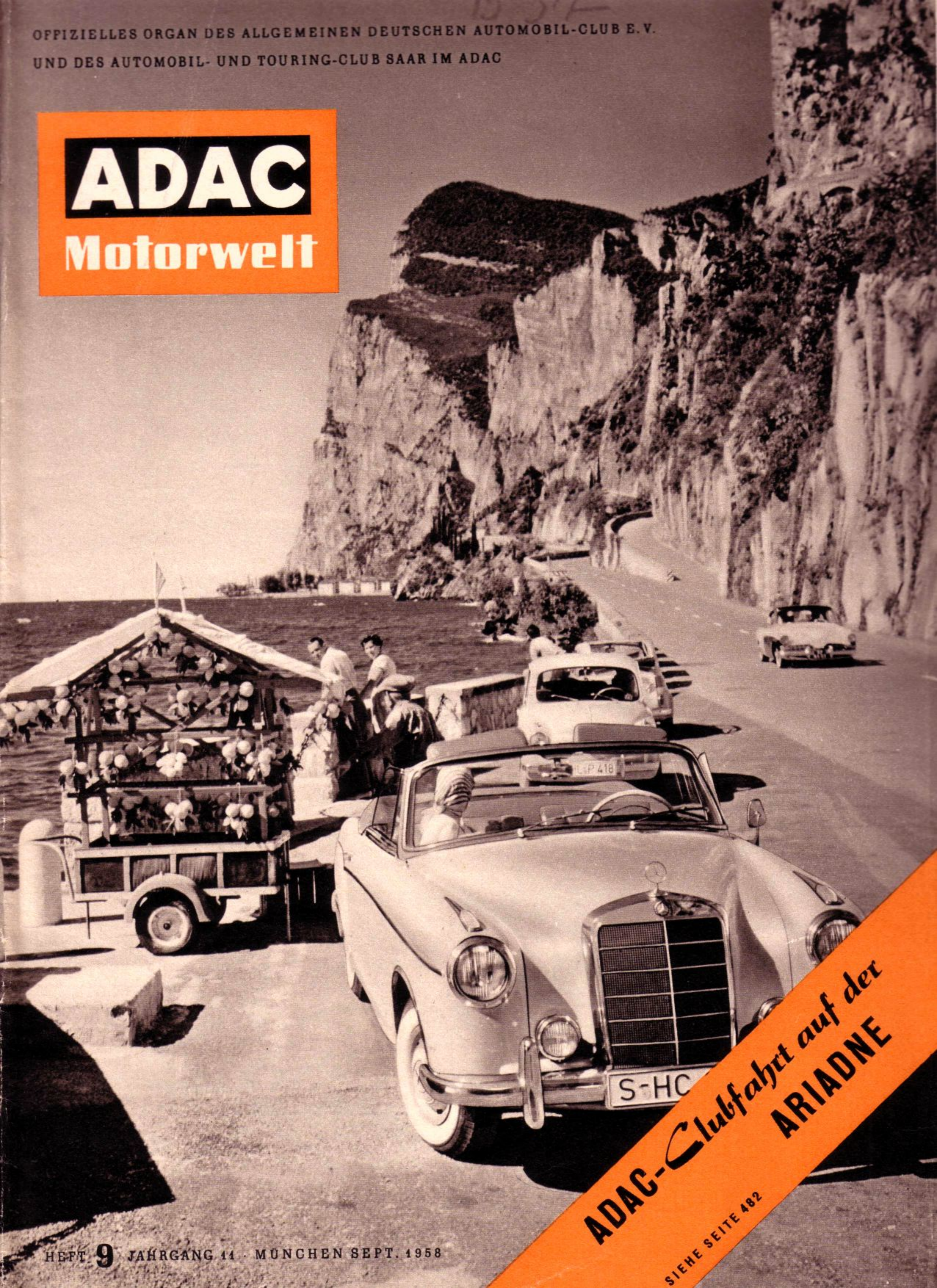


OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E. V.  
UND DES AUTOMOBIL- UND TOURING-CLUB SAAR IM ADAC

# ADAC

## Motorwelt



HEFT 9 JAHRGANG 11 · MÜNCHEN SEPT. 1958

**ADAC-Clubfahrt auf der  
ARIADNE**

SIEHE SEITE 482





# VW mit Charme

Die gleiche Sehnsucht, die den Deutschen in seinem Urlaub nach Italien, auf die Balearen oder auf die Kanarischen Inseln treibt, ist die Triebfeder für den Wunsch, auch bei der Wahl eines so persönlichen Gerätes wie des Wagens aus der Norm herauszukommen. Er will nicht schneller, nicht bequemer, nicht sparsamer fahren – aber die Freude an der schnittigen, eleganten und persönlichen Form gehört ihm zur Freude am Fahren wie die Palmen zu seiner Urlaubsreise. Es ist kein Zufall, daß es ein Italiener – Luigi Segre von Ghia-Turin – war, dem das Kunststück gelang, dem betont biederen VW ein Festtagsgewand zu schneidern, dessen fließende Eleganz bei seinem Erscheinen vorbehaltlos als eine der schönsten Kleinwagenlösungen anerkannt wurde. Aber es gehörte die einmalige Reife des VW und die in Jahrzehnten geschulte Erfahrung von Karmann dazu, diesem Beau auch jenes Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Beständigkeit mitzugeben, das für einen Dauererfolg entscheidend ist. Es war trotz des kräftigen Plattformrahmens keine leichte Aufgabe, in den zulässigen Gewichtsgrenzen zu bleiben, und was an dem grazilen Dach mit den zierlichen Streben eingespart wurde, das mußte zur Versteifung in den hochbordigen „Bootskörper“ hineingesteckt werden mit der Bilanz, daß das Coupé rund 100 kg schwerer ist als der normale VW. Es ist ein liebenswertes Gefühl, dessen Eleganz auch heute noch überall eine Traube von Bewunderern anzieht, und die fließenden Linien bringen als technischen Gewinn ja eben auch einen merklich gesenkten Luftwiderstand, der das Mehrgewicht bei höheren Geschwindigkeiten auch in der Beschleunigung ausgleicht, zumal die Gesamtübersetzung gleichgeblieben ist. Der VW-Motor dreht ja von Hause aus sehr niedrig,

