

das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**

**DAF 600
EIN
IRRWEG?**

**TEST VW-KARMANN-GHIA
MIT SAXOMAT**



VW MIT VOLLPENSION

AUTOS VON MORGEN FÜR STRASSEN VON ÜBERMORGEN

RENNBERICHTE: BRÜSSEL, PAU

HEFT 9

22. APRIL 1961

DM 1.50

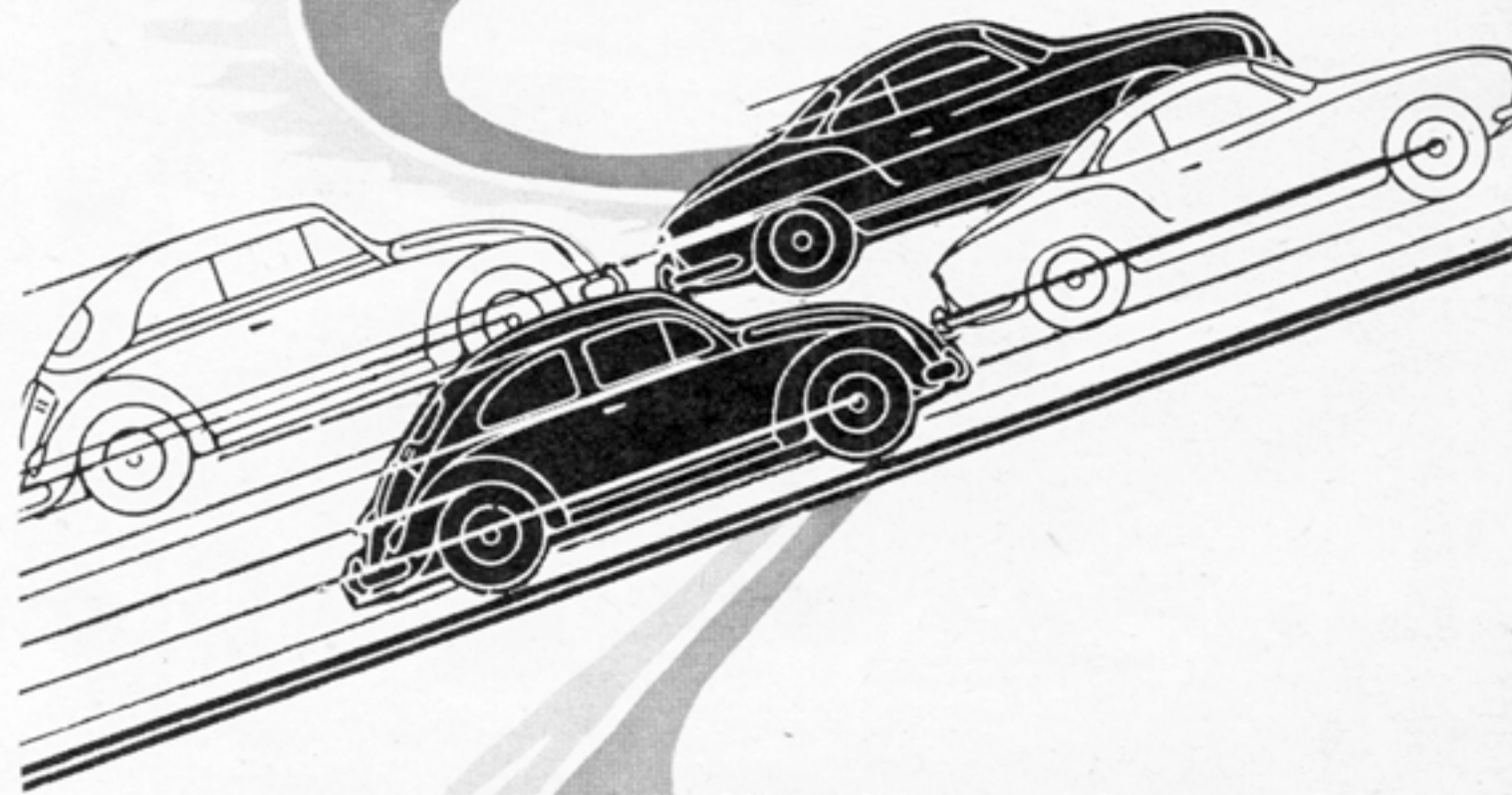
E 1418 D

PREISE DER DEUTSCHEN PERSONENWAGEN

STAND VOM 15. APRIL 1961

	Listenpreis DM	Aufpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebe- dach DM		Listenpreis DM	Aufpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebe- dach DM	
Auto Union					Mercedes-Benz-Diesel			
1000 Limousine zweitürig	5 820.—	175.—	385.— (F)	180 D Limousine viertürig	9 200.—	kein Aufpreis	550.— (F)	
1000 S Coupé zweitürig	6 775.—	175.—	385.— (F)	190 D Limousine viertürig	9 950.—	kein Aufpreis	550.— (F)	
1000 S Limousine viertürig	6 875.—	175.—	425.— (F)	Mercedes-Benz 1,9 Liter				
1000 Universal Kombiwagen dreitürig	6 550.—	175.—	425.— (F)	180 Limousine viertürig	8 700.—	kein Aufpreis	550.— (F)	
Mehrpreis für Saxomat	275.—			190 Limousine viertürig	9 450.—	kein Aufpreis	550.— (F)	
1000 Sp Coupé zweitürig	10 750.—	kein Aufpreis		190 SL Roadster zweisitzig	16 500.—	kein Aufpreis		
BMW Isetta					190 SL Coupé zweisitzig	17 100.—	kein Aufpreis	
Isetta 250	2 650.—	45.—	serienmäßig	190 SL Coupé/Roadster auswechselbar	17 650.—	kein Aufpreis		
Isetta 300	2 710.—	45.—	serienmäßig	Mercedes-Benz 2,2 Liter				
BMW 700					220 Limousine viertürig	11 500.—	kein Aufpreis	550.— (S)
Limousine zweitürig	4 760.—	kein Aufpreis	320.— (F)	220 S Limousine viertürig	13 250.—	kein Aufpreis	550.— (S)	
Luxus-Limousine zweitürig	4 995.—	kein Aufpreis	320.— (F)	220 SE Limousine viertürig	14 950.—	kein Aufpreis	550.— (S)	
Coupé zweitürig	5 300.—	kein Aufpreis		220 SE Coupé zweitürig	23 500.—	kein Aufpreis		
Coupé Sport zweitürig	5 850.—	kein Aufpreis		Mehrpreis für automatische Kupplung	450.—			
BMW 2,6 Liter					Mercedes-Benz 3 Liter			
2,6 Limousine viertürig	15 450.—	kein Aufpreis	680.— (F)	300 Limousine viertürig	28 500.—	kein Aufpreis	750.— (S)	
2,6 Luxus Limousine viertürig	17 450.—	kein Aufpreis	680.— (F)	Minderpreis für Schaltgetriebe	1 500.—			
Mehrpreis für Stahlschiebedach	780.—			300 SL Roadster zweisitzig	32 500.—	kein Aufpreis		
Mehrpreis für Scheibenbremsen vorn	790.—			300 SL Coupé zweisitzig	33 250.—	kein Aufpreis		
BMW 3,2 Liter					300 SL Coupé/Roadster auswechselbar	34 000.—	kein Aufpreis	
3,2 Limousine viertürig	18 850.—	kein Aufpreis	680.— (F)	Messerschmitt (FRM)				
