

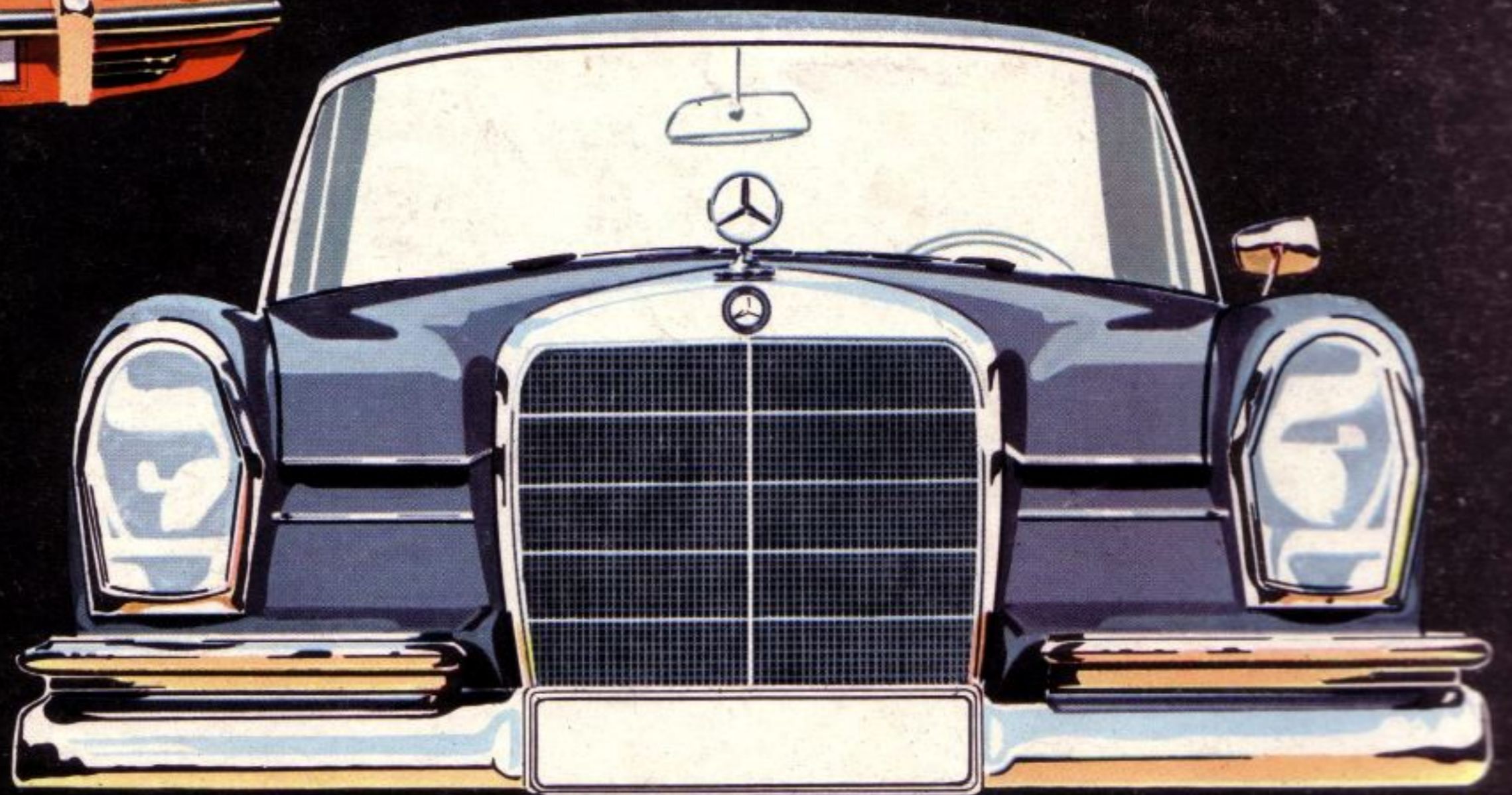
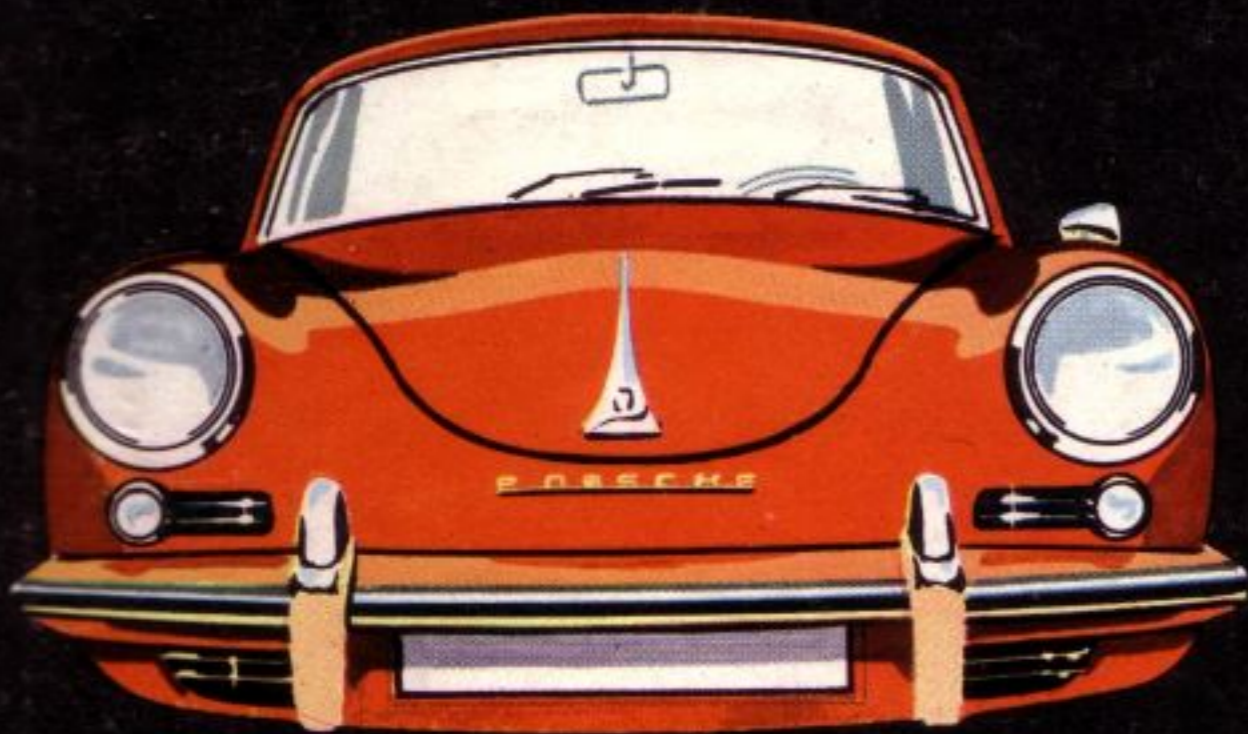
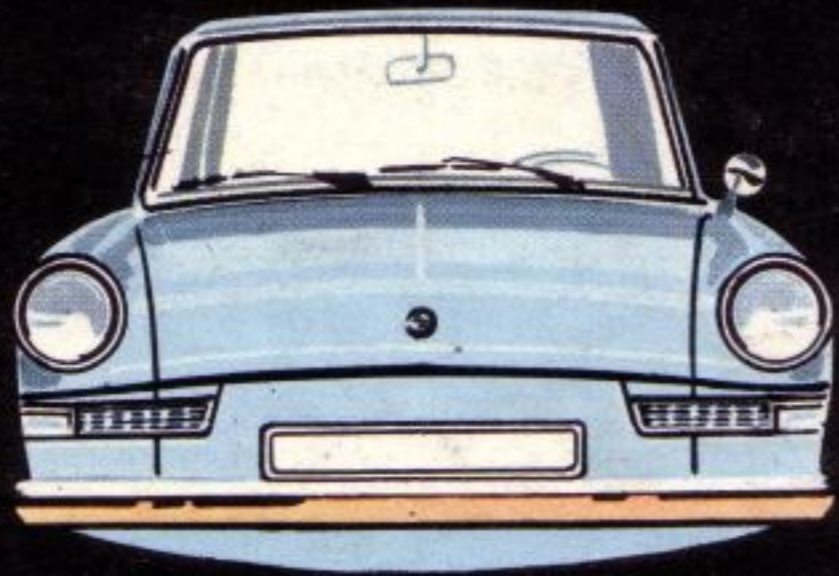
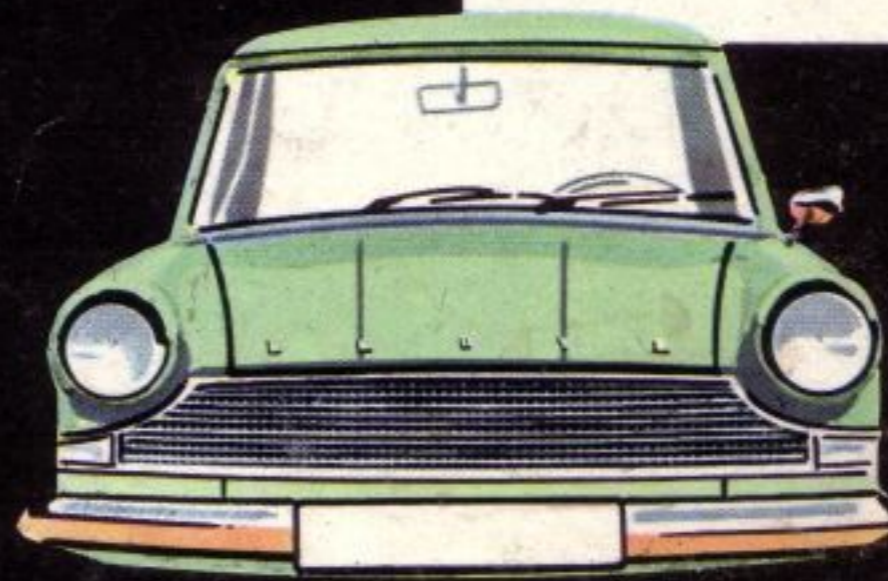
das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**