ein wesentlicher Grund für seine sprichwörtlich hohe Lebensdauer, und bei der höchsten Geschwindigkeit, die ich mit 123 km/h stoppte, sind es gerade 3800 U/min. Wie alle sehr strömungsgünstigen Wagen zeigt auch das Karmann-Coupé das Phänomen, eine einmal im Gefälle oder mit leichtem Rückenwind erreichte Übergeschwindigkeit auch auf leichter Steigung unvermindert beizubehalten. Als Mittel aus zahlreichen Stoppungen ergab sich eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Noch bemerkenswerter wirkt sich die Form in der Senkung des Verbrauchs bei höheren Geschwindigkeiten aus: Bei einem Durchschnitt von genau 100 km/h von Hannover nach Frankfurt verbrauchte ich genau 7,5 l/100 km, und es gelang auch bei scharfen Überlandfahrten nicht, die 8-l-Grenze merklich zu überschreiten. Ich hatte allerdings auch den Eindruck, daß der Prüfling ziemlich mager eingestellt war, denn er neigte beim Abstellen nach scharfer Fahrt heftig zum Nachlaufen. Die Beschleunigungswerte entsprechen ziemlich genau denen des normalen VW, wobei ich es für unbedenklich hielt, die unteren Gänge auf 30, 60 und 90 km/h auszufahren. Das weit gestufte, mit der Knüppelschaltung sehr sicher zu bedienende und sehr gut synchronisierte Getriebe lädt ja um so mehr dazu ein, als der in der Geräuschdämpfung erheblich verbesserte Motor bei hohen Drehzahlen immer ruhiger wird, und es spricht für die gute Verzahnung des Dritten, daß man manchmal das Hochschalten vergißt. Am Berg merkt man natürlich die knappe Übersetzung und die 100 Mehr-Kilo, wenn die Geschwindigkeit unter 60 km/h sinkt – das höchste Drehmoment liegt bei 2000 U/min entsprechend 65 km/h im Vierten.

Man vergißt leicht, welche Fülle von Kleinarbeit an dem äußerlich gleichgebliebenen

Motor in den zehn Jahren seit dem Wiederanlauf der Fertigung geleistet worden ist, sei es die Einführung der Autothermik-Kolben oder der Ventilsitzringe aus einem Sonderstahl, die Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses auf 1:6,6 oder die bessere Auswuchtung der Kurbelwelle, die Vergrößerung der Einlaßventile oder die Unterdruckverstellung des Zündverteilers, die Erweiterung der Ölkanäle oder die gemeinsame dynamische Auswuchtung von Gebläserad, Lichtmaschine und Riemenscheibe. Höhere Leistung, verminderter Verschleiß, sicherere Kaltstartschmierung und geringere Geräuschbildung sind die erzielten Erfolge.

