Ölkühler im Kühlluftstrom. Ölwannefüllmenge 2,5 Liter. Gebläse-Luftkühlung. Automatische Regelung durch Thermostat mit Drosselring im Kühlluftstrom. — Luftmenge 500 l/sek bei 3300 U/min.

Kupplung: Einscheibentrockenkupplung. Kupplungs-Leerweg 10—20 mm.

Getriebe: Mechanisches mit Motor verblocktes Viergang-Stufengetriebe, drei Gänge zwangssynchronisiert und geräuscharm. Mittelschaltung. Untersetzungen $i = 3,60 : 1,88 : 1,23 : 0,82$. Rückwärtsgang $i = 4,63$. Getriebeöl-Füllmenge 2,5 Liter.

Hinterradantrieb: Von hinten angeordnetem Motor mit Kupplung über das Ausgleichgetriebe hinweg in das Stufengetriebe und von hier zurück in das Ausgleichgetriebe mit Kegelradantrieb (Bogenverzahnung). Untersetzung Schaltgetriebe/Hinterräder $i = 4,4$. Ölfüllung im Hinterachsgehäuse mit Getriebe 2,5 Liter, Hypoidöl SAE 90 (unter 0° C SAE 80). Schubübertragung durch Streben.

Radaufhängung: Vorderräder einzeln an je zwei Längslenkern. Radsturz 0° 40', Vorspur 1 bis 3 mm, Nachlauf 2° 30'. Hinterräder mit Pendelachsen, Abstützung der Räder über Längslenker.

Federung: Vorderräder durch zwei durchgehende Vierkant-Drehfederstäbe, querliegend. Dazu Drehstab-Stabilisator. — Hinterräder durch einen runden Dreh-

federstab auf jeder Seite querliegend. Dämpfung der Radschwingungen vorn und hinten durch doppelt wirkende hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Hydraulische Vierradbremse. Bremstrommel-durchmesser 230 mm. Handbremse auf Hinterräder wirkend. Handbremshebel zwischen den Sitzen. Gesamtbremsfläche. 520 cm².

Räder und Bereifung: Stahlblech-Scheibenräder 4 J × 15. Reifen 6,50—15. Luftdruck vorn und hinten bei ein bis zwei Personen 1,1/1,4 atü, bei voller Belastung 1,2/1,6 atü.

Lenkung: Spindel-Lenkung. Geteilte Spurstange. 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Schmiermittel-Füllung im Lenkgehäuse 0,125 Liter.

Schmierung des Fahrgestells: Durch Schmiernippel und Schmierpresse.

Rahmen und Karosserie: Zentralrohrrahmen zur Aufnahme des Heckantriebblockes nach hinten gegabelt. Die aufgesetzten Bodenbleche dienen als Karosserie-Grundplatte.

Instrumente und sonstige Ausstattung: Tachometer mit Kilometerzähler, Achttag-Uhr, regelbare Instrumentenbeleuchtung, Scheibenwischer, Blinker (alle Kontrollinstrumente gut erkennbar im Blickfeld vor dem Lenkrad), Außen- und Innen-Rückspiegel, zwei Sonnenblenden, automatische Innenbeleuchtung, Handschuhkasten, regulierbare Frischluftheizung und -Entfrostung, wirksame Belüftung, Parkleuchten, überall Sicherheitsglas.

Preis des getesteten Coupés: DM 7500,—. Jahressteuer: DM 173,—; Haftpflicht: DM 160,— + 5 %; Teilkasko: DM 250,— + 5 % (DM 500,— Selbstbeteiligung).

Prüfung

Alle Prüfungen erfolgten mit einem serienmäßigen Coupé Baujahr 1956. Die Messungen und Versuche wurden auf der Autobahn, auf Landstraßen in der Ebene und im Mittelgebirge durchgeführt. Die nachfolgenden Ergebnisse sind Mittelwerte aus einer Reihe von Messungen.