AUSSTELLUNGSHEFT

AKTUELLER BERICHT

VON DER FRANKFURTER
AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG



HANS-J. MUTH 77

TEST VOLKSWAGEN UND KARMANN GHIA 1960
ANGRIFF AUF DEN WELTREKORD
LEISTUNGSSTEIGERUNG BEI SERIENWAGEN

HEFT 20
STUTT GART, 19. SEPT. 1959

Preis
DM 2.—

OKRASA

HOCHLEISTUNGSANLAGEN

(In- und Auslands-Patente und G. M.)

OKRASA-Hochleistungsanlagen, bei VW-Fahrern im In- und Ausland geschätzt und beliebt, bringen frappanten Zuwachs an Beschleunigung, Elastizität, Kraftreserve und Durchstehvermögen am Berg.

Selbst verwöhnte Fahrer dürften überrascht sein!

OKRASA-Hochleistungsanlage — das „starke Herz, das kräftig schlägt ohne überfordert zu sein“!



Unser Produktionsprogramm umfaßt:

OKRASA-Hochleistungsanlagen TSV 1300 ccm

1 OKRASA-Hochleistungs-Chrom-Molybdänstahl-Kurbelwelle, Hub 69,5 mm, exakt elektrodynamisch ausgewuchtet — 2 speziallegierte Zylinderköpfe 7,2:1 verdichtet, mit getrennten Ansaugkanälen, vergrößerten Einlaßventilen, verstärkten Ventilsfedern und verbesserter Wärmeabgabe; Verdichtungserhöhung bis 8:1 möglich. 2 Ansaugrohre mit getrennter Gasführung — 2 Solex Vergaser 32 PBIC — 2 Naßluftfilter — exakt einstellbares Gasgestänge und die erforderlichen Kleinteile für den vollständigen und unkomplizierten Einbau der Hochleistungsanlage. Ausführliche Einbau- und Betriebsanleitungen.

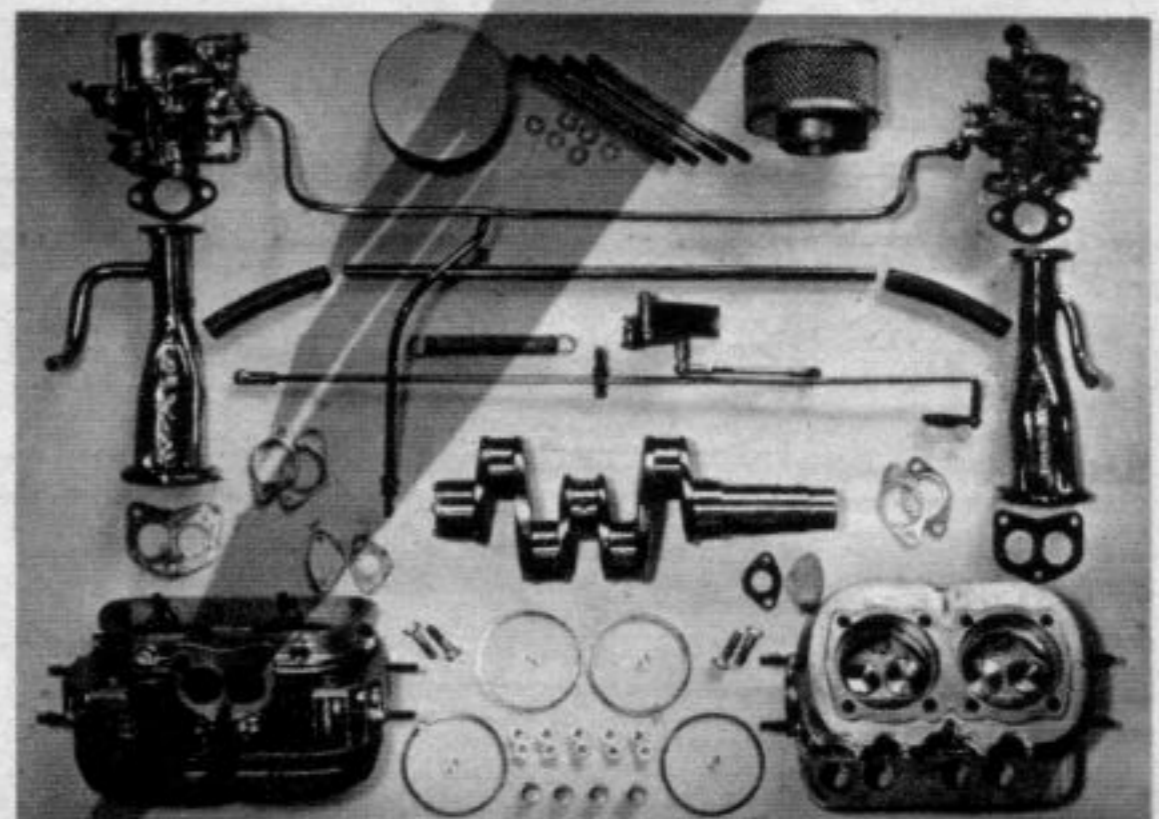
OKRASA-Hochleistungsanlage TSV 1200 ccm

wie oben, jedoch mit Hochleistungs-Chrom-Molybdänstahl-Kurbelwelle 64 mm Hub.

OKRASA-Hochleistungsanlage TS

wie oben, jedoch ohne Hochleistungs-Chrom-Molybdänstahl-Kurbelwelle gleichfalls lieferbar.