Mehrpreis für Scheibenbremsen vorn	790.—			KR 200 Kabinenroller zweisitzig	2 395.—	kein Aufpreis		
3,2 Super Limousine viertürig	21 240.—	kein Aufpreis	680.— (F)	KR 201 Roadster zweisitzig	2 395.—	kein Aufpreis		
Mehrpreis für Stahlschiebedach	780.—			Tg 500 Kabinenroller zweisitzig	3 650.—	75.—		
Borgward Arabella					Tg 500 Roadster zweisitzig	3 650.—	75.—	
Limousine zweitürig 34 PS	4 985.—	240.—*	225.— (F)	NSU				
Limousine zweitürig 38 PS	5 250.—	240.—*	225.— (F)	20 PS Prinz I Limousine zweitürig	3 390.—	94.—	220.— (F)	
Limousine de Luxe zweitürig	5 750.—	240.—*	225.— (F)	23 PS Prinz III Limousine zweitürig ..	3 860.—	126.—	220.— (F)	
Borgward Hansa 1100					30 PS Prinz III Sportprinz zweitürig ..	4 028.—	126.—	220.— (F)
40 PS Limousine zweitürig	5 950.—	185.—	385.— (F)	30 PS Sportprinz Coupé zweitürig	5 690.—	kein Aufpreis		
55 PS Limousine zweitürig	6 310.—	185.—	385.— (F)	NSU-Fiat				
40 PS Luxus-Limousine zweitürig	6 620.—	185.—	385.— (F)	Weinsberg Limousette zweitürig	3 540.—	180.—	serienmäßig	
55 PS Luxus-Limousine zweitürig	6 980.—	185.—	385.— (F)	Weinsberg Coupé zweitürig	3 540.—	180.—	serienmäßig	
40 PS Coupé zweisitzig	7 240.—	185.—		Jagst 770 Limousine zweitürig	3 990.—	180.—	100.—	
55 PS Coupé zweisitzig	7 600.—	185.—		Neckar Limousine viertürig	5 350.—	250.—	180.— (S)	
40 PS Kombiwagen dreitürig	6 430.—	185.—		Neckar Spezial Limousine	5 700.—	250.—		
55 PS Kombiwagen dreitürig	6 790.—	185.—		Opel 1200				
Mehrpreis für Saxomat	275.—			Limousine zweitürig	5 675.—	160.—	425.— (F)	
Borgward Isabella					Mehrpreis für Olymat	310.—		
Limousine zweitürig	6 980.—	185.—	540.— (F)	Opel Rekord				
Kombiwagen dreitürig	7 580.—	185.—		1,5 Liter Limousine zweitürig	6 385.—	160.—	425.— (F)	
Limousine TS zweitürig	8 080.—	225.—	540.— (F)	1,5 Liter Limousine viertürig	6 875.—	160.—	425.— (F)	
Limousine TS de Luxe zweitürig	8 900.—	225.—	540.— (F)	1,7 Liter Limousine zweitürig	6 460.—	160.—	425.— (F)	
Mehrpreis für Saxomat	360.—			1,7 Liter Limousine viertürig	6 950.—	160.—	425.— (F)	
Mehrpreis für Hansamatic	980.—			1,5 Liter Kombiwagen Caravan	6 685.—	160.—		
Mehrpreis für Stahlschiebedach	590.—			dreitürig				
Coupé TS zweisitzig	11 500.—	225.—	590.— (S)	1,7 Liter Kombiwagen Caravan	6 760.—	160.—		
Borgward 2,3 Liter					Mehrpreis für Olymat	310.—		
Limousine viertürig	12 350.—	kein Aufpreis	680.— (S)	Opel Kapitän				
Aufpreis für Luftfederung	800.—			Limousine viertürig	9 975.—	kein Aufpreis	500.— (F)	