Meßergebnisse

Höchstgeschwindigkeit:

im 4. Gang 117 km/h

In den einzelnen Gängen sind folgende Geschwindigkeiten ohne Zu-hoch-drehen des Motors zu erreichen:

im 3. Gang 90 km/h

im 2. Gang 60 km/h

im 1. Gang 30 km/h

Beschleunigung:

auf ebener Fahrbahn in beiden Richtungen gemessen:

im 3. Gang von 30 auf 60 km/h in 9,5 sek

im 4. Gang von 70 auf 100 km/h in 25,0 sek

Durchfahrzeiten mit Durchschalten:

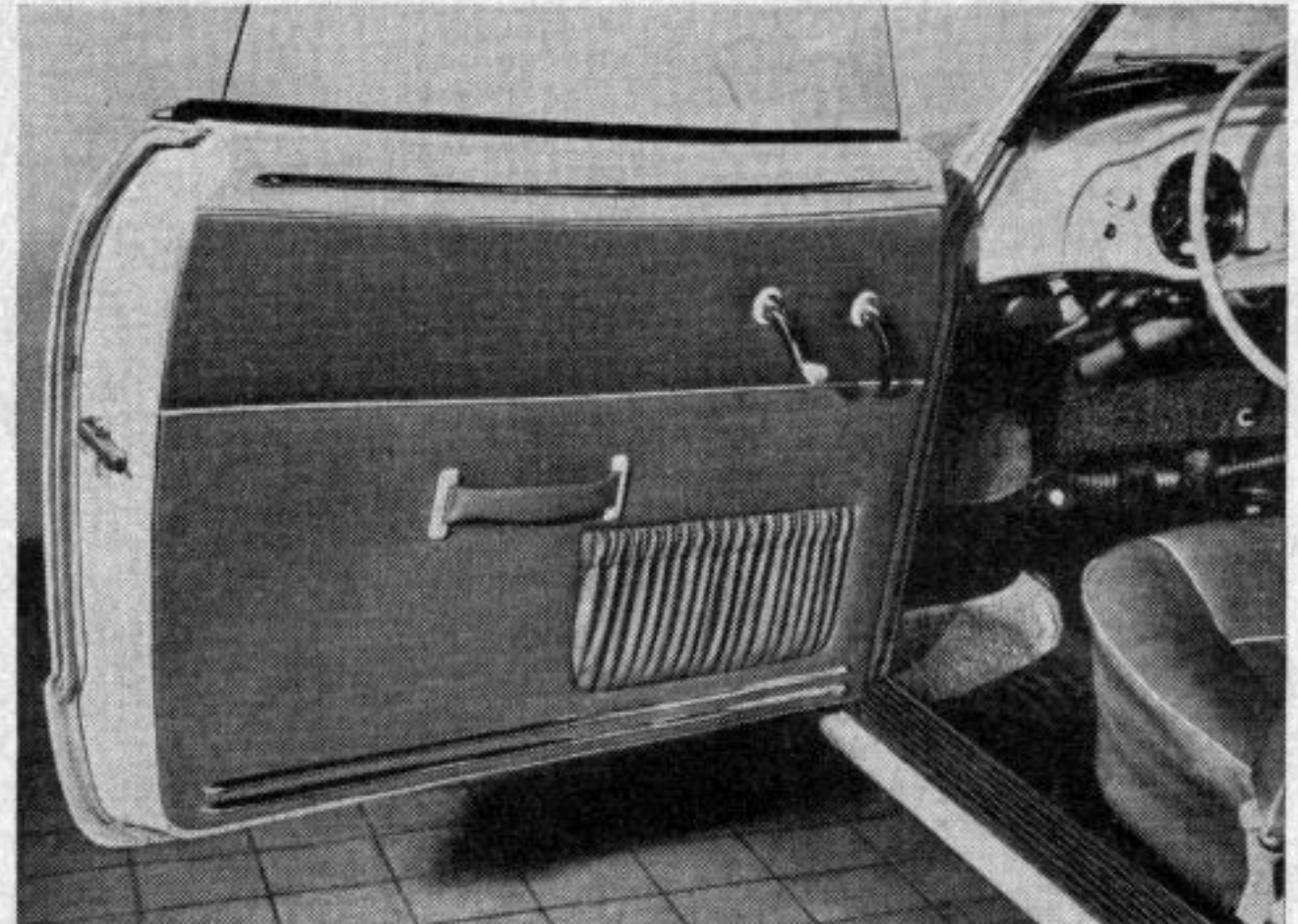
1. bis 3. Gang vom Stand auf 80 km/h: 19,5 sek

1. bis 4. Gang vom Stand auf 100 km/h: 36,0 sek

1 km Fahrstrecke nach 48,4 sek, entsprechend einer Durchschnittsgeschwindigkeit über 1 km mit stehendem Start von

74,4 km/h

Breite Türen erlauben äußerst bequemes Ein- und Aussteigen, sesselartige Sitze sehr bequemes Sitzen



Bremsverzögerung:

eine mittlere Bremsverzögerung wurde mit 5,7 m/sec² gemessen.