OKRASA-Hochleistungsanlagen bieten die einzige organisch gewachsene Leistungssteigerung in technisch eleganter Form für alle Motoren auf VW-Basis bei größter Wirtschaftlichkeit und längster Lebensdauer. Bis zu 50% Mehrleistung ohne Schmälerung durch kraftverzehrende Nebenaggregate oder Überlastungen. Einbau durch jeden Fachmann, aber auch in unserer Spezialwerkstatt, innerhalb eines Tages, bei Terminplanung.



Verlangen Sie unverbindlich Prospekte, Testberichte u. Preisliste.

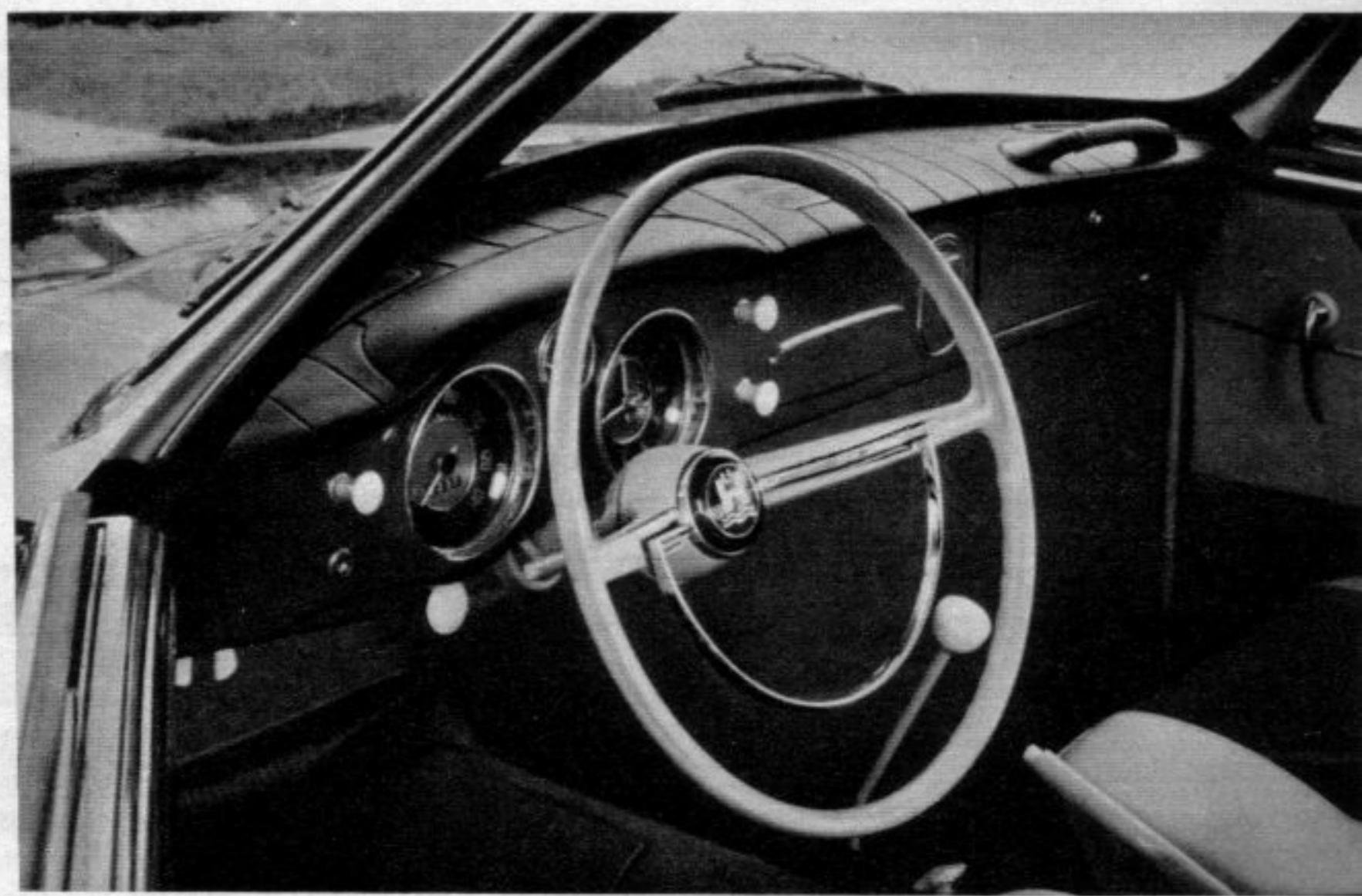
**Sie finden uns auf der IAA 59 in Halle 1 b, Stand 32
Vorführungswagen vorhanden.**

DIPL. ING. G. OETTINGER

Kraftfahrtechnische Spezialanstalt

Friedrichsdorf im Taunus · Telefon Bad Homburg 3302

Unser Test:



VW

UND KARMANN-GHIA

Die augenblickliche Tagesproduktion von etwa 2500 VW-Personenwagen hat bisher nicht ausgereicht, die vielmonatigen Lieferfristen fühlbar zu verkürzen. Die Produktion wird darum demnächst erhöht werden, und das Volkswagenwerk wird eine halbe Milliarde DM in die Erweiterung der Kapazität investieren.

Unter solchen Umständen scheint es fast überflüssig zu sein, daß man einen Testbericht schreibt. Wenn täglich 2500 Volkswagen gekauft werden und dies noch nicht ausreicht, wozu dann einzelne Vorzüge und Nachteile auf die Waage legen? Dieser Wagen macht seinen Weg so sicher, daß sich der Kritiker fast vorkommt wie einer, der meint, die Sonne könnte doch auch noch ein bißchen heller scheinen, oder das Wasser sei nicht naß genug.

Man kann da nur eins tun: die zweitausendfünfhundert täglich vom Band rollenden Fahrzeuge vergessen und annehmen, es handle sich hier um ein Fahrzeug, das irgend eine Fabrik präsentiert, um auch am Geschäft mitzuprofitieren. Wir betrachten den Volkswagen also grundsätzlich anders, als man es in Wolfsburg tut und auch tun muß: nicht als wirtschaftliche Gegebenheit, als ein Objekt, das sich täglich zweitausendfünfhundertmal von selbst verkauft, sondern einfach als ein Automobil unter vielen andern.

Da können wir gleich mit einer Feststellung anfangen, über die man sich in kleineren Fabriken sehr freuen würde, während man sie in Wolfsburg als ziemlich selbstverständlich betrachtet: der Volkswagen ist ein blitzsauberes Werkstück. Wenn man davorsteht, herumgeht, sich hineinsetzt, ihn beklopft, Türen öffnet und schließt, unter die vordere und hintere Haube sieht, sich gar darunterlegt – wie gut ist das alles gemacht! Man hält es fast für unmöglich, daß sich um dieses Auto während seiner Fertigung niemand per-

sönlich gekümmert hat, daß es einfach das Produkt einer Anzahl genau berechneter Fertigungsrhythmen ist. Allerdings genau überwachter Rhythmen: im VW-Werk sind 3000 Inspektoren tätig, die jeden Fertigungsgang

Seine Vorzüge

Die Vorzüge des VW bedürfen kaum der Wiederholung: hervorragende Qualität des Materials und der Verarbeitung, Anspruchslosigkeit und Dauerhaftigkeit, preiswerter und schneller Kundendienst. Die jetzt vorgenommenen Änderungen ergaben ein Plus an Straßenlage und mehr Komfort durch ausgezeichnete Federung und verbesserte Geräuschdämpfung.