Das gilt natürlich auch für das Fahrwerk: Aus den ursprünglich fünf Blättern der Federstäbe des VW wurden erst sechs und dann acht, mit denen der Ghia gleich einsetzte, der Durchmesser des Drehstabes für die Hinterräder wurde dieser Änderung ebenso angepaßt wie die Abstimmung der Stoßdämpfer, und man ist doch überrascht, was man mit dem Ghia alles anfangen kann, ohne daß er böse wird. Das Fahrwerk wird ja fast unverändert vom VW übernommen, wobei der Schwerpunkt um rund 50 mm gesenkt und die Gewichtsverteilung zugunsten eines höheren Trägheitsmoments um die Hochachse geändert wurde. Die Lenkung ist bei gleicher Übersetzung und gleichen Abmessungen durch ein neues Lämpfverfahren extrem leichtgängig geworden und hat das früher hin und wieder beobachtete „Kleben“ verloren. Man sollte sich vielleicht überlegen, die Rückstellkräfte durch Verzögerung des Nachlaufs etwas zu erhöhen, um den Straßenkontakt weiter zu verbessern. Auf Seitenwind reagiert der Ghia geringer als der VW, wobei nicht übersehen werden darf, daß der Ghia doch im Durchschnitt schneller gefahren wird und die Tachonadel im Gefälle leicht einmal an den 140 kratzt. Gewiß, der Ghia ist kein Sportwagen und will es auch gar nicht sein, aber es macht Freude, ihn sportlich zu fahren. Die hervorragend geformten Sitze, das gut liegende Lenkrad, die unbehinderte Sicht, die nickschwüngenfreie Federung und einfach das Gefühl, in einem schnittigen Gefährt zu sitzen, verleiten dazu. Und auch die recht guten, neuerlich ja auch verstärkten Bremsen.

Mit Ausnahme einer eng begrenzten „Kritischen“ der Bodenfläche bei rund 105 km/h war der Aufbau bemerkenswert ruhig und dröhnfrei, und auch der bei Coupés so häufige „Raumton“, der die Unterhaltung durch Echowirkung zur Qual macht, fehlte völlig. Der einzige ernsthafte Einwand gegen den behaglichen und sehr sorgfältig verarbeiteten Innenraum: So wirksam – und dabei gut regulierbar und bemerkenswert gerucharm – die Heizung ist, so wenig kann die Frischluftzuführung befriedigen. Man spürt durchaus die frische Brise und sie umfächelt auch gut gezielt das Gesicht, aber sie reicht bei sommerlichen Temperaturen selbst bei schneller Fahrt nicht aus, um den Fahrraum genügend abzukühlen – man muß schon das Fenster einen schmalen Schlitz öffnen. Ausstellfenster vorn würden zwar radikal helfen, aber auch die Linie empfindlich stören. Vielleicht versucht man einmal eine bessere Luftabführung, was ja leicht durch hintere Ausstellfenster erreicht werden könnte.

Man muß sich beim Kauf des Ghia natürlich darüber klar sein, daß der Charme der Linie durch gewisse Zugeständnisse an den Innenraum erkauft worden ist. Ist der VW ein ausgewachsener Familienwagen, so ist das Coupé eben ein sehr bequemer Zweisitzer mit reichlicher Ellbogenbreite, dessen große, ebene Gepäckablage auch eine mehrwöchige Urlaubsreise nicht mit zusätzlichen Problemen belastet. Ich empfinde es als eine besonders lobenswerte Idee, diese Gepäckablage durch einen Bord abzuschließen und die Koffer daran zu hindern, beim scharfen Bremsen gegen die Sitze zu boxen. Bei hochgestellter Klappe werden zwei Kindersitze geschaffen. Leicht verschiebbare und auch in der Lehnenneigung verstellbare Vordersitze, gut, leicht und leise schließende Türen mit Schlüssel auf jeder Seite, eine mit dem Blinkerschalter kombinierte Lichthupe, die ausgezeichnete Zugänglichkeit zum Motor, der große Tank, der bei zügiger Fahrt für 500 km ausreicht, und nicht zuletzt das Gefühl, in einem Fahrzeug zu sitzen, dessen Aggregate millionenfach bewährt und ausgereift sind, machen es schon verständlich, daß das Karmann-Ghia-Coupé in wenigen Jahren trotz seines Preises von 7500.- DM eine so große Zahl begeisterter Freunde gefunden hat.

## MESSWERTE

Beschleunigung beim Durchschalten der Gänge aus dem Stand bis

40	50	60	70	80	90	100	110	120 km/h
6	9	12	15	19	24	31	40	52 sec

Beschleunigung im 4. Gang aus 40 km/h auf

50	60	70	80	90	100	110	120 km/h
5	9	14	18	24	31	40	52 sec

Getriebeübersetzungen, Geschwindigkeiten und Steigvermögen.

Gang	Getriebe- übersetzung	Gesamt- übersetzung	Höchstgeschwindigkeit gefahren	(Werk)	Steig- vermögen
I.	1:3,60	1:15,45	30 km/h	(25)	34 %
II.	1:1,88	1: 8,30	60 km/h	(50)	17 %
III.	1:1,22	1: 5,44	90 km/h	(75)	10,5 %
IV.	1:0,82	1: 3,63	120 km/h	(115)	5,5 %

Gestoppte Höchstgeschwindigkeit 123 km/h

Kraftstoffverbrauch bei gleichbleibender Geschwindigkeit

50	60	70	80	90	100	110 km/h
5,2	5,4	5,6	5,9	6,5	7,5	8,6 l/100 km

Durchschnittsverbrauch über die gesamte Teststrecke bei hohen Durchschnitten  
7,7 l/100 km.

Mittlere Bremsverzögerung 7 m/sec<sup>2</sup>.