Kraftstoffverbrauch:

auf ebener Fahrbahn in beiden Richtungen gemessen:

bei 50 km/h gleichbleibender Geschwindigkeit

5,7 Liter/100 km

bei 70 km/h gleichbleibender Geschwindigkeit

6,6 Liter/100 km

bei 90 km/h gleichbleibender Geschwindigkeit

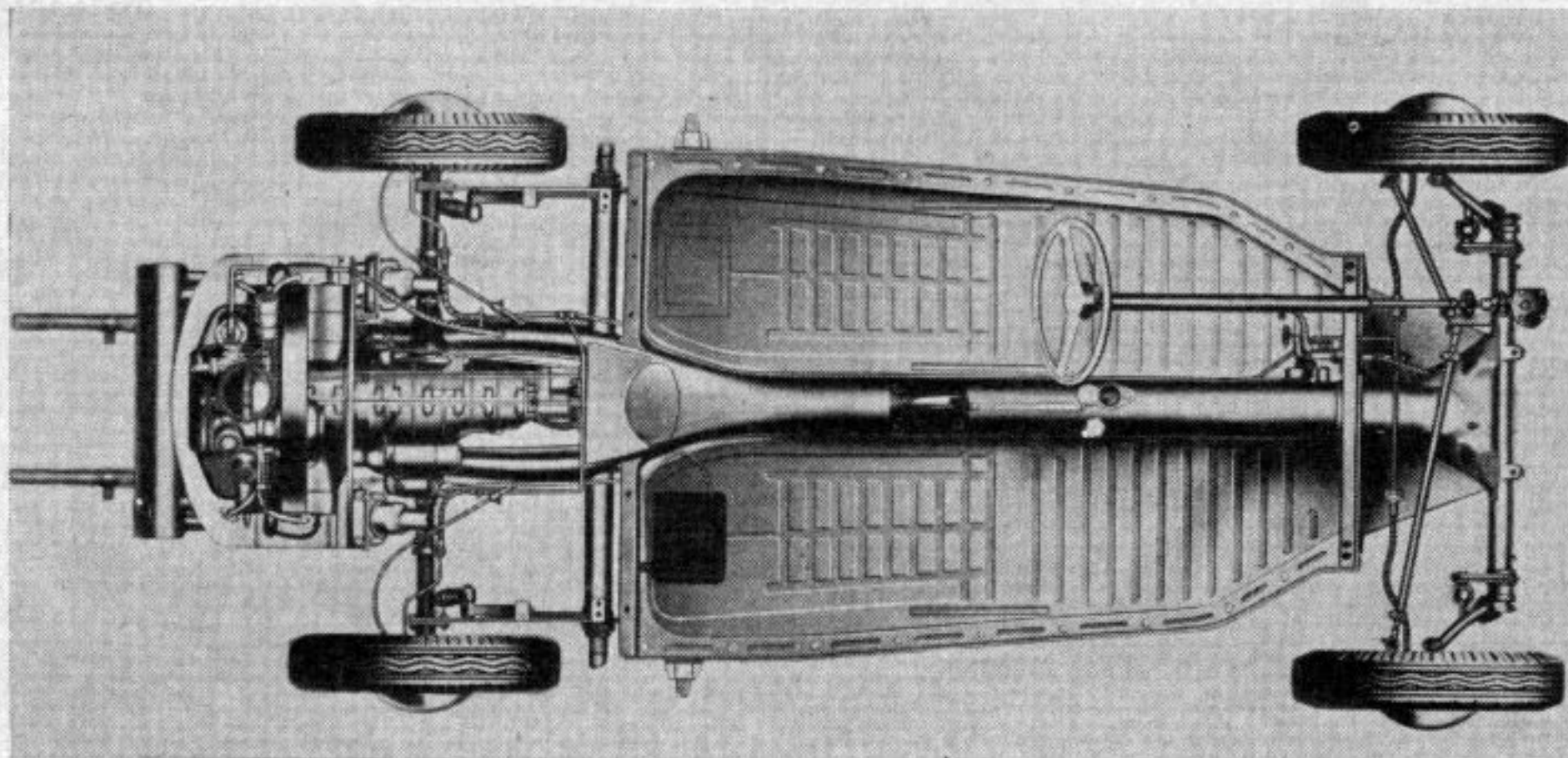
7,0 Liter/100 km

Durchschnittlicher Verbrauch festgestellt nach den gesamten Prüf- und Meßfahrten: 7,7 Liter/100 km.

Verkehrserfahrungen

Es dürfte sich empfehlen, zunächst ein paar Meßzahlen vom normalen Volkswagen zusammenzustellen, da ein Vergleich zwischen der Limousine und dem Coupé nahe liegt.

Bei Messungen mit einer Export-Limousine Modell 1956 wurde festgestellt: Höchstgeschwindigkeit im 4. Gang 112 km/h. Beschleunigung mit Durchschalten vom 1. bis 3. Gang vom Stand auf 80 km/h in 18,9 Sek., vom 1. bis 4. Gang vom Stand auf 100 km/h in 36 Sek.



Fahr- und Triebwerk des VW sind mit dem robusten raumsparenden Heckaggregat des luftgekühlten Vierzylinder-Boxer-Motors, dem davorliegenden Vierganggetriebe (dessen vierter Gang als Schongang ausgebildet ist), der Einzelradaufhängung und Drehstabfederung vorbildlich für eine durchdachte hochleistungsfähige Konstruktion

Das Coupé ist demnach etwas schneller und nicht ganz so gut in der Beschleunigung. Das ist auch leicht erklärt, denn das Coupé ist im Eigengewicht etwas schwerer, andererseits hat die niedrigere und gestrecktere Form einen geringeren Luftwiderstand, was sich in der etwas gesteigerten Spitze ausdrückt.

Die Zahlen zeigen aber, daß keine wesentlichen Unterschiede bestehen, eben weil das Fahrgestell völlig gleich ist. Grundsätzlich bleibt damit das Karmann-Ghia-Coupé, wenn man von dem Preis absieht, ein sparsames, wirtschaftliches Fahrzeug, dem vor allem auch der weltweite Kundendienstapparat des Volkswagens zur Verfügung steht. — Man kennzeichnet das Coupé am besten mit dem Satz: Es ist für all die bestimmt, die auch die Limousine immer nur zu zweit fahren würden und es sich leisten können, durch das elegante Coupé etwas Besonderes zu besitzen.

Bei dem höheren Preis ist die Ausstattung des Coupés noch etwas komfortabler als bei der Limousine. Das gilt vor allem für die beiden großen Sessel in einem etwas breiteren Raum von 138 gegenüber 121 cm.