Seine Nachteile

Der Kofferraum ist für heutige Ansprüche nicht mehr ausreichend, was ebenso wie die nicht idealen Sichtverhältnisse auf das Konto der Karosserieform geht. Trotz der deutlich verbesserten Straßenlage störte uns noch immer die Neigung des VW zum Übersteuern und die indifferente Lenkung.

genau kontrollieren. Also mehr Inspektoren, als täglich Wagen gebaut werden! Da sitzt alles, als wäre es nie anders gewesen, nichts sieht aus wie nachträglich angeklebt, keine Kabel hängen herum, an keiner Stelle ist die Farbe vergessen. Freilich: bei zweitausendfünfhundert Stück am Tag kann das auch einmal schief gehen: es kommt mal ein Motor vor, der anfängt, Öl aus einem undichten Simmering herauszuwerfen, oder ein Gummi an der Tür, das nicht richtig sitzt.

Gehen wir, enttäuscht über dieses Leiden an einem neuen Wagen, zur Werkstatt, dann lernen wir den zweiten großen Vorzug kennen, den wir mit diesem Auto gekauft haben: der an sich völlig intakte, aber eben mit einem kleinen Fehler behaftete Motor wird in einer halben Stunde durch einen anderen ersetzt. Und für das Türgummi ist auch einer da, der genau weiß, wie man ein neues richtig anbringt. Und so bleibt es das ganze lange Volkswagenleben lang: tut der Anlasser einmal nicht – am frühen Morgen, bevor man losfahren muß, wird er schnell ausgetauscht; ist ein Kotflügel zerquetscht, ein neuer liegt schon da, und ebenso ist es mit dem Auspuff, mit Federn und mit dem eines Tages – vor 100 000 km erwartet das niemand – fälligen Austauschmotor.

Nun, wird mancher Volkswagenfahrer sagen, ganz so ideal ist es nicht. Die Inspektion muß ich eine Woche vorher anmelden. Und neulich sollte außer der Inspektion noch ein Rückfahrscheinwerfer montiert werden, der Wagen war mir für abends zugesagt, aber wie ich hinkam zur Werkstatt, da war er nicht fertig. Ja, leider gibt es solche Fälle, aber wer sich darüber beklagen will, der möge es einmal bei der Konkurrenz versuchen. Wir wollen nicht behaupten, daß er es dort schlechter hat. Aber besser bestimmt nicht. Um Protesten vorzubeugen: auch hier bestätigen Ausnahmen die Regel. Aber wenn eine Automobilfabrik wegen ihres Kundendienstes und – was ebenso wichtig ist – wegen der einfachen und billigen Pflegbarkeit und Reparierbarkeit ihrer Fahrzeuge ein gutes Gewissen haben kann, dann das Volkswagenwerk.

BETRACHTUNG VON INNEN

Wir betrachten weiter unseren neuen Wagen. Wir haben festgestellt, daß die Türen hervorragend leicht und gut schließen, wozu

man allerdings ein Fenster etwas öffnen muß. Der VW ist so dicht, daß er angeblich schwimmen kann! Kein unbedingter Vorzug, wenn man an das nächtliche Türenknallen denkt! An den Türen fehlt leider eine Aufhaltevorrückung. Die neuen Türgriffe sind nicht nur hübsch, sondern auch sehr handlich. Wie sie sich bei Frost benehmen, darüber stehen die Wintererfahrungen noch aus. Sie können übrigens den Ruhm in Anspruch nehmen, diesmal die einzige von außen sichtbare Änderung am Volkswagen zu sein. Zweite einigermaßen noch sichtbare Neuigkeit ist das Lenkrad mit tiefgelegter Nabe. Eine optimale Lösung im Sinne der Sicherheit scheint es uns nicht zu sein, denn die eckigen und anscheinend kaum elastischen Speichen sind nicht gerade ein Polster für die Rippen. Der Signal-Halbring war uns viel zu schwergängig, denn wir schätzen das leichte Antippen, das für unaufmerksame Fußgänger zumeist völlig genügt. Außerdem klemmte der Ring einmal, und es gab einen Dauer-Hupton. Nicht sehr elegant finden wir auch den massigen Blechhebel für die Winker, der allerdings jetzt automatisch zurückgestellt wird. Die Winker selbst wirken ohne Zweifel antiquiert, da man sie aber in Wolfsburg sichtlich sehr liebt, wollen wir diesen Eigensinn ehren. Ihr Klappgeräusch ist beim Exportmodell jetzt übrigens durch Gummipuffer gedämpft.

Gut ist nach wie vor das runde Tachometer unmittelbar vor dem Fahrer. Als wirklichen Mangel empfinden wir es dagegen, daß man wie zu Großvaters Zeiten mit einem Stock nachsehen muß, wieviel Benzin noch im Tank ist. Darüber täuscht auch der Reservehahn (mit Fußbedienung, vielleicht wäre in Anbetracht der inzwischen verfeinerten Sitten eine mit der Hand erreichbare Verlängerung vorzuschlagen?) nicht hinweg. Zu loben ist die günstige Lage des Schalthebels, den wir jeder Lenkradschaltung vorziehen. Ebenfalls gefiel uns wieder einmal sehr die Hebel-Handbremse zwischen den Sitzen. Für Leute mit breiten Schuhen muß als Mangel erwähnt werden, daß der Abblendschalter schlecht

erreichbar ist und beim Auskuppeln versehentlich mitbedient werden kann. Warum setzt sich nur die viel praktischere Handabblendung in Deutschland so langsam durch? Weitere Kritiken: die leider nicht aus Verbundglas bestehende Windschutzscheibe ist zu schmal, die Pfosten erschweren die Sicht, besonders in Kurven. Dem Beifahrer sollte man eine Sonnenblende gönnen (immerhin erhielt er eine schräge Fußstütze). Wie wir an in Gebrauch befindlichen Volkswagen feststellten, ist die Qualität der Scheibenwischer nicht immer gut, sie neigen zu Rostbildung und zu Spiel auf den Antriebswellen. (Die Wischer sind jetzt so geschaltet, daß sie bei ausgeschalteter Zündung nicht weiterlaufen können.) Der Dachhimmel aus Stoff ist schmutzempfindlich, wengleich nicht verschwiegen werden soll, daß er wesentlich besser schalldämpfend wirkt als eine Kunststoff-Verkleidung. Die Motorhaube sollte von innen verriegelbar sein. Unschön vom Standpunkt der Unfallsicherheit aus ist der vorstehende Handgriff des Golde-Schiebedachs.

Für einen großen Fortschritt würden wir es halten, wenn die hintere Sitzbank umgeklappt und in eine ebene Gepäckfläche verwandelt werden könnte. Freilich ist auch damit ein Mangel des Volkswagen nicht ausgeglichen, den wir für schwerwiegend halten: das Fehlen ausreichenden Gepäckraums bei vollbesetztem Wagen. Zwar hat man sich damit bisher abgefunden oder den unschönen Dachgepäckträger zu Hilfe genommen, aber was die Konkurrenz in dieser Hinsicht neuerdings zu bieten hat, dürfte in Zukunft so manchen Kaufentschluß mit beeinflussen.