DKW-Junior					Limousine L viertürig	10 675.—	kein Aufpreis	500.— (F)
Limousine zweitürig	4 790.—	160.—	260.— (S)	Mehrpreis für Overdrive	650.—			
Ford Taunus 1,2 Liter					Mehrpreis für Hydra-Matic	1 295.—		
12 M Limousine zweitürig	5 395.—	160.—	370.— (F)	Porsche 356 B				
Mehrpreis für Viereckgetriebe	75.—			1600 Coupé zweitürig	13 300.—	kein Aufpreis	690.— (S)	
Mehrpreis für Saxomat	295.—			1600 Super Coupé zweitürig	14 100.—	kein Aufpreis	690.— (S)	
Ford Taunus 1,5 Liter					Super 90 Coupé zweitürig	15 200.—	kein Aufpreis	690.— (S)
12 M Limousine 55 PS zweitürig	5 505.—	160.—	370.— (F)	Minderpreis für Roadster	100.—			
Mehrpreis für Viereckgetriebe	75.—			Mehrpreis für Hardtop-Coupé	900.—			
Mehrpreis für Saxomat	295.—			Mehrpreis für Cabriolet	1 200.—			
17 M Limousine zweitürig	6 485.—	160.—	390.— (S)	Mehrpreis für Hardtop/Cabriolet				
17 M Limousine viertürig	6 875.—	160.—	390.— (S)	auswechselbar	1 990.—			
Kombiwagen dreitürig	6 785.—	160.—		Carrera GT	21 000.—	kein Aufpreis		
Mehrpreis für Viereckgetriebe	75.—			Volkswagen				
Mehrpreis für Saxomat	295.—			Standard-Limousine zweitürig	3 790.—	kein Aufpreis	250.— (F)	
Ford Taunus 1,7 Liter					Export-Limousine zweitürig	4 600.—	kein Aufpreis	250.— (F)
Limousine zweitürig	6 560.—	160.—	390.— (S)	Cabriolet zweitürig	5 990.—	kein Aufpreis		
Limousine viertürig	6 950.—	160.—	390.— (S)	Karmann-Ghia Coupé zweitürig	7 500.—	kein Aufpreis		
Mehrpreis für de Luxe-Ausführung	275.—			Karmann-Ghia Cabriolet zweitürig ..	8 250.—	kein Aufpreis		
Kombiwagen dreitürig	6 860.—	160.—		Wartburg				
Mehrpreis für Viereckgetriebe	75.—			Limousine viertürig	4 800.—	160.—	300.— (F)	
Mehrpreis für Saxomat	295.—			Limousine de Luxe viertürig	5 630.—	kein Aufpreis	300.— (F)	
Goggomobil					Kombiwagen dreitürig	6 185.—	kein Aufpreis	
T 250 Limousine zweitürig	2 995.—	150.—	55.— (F)	Camping-Limousine fünftürig	6 760.—	kein Aufpreis		
T 300 Limousine zweitürig	3 025.—	150.—	55.— (F)	Coupé zweitürig	6 990.—	kein Aufpreis		
T 400 Limousine zweitürig	3 050.—	150.—	55.— (F)	F = Faltschiebedach, S = Stahlschiebedach				
TS 250 Coupé zweisitzig	3 402.—	150.—	75.— (F)					
TS 300 Coupé zweisitzig	3 452.—	150.—	75.— (F)					
TS 400 Coupé zweisitzig	3 492.—	150.—	75.— (F)					
Isar T 600 Limousine zweitürig	4 380.—	190.—	225.— (F)					
Isar T 700 Limousine zweitürig	4 440.—	190.—	225.— (F)					
Isar K 600 Kombiwagen dreitürig	4 620.—	190.—						
Isar K 700 Kombiwagen dreitürig	4 680.—	190.—						