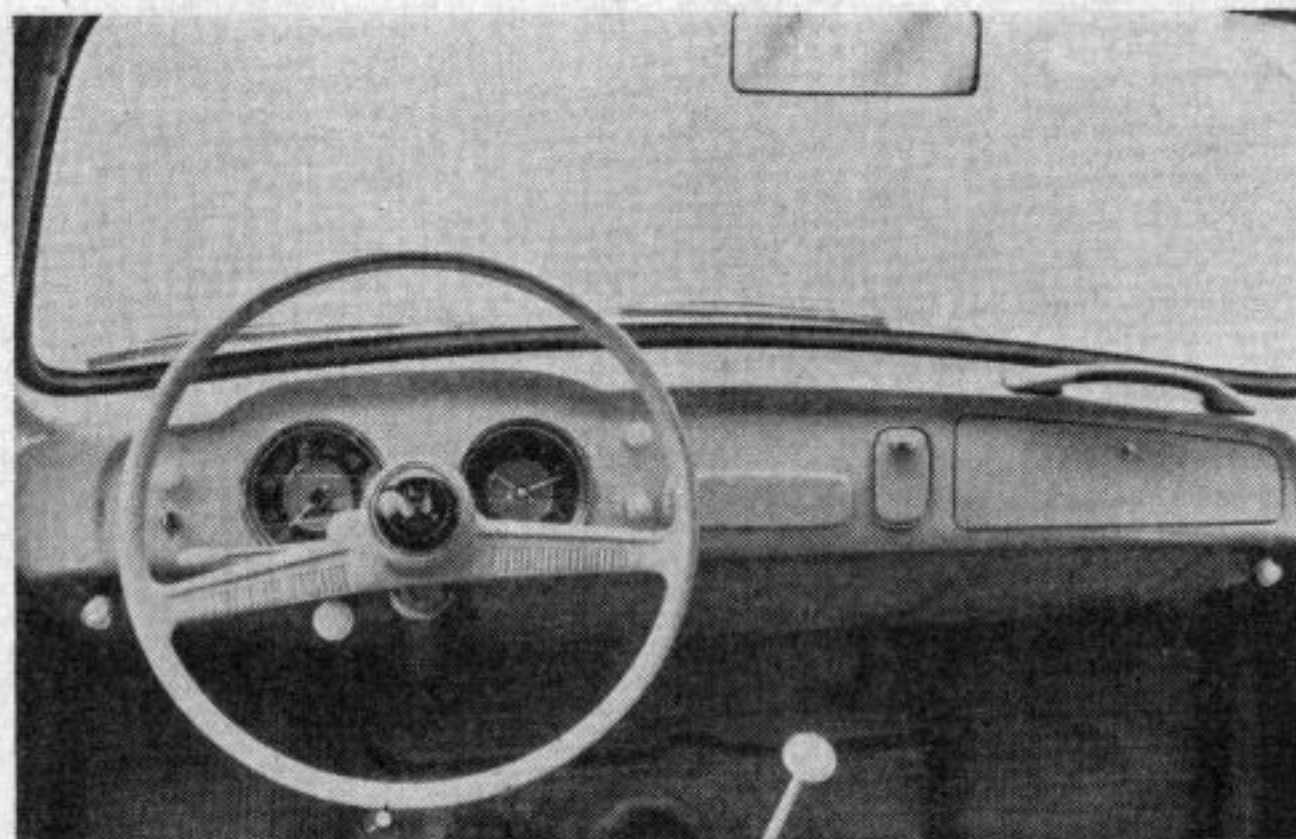
Durch das gleiche Fahrgestell wird es verständlich, daß einem das Coupé, wenn man den Volkswagen gut kennt, in der Fahrweise sofort vertraut ist. Man braucht keinerlei Gewöhnung, denn man kennt die gute Straßenhaftung durch die Einzelradfederung und beachtet die durch den Heckantrieb und die starke Belastung der Hinterräder bekannten Sonderheiten. Man anerkennt die Handlichkeit der Lenkung, der Bremsen und der Kupplung, wobei auch die drei synchronisierten Gänge leicht zu schalten sind.

In der guten Federung besteht übrigens ein kleiner Unterschied gegenüber der Limousine dadurch, daß die Kurvenneigung beim Coupé durch einen vorn eingebauten Drehstab-Stabilisator noch geringer gehalten wird.

Der VW-Motor ist robust und unempfindlich gegen Dauerbelastungen, es ist ja bekannt, wie hohe Laufzeiten mit diesem Drosselmotor oft erreicht werden.

Für die Garagierung ist es noch von Interesse, daß das Coupé ein wenig mehr Platz beansprucht als die Limousine. Das Coupé ist 4140 gegenüber 4070 mm lang und 1630 gegenüber 1540 mm breit.

Tachometer und Zeituhr liegen unmittelbar im Blickfeld des Fahrers; am Armaturenbrett befindet sich ein Handgriff für den Mitfahrer
(Werkbilder Karmann-Ghia)



Damit ist wohl nun in jeder Weise geklärt, wie es gelang, bei gleichem Fahrgestell durch eine wesentlich andere Karosserie den nur noch zwei Personen (eventuell mit Kindern) Eigenschaften zu bieten, die bei der in Großserie gefertigten Limousine nicht vorhanden sein können. Das ist eine Feststellung, die dem Coupé, das heute allgemein an Bedeutung gewinnt, seinen berechtigten Platz weisen sollen, weniger als Wettbewerber, sondern vielmehr als Ergänzung des Viersitzer-Personenwagens.