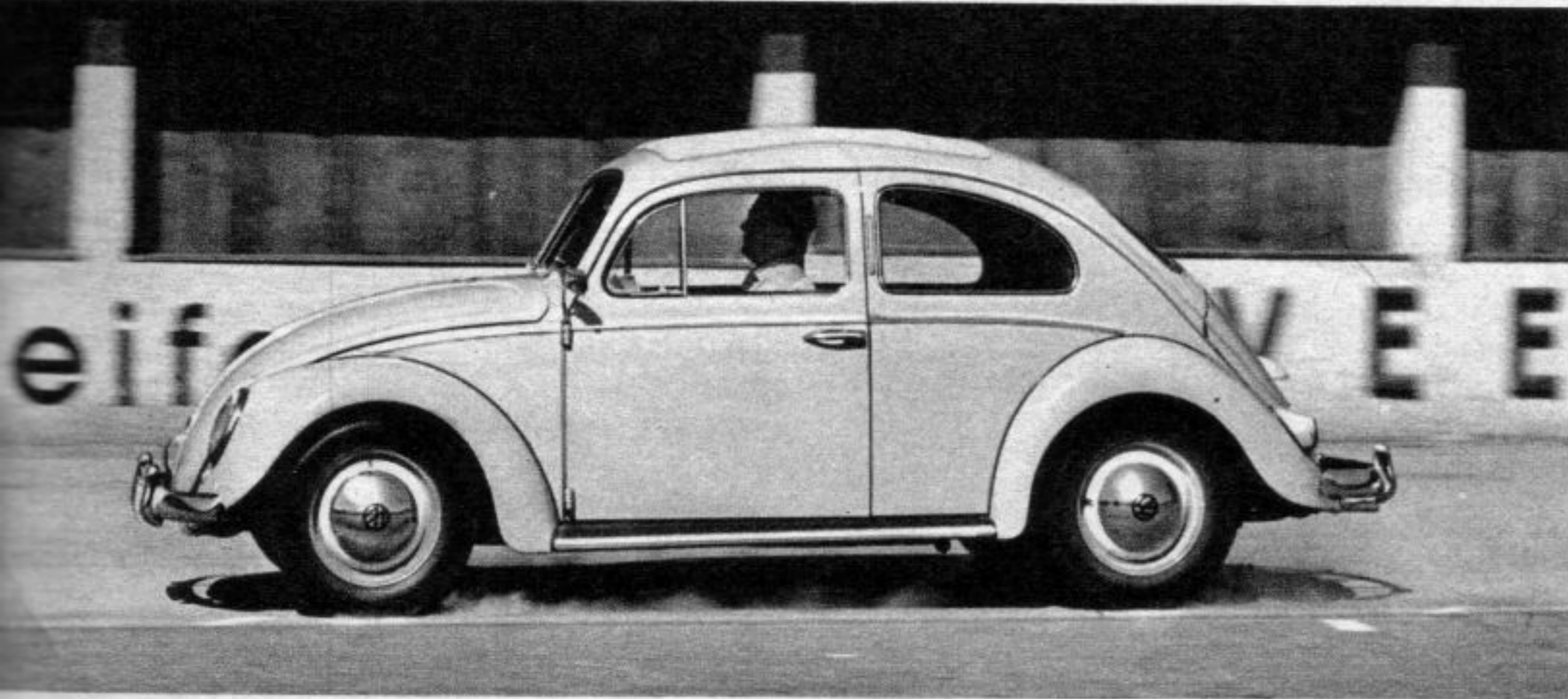
Sehr gut gefielen uns die verbesserten Vordersitze und die Sitzposition. Die Stützwirkung der Sitzlehnen ist ausgezeichnet, die Polsterung nicht zu weich und in ihrer Beschaffenheit im Dauergebrauch sehr angenehm. Über die Widerstandsfähigkeit der jetzt verwendeten Stoffqualität können wir wenig sagen, normalerweise würden wir aber angesichts der hübschen und gut verarbeiteten Polster und der Kunststoff-Türverkleidungen beim neuen Wagen keine Schonbezüge verwenden.

Gehen wir zum Fahren über. Erster angenehmer Eindruck war der anscheinend leiser gewordene Anlasser. Aber auch das Motorgeräusch selbst ist – wohl hauptsächlich durch die „Fersenbretter“ im hinteren Fußraum und die niedrigere Gebläsedrehzahl (6120 U/min statt bisher 6800 U/min bei 3400 U/min Motordrehzahl) – stärker abgedämpft. Am ehesten sollte man nun einmal etwas für das Auspuffgeräusch tun, das zwar nicht lästig, aber verglichen mit anderen Autos nicht gerade leise ist. Der Motor des Volkswagen ist und bleibt eine Freude. Soviel Weichheit, Laufkultur und Temperatur-Unempfindlichkeit kann man sich in dieser Klasse suchen. Man muß den Volkswagen nach seiner Leistung einstufen, und 30 PS-Wagen kommen heute mit 500–900 ccm Hubraum aus. Der VW mit seinen 1200 ccm (Literleistung 25 PS!) ist also ein Sonderfall, und das muß durch etwas höhere Steuer bezahlt werden; aber wir halten diese Tatsache für unwesentlich, weil man dafür einen vollen Gegenwert in Elastizität und gesteigerter Lebensdauer bekommt.

In einem allerdings ist er der Konkurrenz mit etwa gleicher Leistung, aber niedrigerem Hubraum nicht überlegen: im Benzinverbrauch. Legt man für den Volkswagen einen durchschnittlichen Verbrauch von 8 Liter/100 km zugrunde, dann braucht er damit nach unseren Vergleichen eine Kleinigkeit mehr als Konkurrenzfahrzeuge kleineren Hubraums bei gleicher Fahrleistung. 8 Liter/100 km waren die untere Grenze dessen, was wir mit dem Testwagen erreichten, der Verbrauch schwankte zwischen 8 und 10 Liter/100 km. An die 10 Liter-Grenze kamen wir sowohl im Kurzstreckenverkehr als auch bei schneller Landstraßenfahrt auf kurvenreichen Straßen, wobei „schnell“ durchaus noch keine Raserei bedeutet, denn mit dem Volkswagen kann man manches voll fahren, wo man bei stärkeren Wagen den Fuß vom Gaspedal nehmen würde.

Dieser Tatsache wird allerdings der Volks-





Weder in schnellen Kurven (links) noch beim Bremsen (oben) zeigt der VW viel Quer- bzw. Längsneigung. Trotzdem ist die Federung nicht hart. Dieses Foto demonstriert deutlich die Sichtbehinderung in Kurven durch den vorderen Dachpfosten. Der Karmann-Ghia (ganz oben) wirkt durch die höhergelegenen Scheinwerfer und die vergrößerten Lufteinlaßschlitze etwas gestreckter. Die neuen hinteren Ausstellfenster verbessern die Belüftungsmöglichkeiten sehr.

wagen insofern gerecht, als sein Verbrauch auch im Vollastbereich nicht wesentlich ansteigt. Wohl kaum ein anderer Wagen wird so häufig mit ganz durchgetretenem Gaspedal gefahren wie der VW. Man hört dem Motor an, daß ihm das nichts ausmacht, und nicht nur Tester, sondern auch normale VW-Fahrer nutzen ihn, besonders auf der Autobahn, ständig voll aus. Wir kamen bei 90 km/st Autobahnschnitt auf 8,2 Liter/100 km, bei 105 km/st Schnitt auf 9,8 Liter. Das sind ohne Zweifel günstige Werte, die bei voll eingefahrenem Fahrzeug vielleicht auch noch etwas besser ausgefallen wären. Trotzdem ist nicht zu übersehen, daß in bezug auf den Benzinverbrauch einige VW-Konkurrenten erstaunliche Ergebnisse liefern.

Die Höchstgeschwindigkeit von 108 km/st und die Beschleunigungsleistungen, die wir mit unserem Testwagen erreichten, liegen unter dem VW-Durchschnitt. Der Motor war mit knapp 2000 km wohl auch noch nicht voll eingefahren, obwohl wir ihn die vorhergehenden 1200 km sehr scharf herangewonnen haben. Beim voll eingefahrenen VW kann man mit Höchstgeschwindigkeiten um 115 km/st rechnen. Auch die Drehfreudigkeit des Motors spielt eine Rolle: gute Motoren

erreichen 100 km/st im III. Gang und lassen sich auf Gefällen und bei Rückenwind weit über die nominelle Höchstgeschwindigkeit hinausbringen. Wenn wir mit dem 108 km/st schnellen Wagen 105 km/st Schnitt auf bergiger Autobahn fuhren, dann natürlich nur durch volles Ausfahren im III. Gang an Steigungen und im IV. an Gefällen. Solche Möglichkeiten haben im Geschwindigkeitsbereich des VW durchaus noch praktischen Wert, während bei schnelleren Wagen die Höchstgeschwindigkeit und der Verbrauch im Vollastbereich für den Normalfahrer eher gleichgültig sein können.

Ehe wir uns mit weiteren Fahreindrücken beschäftigen, möchten wir die wichtigsten technischen Änderungen aufzählen, die im August 1959 vorgenommen wurden: die Vorderachse erhielt einen Drehstab-Stabilisator, an der Hinterachse wurde die Mitte des Achsantriebes und damit der Drehpunkt der Pendelachse um 15 mm tiefer gelegt. Motor und Getriebe sind nun um 2° nach vorn geneigt eingebaut. Die Hinterräder erhielten eine weichere Federung, die im Bereich des oberen Anschlages stärker progressiv wirkt. Am Motor wird jetzt der bisher nur als Ersatz lieferbare tropenfeste Keilriemen eingebaut,

der nicht mehr nachgespannt zu werden braucht. Die Lichtmaschinenleistung wurde von 160 auf 180 Watt erhöht.

WAS BRINGT DER QUERSTABILISATOR?

Ohne jeden Zweifel hat man mit den Fahrwerksänderungen die Fahreigenschaften des VW ganz erheblich verbessert. Wir haben die alte und die neue Ausführung gründlich miteinander verglichen. Am deutlichsten macht sich der vordere Querstabilisator (der gleiche, der im Karmann-Ghia schon verwendet wurde) bemerkbar, und zwar nicht nur durch eine Verringerung der Kurvenneigung, sondern auch durch eine Verminderung der Übersteuertendenz, die den Volkswagen seit jeher kennzeichnet. Allerdings ist diese Übersteuertendenz nach wie vor spürbar: in schnell gefahrenen Kurven, erst recht natürlich auf nassem oder losem Untergrund, neigt der Wagen dazu, mit dem Heck nach außen heranzukommen, was durch Gegensteuern verhindert werden muß. Aber die Grenze, an der dieser Effekt eintritt, ist jetzt etwas weiter in Richtung auf die absolute Kurvengrenzgeschwindigkeit verschoben worden, wodurch man im normalen Betrieb seltener mit diesem Fahrzustand in Berührung kommt. Dennoch wäre es uns lieber, man bekäme das Übersteuern ganz weg, ein neutraler oder leicht untersteuernder Wagen ist nun einmal richtungsstabiler und in Grenzsituationen vom Normalfahrer leichter zu beherrschen. Ein stärkerer als der jetzige 12 mm-Querstabilisator würde sicher in dieser Richtung noch etwas bringen.

Sportlichen Leuten wird es weniger ausmachen, gelegentlich „sägen“ zu müssen, und so hatten wir auch durchaus Freude daran, mit dem Volkswagen auf kurvenreichen Straßen herumzufahren. Nur wurde diese Freude leider durch die Lenkung beeinträchtigt, die schwergängig war und kaum Rückstellkräfte aufwies, so daß man ständig am Lenkrad drehen und es in die richtige Stellung bringen mußte. Die Schwergängigkeit ist eine Eigenschaft aller neuen VW-Lenkungen und gibt sich nach etwa 10000 km, mit zunehmendem Alter geht sie dann spielend leicht. An Genauigkeit fehlt es aber auch dann noch, da die Übertragung ziemlich weich ist

KARMANN-GHIA 1960

Von der VW-Limousine abweichende Daten und Meßwerte



Außenmaße 4140x1634x1325 mm, Innenbreite vorn 1400 mm, hinten 1330 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 890 mm, hinten 750 mm, Knieaum hinten 65 bis 210 mm je nach Stellung der Vordersitze, Eigengewicht vollgetankt 785 kg, Personen-Indexzahl 3,9, Leistungsgewicht fahrfertig 26 kg/PS, Höchstgeschwindigkeit 124 km/st

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv (km/st)
60	56,5
80	74,0
100	95,0
120	119,0

Kilometerzählerabweichung ± 0 .

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	11,4 sec
0 bis 80 km/st	18,6 sec
0 bis 100 km/st	32,5 sec
1 km mit stehendem Start	45,6 sec (79 km/st)

Verbrauch

Landstraße Schnitt 60 km/st	8,4 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 80 km/st	9,9 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 100 km/st	9,2 Liter/100 km
Testverbrauch	9,3 Liter/100 km

Preis

Coupé	DM 7500.-
Cabriolet	DM 8250.-

und trotz ziemlich direkter Übersetzung schon für kleine Korrekturen verhältnismäßig große Ausschläge verlangt.

Eine präzisere Lenkung gehört also zu den technischen Verbesserungen, die wir bisher noch vermissen. Wir wollen gleich noch einen weiteren Punkt nennen, der nicht länger übersehen werden sollte: den unsynchronisierten I. Gang. Vollends, wo der VW-Transporter nun ein vollsynchronisiertes und ganz auf Nadellagern laufendes neues Getriebe erhielt, erscheint es uns unverständlich, daß man die VW-Personenwagenfahrer auch weiterhin veranlassen will, entweder bis fast zum Stillstand zu bremsen oder aber einen der Umwelt deutlich vernehmbaren

Krach in Kauf zu nehmen, wenn sie in den I. Gang zurückschalten wollen. Bei aller Elastizität des Motors kann man im II. Gang doch nicht unter 12, allenfalls noch 10 km/st herunter, wenn man wieder zügig beschleunigen will. Da inzwischen schon kleinere Wagen mit vollsynchronisierten Getrieben aufwarten, kann man über diesen Mangel kaum noch hinwegsehen.

Um auch wieder etwas zu loben: die Federung beeindruckte uns außerordentlich. Natürlich kann man vom VW nicht den Fahrkomfort eines großen Wagens verlangen, aber man muß tatsächlich bis in die Mittelklasse hinein nach Wagen suchen, die Vergleichbares bieten. Bei jeder Geschwindigkeit werden harte Stöße vom Fahrzeugkörper und von den Insassen ferngehalten, auch Autobahnfugen bei hoher Geschwindigkeit – ein Kriterium für gute Federung – dringen nicht mehr störend durch. Hier bewährt sich die Grundkonzeption der Einzelradfederung ebenso wie der letzte Entwicklungsschritt: kürzere, dünnere und in sich vorgespannte Drehstäbe für die Hinterradfederung, die das Ansprechvermögen verbesserten, während ein Gummipuffer für die Progressivität sorgt.

Noch einige Worte über Reifen und Bremsen: der Testwagen hatte Firestone-Phoenix-Reifen, die einen guten Eindruck machten und einen gelungenen Kompromiß zwischen den Forderungen nach Rutschfestigkeit, Komfort, Lebensdauer und Geräuschlosigkeit darstellen. Wir fuhren mit 1,2/1,5 atü, was uns nicht zu hart erschien, obwohl man laut Betriebsanleitung bei Teilbesetzung auch auf 1,1/1,4 atü heruntergehen kann. Oft werden wir gefragt, ob man beim VW auch Michelin X-Reifen verwenden kann: man kann, muß aber mit höherem Laufgeräusch auf Straßenpflaster und rauhem Untergrund rechnen. Bei rennmäßigem Fahren ist außerdem etwas Vorsicht geboten. (Luftdruck für Michelin X 1,1/1,35 atü). An den Bremsen hatten wir nichts auszusetzen, die Verzögerungswerte waren auch aus hohen Geschwindigkeiten gut, der Pedaldruck nicht zu hoch, die Wirkung gleichmäßig und ein wesentliches Nachlassen nicht festzustellen.