Hauptversammlung des Motor Presse Club

Auf einstimmigen Beschluß seiner Mitglieder hatte der Motor Presse Club (MPC) seine diesjährige Hauptversammlung nach Berlin gelegt, wo sie am 23. Februar im Alt-Schöneberger Saal des Berliner Rathauses eröffnet wurde. Der 1. Vorsitzende, Ernst Rosemann, Bochum, begrüßte den in Vertretung des Bundesverkehrsministers erschienenen Regierungsbaudirektor Dipl.-Ing. Hüttebräucker, Verkehrssenator Otto Theuner und Senatsdirektor Rahn sowie 55 erschienene Mitglieder und Presseferenten aus Westdeutschland und Berlin. Der Präsident des Verbandes Deutsche Sportpresse, Eugen Wagener, würdigte das zehnjährige Wirken des MPC innerhalb des Verbandes. Einen eindrucksvollen Abriß der Berliner Verkehrsprobleme gab Verkehrssenator Otto Theuner, indem er darstellte, wie alle Planung weitblickend für die spätere Gestaltung Berlins als Hauptstadt eines wiedervereinigten Deutschlands erfolgen müsse und erfolge; sie stellt sich dar in dem begonnenen Bau von Schnellstraßen zur Entlastung der Innenstadt. Berlin verfügt über ein Straßennetz von mehr als 2900 km, die sich zu einem erheblichen Teil in einem großzügigen Umbau befinden. Geplant sind auch neue U-Bahn-Bauten, die gleichfalls die Stadtstraßen vom Oberflächenverkehr entlasten werden. Unumgänglich ist eine sorgfältige Verkehrsregelung und auch die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf einigen der großen Ausfall- und Durchgangsstraßen auf 60 km/h. Besonderem Interesse begegnete die Mitteilung von Verkehrssenator Theuner, daß an der Glockenturmstraße in der Nähe des Olympiastadions auf einem etwa 40 000 qm großen Freigelände der erste deutsche Verkehrsübungsplatz für die Fahrer motorisierter Fahrzeuge entstehen wird.

Regierungsbaudirektor Dipl.-Ing. Hüttebräucker vom Bundesverkehrsministerium sprach über „Inhalt und Wesen des Gesetzes über den Ausbauplan der Bundesfernstraßen“. Hier sind über 1800 km neue Autobahnen geplant oder schon im Bau. Ein vierteiliger Bauplan von je drei Jahren ist für den Ausbau des westdeutschen Verkehrsnetzes vorgesehen und soll eine entscheidende Verbesserung der Straßenverkehrsverhältnisse bringen.

Zum Abschluß wurden in den bestehenden Fahrerring, der vom MPC geschaffen wurde, erfolgreiche und im Sport bewährte Fahrer neu aufgenommen und durch Überreichung von Diplomen ausgezeichnet: Glöckler, Frankfurt/M., Hartmann, Bremen, Faust, München, und Lottes, Marburg; von ihnen konnten die anwesenden Herren Glöckler und Hartmann ihre Diplome persönlich in Empfang nehmen.

In kameradschaftlichen Zusammenkünften wurden aktuelle Fragen des Verkehrs, der Autotechnik und des Motorsports erörtert. Auf einer vom Presse- und Informationsamt der Stadt Berlin veranstalteten Stadtrundfahrt hatten die westdeutschen Mitglieder des MPC — soweit sie nicht schon vorher einmal wieder in Berlin gewesen waren — gute Gelegenheit, sich von dem neuzeitlichen Ausbau Berlins sowohl in bezug auf das Straßennetz wie vor allem auch auf die Wohngelegenheiten in den neuen Stadtvierteln zu überzeugen; sie zeigten sich von dem unerwarteten Umfang dieser Vorhaben stark beeindruckt. Einige festliche abendliche Veranstaltungen zeigten den auswärtigen Mitgliedern, daß Berlin auch auf diesem für eine Groß- und Hauptstadt wichtigen Gebiet „auf vollen Touren“ läuft.