Mancher Leser wird vielleicht darauf warten, daß wir etwas über die äußere Form des Volkswagens sagen, unsere Ansicht darüber aussprechen, ob sie nicht längst geändert worden sein sollte. Wir haben schon einiges gesagt: der Kofferraum ist für heutige Begriffe reichlich klein, und die Sichtverhältnisse sind nicht ideal. Hinzu käme, daß die Scheinwerfer bei anderer Anordnung sicher

besseres Licht geben würden: alles Dinge, die ohne größere formale Änderungen nicht zu erreichen sind. Solche Bemängelungen halten wir für wichtig, nicht aber ästhetische Spekulationen, deren Verwirklichung dem Käufer keinen greifbaren Vorteil bieten würde. Die Karosserie des VW entspricht nicht den heute üblichen Bautendenzen, aber man kann sie nicht als häßlich bezeichnen. Schließlich ist sie ja auch 2500 Käufern täglich einiges Geld wert. In der amerikanischen VW-Werbung ist davon die Rede, daß man einem bekannten italienischen Karosserie-Entwerfer vor einiger Zeit das Problem der VW-Karosserie vorgelegt habe. Er habe lange nachgedacht, heißt es, und schließlich habe er gesagt: „Vergrößert das Heckfenster!“ „Wir taten es“, bemerkt man schlicht dazu.

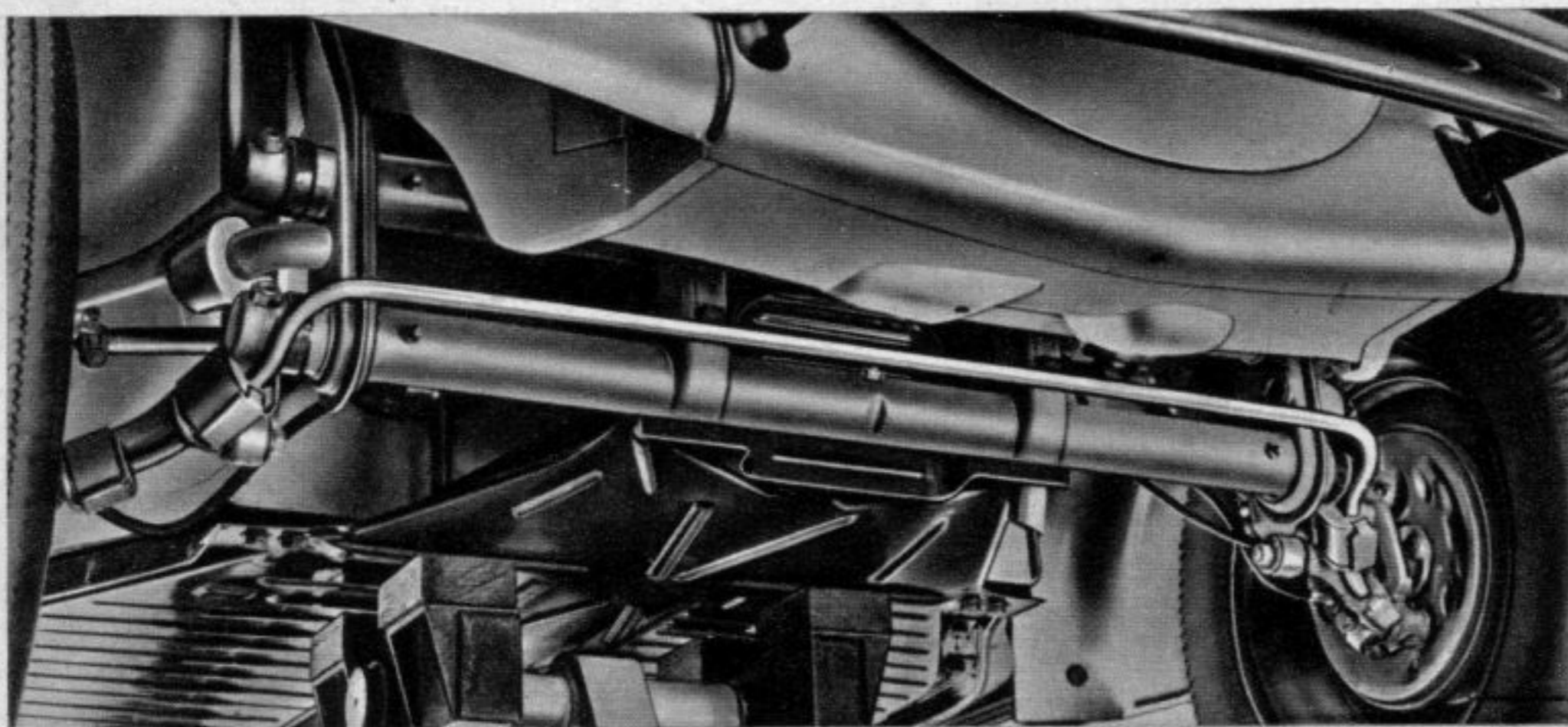
DER KARMANN-GHIA

1955 hat der Volkswagen ein elegantes Seitenstück bekommen: den Karmann-Ghia. Dieser Wagen erhielt jetzt in den Grundzügen die gleichen technischen Verbesserungen wie die Limousine (und natürlich auch das viersitzige Cabriolet); da er auch sonst, vom Äußeren abgesehen, mit dem normalen VW fast völlig übereinstimmt, können wir ihn hier getrost mitbehandeln. Am Rande sei erwähnt, daß man das „Ghia“ mit einem normalen deutschen „g“ spricht, als sei das „h“ nicht vorhanden, und daß auch die Aussprache „Geia“ nicht von Vornehmheit zeugt. Manche wissen das noch nicht.

Wer, wie der Tester, noch niemals einen Karmann für längere Zeit gefahren hat, ist überrascht, um welch ein feines Auto es sich hier handelt. Zwar sind Lenkung, Fahrwerk, Bremsen im Prinzip gleich, aber schon durch die niedrigere Schwerpunktlage und die andere Sitzposition ergeben sich doch interessante Unterschiede. Hinzu kommt, daß für den Karmann ausgesucht gute VW-Motoren verwendet werden, so daß er trotz seinem höheren Gewicht in der Beschleunigung zumindest nicht schlechter und in der Höchstgeschwindigkeit – natürlich auch des geringeren Luftwiderstandes wegen – zumeist besser ist als ein normaler VW. Im Gegensatz zur Test-Limousine war unser Test-Karmann allerdings auch ein besonders gutes Exemplar, denn der 2000 km alte Wagen erreichte auf Antrieb 124 km/st Spitze und recht gute Beschleunigungswerte.

Der Karosserie des Karmann sieht man ihre vier Jahre zurückliegende Entstehungszeit deutlich an, denn man baut heute mit weniger Rundungen, und der Karosseriekörper wirkt gegenüber dem grazen Dachaufbau etwas massig. Man hat dies durch die höher und weiter vorverlegten Scheinwerfer, die größeren, die Waagerechte betonenden Lufteinlässe, die breitere Türfensterscheibe und die neuen Heckleuchten etwas gemildert, und durch geschickte Zweifarbenkombinationen läßt sich ebenfalls noch Auflockerung erzielen. Von alledem sieht man beim Fahren nichts, wohl aber freut man sich an dem hübsch ausgestalteten, lichten Innenraum und an den guten Sitzen. Durch die hinteren Ausstellfenster wurden die Belüftungsmöglichkeiten verbessert. Dem VW hat der Karmann-Ghia eine Benzinuhr, eine elektrische Zeituhr und Blinker voraus, außerdem hat man in der Breite auf den vorderen Sitzen viel mehr Platz und hinten nach Umlegen der Sitzlehne eine große Gepäckfläche; bei hochgestellter Sitzlehne bleibt immer noch ein ansehnlicher Gepäckraum übrig, in dem man – von außen

Hier kann man den Drehstab-Querstabstabilisator deutlich sehen. Es ist die gleiche Ausführung, wie sie bisher schon im Karmann-Ghia verwendet wurde. FOTOS: WIESELMANN (2), WEITMANN, WERKBILDER



unsichtbar – allerhand unterbringen kann. Auch unter der vorderen Haube ist etwas mehr Raum als beim VW. Die hintere Sitzbank ist natürlich nicht sehr komfortabel, aber es kauft sich ja wohl niemand den Karmann als Viersitzer. Zwei Kinder haben aber gut Platz. Große Leute sollten eine Sitzprobe machen, bevor sie einen Karmann kaufen, denn zwischen Kopf und Dach ist nicht viel Zwischenraum.

Die Türen waren ziemlich schwer aufzubekommen, was sowohl an den Scharnieren als auch an der etwas zu kräftig ausgefallenen Aufhaltevorrückung zu liegen schien. Auch für die Kurbelfenster mußte einiges an Kraft aufgewandt werden. Angenehm ist das geringe Windgeräusch bei schnellem Fahren, das bei rahmenlosen Fenstern gern auftretende Pfeifen hat man hier zu vermeiden gewußt.

Die Lenkung ging beim Karmann-Ghia erheblich leichter als bei der Limousine. Wir stellten dies auch bei anderen neuen Wagen dieses Typs fest, woraus zu schließen ist, daß man beim Karmann die Lenkung einer sorgfältigeren Bearbeitung unterzieht als beim normalen VW. Der Karmann schien uns auch weniger zu übersteuern, was außer auf die andere Lage des Schwerpunktes vielleicht auch auf die – allerdings in Kurven nicht gerade leisen – Continental-Reifen zurückzuführen war. Bekanntlich kann die Fahrcharakteristik eines Wagens durch verschiedene Reifen sehr stark beeinflußt werden. Federung und Fahrkomfort sind ausgezeichnet, wobei auch eine Rolle spielt, daß der Karmann leiser ist als ein VW. Für denjenigen, der wenig sportlichen Ehrgeiz hat und nicht über 120 fahren will, ist der Karmann vielleicht sogar geeigneter als der im übrigen natürlich nicht vergleichbare Porsche. Er läßt sich etwas leichter fahren, ist geräumiger, bequemer zu besteigen und im ganzen unverbindlicher: ein Damenwagen. Wem es nur um das hübsche zweisitzige Coupé geht, der findet hier, was er sucht. Auf der Autobahn kommt man recht gut vorwärts, und das alles für wenig Geld: bei 100 km/st Autobahnschnitt brauchten wir 9,2 Liter/100 km, forciertes Landstraßenfahren kostete knapp 10 Liter, gemütliches 8,4 Liter/100 km. So ist der Karmann-Ghia zwar kein Sportwagen, aber ein sportliches Fahrzeug, dem dennoch keine der braven VW-Eigenschaften fehlt, abgesehen von den etwas teureren Karosserie-Reparaturen.

Beide, der Karmann-Ghia und auch der VW, hätten heute der äußerlich moderneren und in manchem überlegenen Konkurrenz gegenüber einen schweren Stand, wenn sie nicht sehr handfeste Vorteile ins Feld führen könnten: unerreichte Unempfindlichkeit, Langlebigkeit und Anspruchslosigkeit, dazu schnellen und preiswerten Kundendienst. Wir stellten anfangs fest, wie fragwürdig alle Kritik angesichts der riesigen Wolfsburger Produktionszahlen ist (auch vom Karmann-Ghia wurde inzwischen die stattliche Anzahl von über 60 000 Stück gebaut), denn Tausende von Käufern täglich sind ein erdrückendes Gegengewicht. Aber andererseits ist es natürlich auch ein größeres Risiko, auf diese Tausende Tag für Tag angewiesen zu sein, als wenn man hundert Wagen am Tag bauen würde. Die Massen sind zwar gar nicht so launisch, wenn sie für ihr gutes Geld einen guten Gegenwert bekommen; aber sie wägen Vorteile gegen Nachteile ab. Bisher noch deutlich zugunsten des VW.

Reinhard Seiffert

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE VOLKSWAGEN 1960



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck hinter der Hinterachse liegend, Bohrung x Hub 77 x 64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtung 6,6:1, Leistung 30 PS bei 3400 U/min, max. Drehmoment 7,7 mkg bei 2000 U/min, hängende Ventile (Stößstangen und Kipphebel), Gebläse-Luftkühlung, durch Thermostat geregelt, Druckumlaufschmierung mit Ölkühler, Ölinhalt 2,5 Liter, 1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI, mechanische Benzinpumpe, Batterie 6 Volt 66 Amp.st. (unter hinterer Sitzbank), Lichtmaschine 180 Watt, Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (3400 U/min) 7,4 m/s, bei 100 km/st (3100 U/min) 6,6 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe vor der Hinterachse liegend, in den oberen drei Gängen synchronisiert, Mittelschalthebel, Übersetzungen: I. 3,60, II. 1,94, III. 1,22, IV. 0,82, R 4,63 (Standardmodell andere Übersetzungen), Hinterachse 4,43.

FAHRWERK

Plattformrahmen mit Mittelträger, hinten gegabelt, Karosserie mittragend, vorn Einzelradaufhängung an längsliegenden Kurbellenkern, hinten Pendelachse mit Längslenkern, vorn Drehstab-Querstabstabilisator, vorn und hinten querliegende Drehfederstäbe und Teleskopstoßdämpfer, Spindel-Lenkung mit geteilter Spurstange, hydraulische Fußbremse, Bremsfläche 620 cm², mechanische Hebel-Handbremse auf Hinterräder, Reifen 5,60-15 schlauchlos, Luftdruck 1,1/1,4 atü, voll belastet 1,2/1,6 atü.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2400 mm, Spur 1290/1250 mm, Bodfreiheit 152 mm, Außenmaße 4070 x 1540 x 1500 mm, Innenbreite vorn 1215 mm, hinten 1355 mm, Innenhöhe über Sitzbankhinterkante vorn

950 mm, hinten 880 mm, Knieraum hinten 120 bis 250 mm je nach Stellung der Vordersitze, Spurbereich 10,5 m, Eigengewicht vollgetankt 730 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1110 kg, Personen-Indexzahl ca. 4,5.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	ca. 3 bis 30 km/st
II. Gang	10 bis 65 km/st
III. Gang	20 bis 95 km/st
IV. Gang	ab 35 km/st
Höchstgeschwindigkeit	108 km/st

Steigfähigkeit (Exportmodell)

I. 37%, II. 18,5%, III. 11%, IV. 6%.

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv (km/st)
60	57
80	73
100	94
120	111

Kilometerzähler-Abweichung + 4%

Beschleunigung

(auf effektive Geschwindigkeiten)

0 bis 40 km/st	6,0 sec
0 bis 60 km/st	11,8 sec
0 bis 80 km/st	22,6 sec
0 bis 100 km/st	44,0 sec
1 km mit stehendem Start	47,6 sec (75,8 km/st)

Leistungsgewicht

fahrfertig	24,3 kg/PS
vollbelastet	37,0 kg/PS

Verbrauch (Normalbenzin)

Landstraße Schnitt 50 km/st	8,2 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 70 km/st	9,0 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 90 km/st	8,2 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 105 km/st	9,8 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	9,8 Liter/100 km
Testverbrauch	9,8 Liter/100 km

Wartung

(Empfehlungen laut Betriebsanleitung)

Schmierdienst	alle 2500 km
Ölwechsel	alle 5000 km
Inspektion	alle 5000 km

PREIS

Limousine	
Export-Modell	DM 4600.-
Cabriolet	DM 5990.-
Mehrpreis für Falt-Schiebedach	DM 250.-

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer	
im Jahr	DM 173.-
Mindest-Haftpflichtversicherung	
im Jahr	DM 160.- + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung	
im Jahr	DM 260.- + 5%

Hersteller:
Volkswagenwerk GmbH.,
Wolfsburg/Hann.