*) Aufpreis für Heizung 198.— + Lenkschloß 42.—



**Rallye Monte-Carlo 1961
Klassensieg auf Volkswagen
mit OKRASA-TSV-1300-Anlage**

OKRASA

**Oettinger-Hochleistungs-Anlagen
für VOLKSWAGEN und GHIA**

Die Oettinger Hochleistungs - 2 - Vergaser - Anlage wurde für den verantwortungsbewußten Fahrer geschaffen, der auf erheblich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten Wert legt und sie beherrscht. Die Kraft zu rasanter Beschleunigung ist im Straßenverkehr für die Sicherheit ebenso wichtig wie gute Bremsen.

Das sind die gestoppten Beschleunigungswerte mit OKRASA-TSV-1300/34 Anlage - im VW 61

0 - 60 km (I. und II. Gang) 6,5 sec

0 - 80 km (I. — III. Gang) 11,5 sec

0 - 100 km (I. — III. Gang) 18 sec

0 - 120 km (I. — IV. Gang) 30 sec

Oettinger-Hochleistungs-Anlagen gibt es für den 25, 30 und 34 PS Volkswagenmotor.

Die Oettinger-Hochleistungs-Anlagen haben sich seit Jahren in vielen Ländern - vom Pol bis zum Äquator - glänzend bewährt.

Der VW-Motor bleibt auch nach dem Umbau robust und sparsam, er behält seine unübertroffene Lebensdauer.

Wir übernehmen für unsere Teile die Garantie über 10 000 km oder 6 Monate.

Alles Nähere teilen wir Ihnen gern mit, wenn Sie uns den folgenden Abschnitt schicken.

Dipl.-Ing. Oettinger, Kraftfahrtechnische
Spezialanstalt, Friedrichsdorf / Taunus

Ich möchte Genaueres über die Oettinger-Hochleistungs-Anlage für den VW-Motor erfahren.

Mein VW ist Baujahr: _____

Typ: (Standard, Export usw.) _____

Motorleistung PS: _____

Km-Stand: _____

Name: _____

Adresse: _____

TEST



KARMANN- GHIA MIT SAXOMAT

Wie der Volkswagen ist auch der Karmann-Ghia durch den 34 PS-Motor schneller und lebendiger geworden. Wunderdinge darf man freilich von den 4 PS Mehrleistung nicht erwarten: sie kommen einem gesteigerten Temperament in allen Fahrbereichen zugute, ohne den Wagen damit schon in eine andere Leistungsklasse zu versetzen.

Unser jetziger Karmann-Ghia-Testwagen war mit 124,5 km/h genau 0,5 km/h schneller als der 30 PS Testwagen von 1959. Dieser geringe Unterschied ist kein Grund, an der Mehrleistung des 34 PS-Motors zu zweifeln: die von uns im Herbst 1960 getestete 34 PS-Limousine zum Beispiel war mit 115,5 km/h wesentlich schneller als die 30 PS-Ausführung von 1959, mit der wir nur auf 108 km/h gekommen waren. Es dürfte sich vielmehr bei dem damaligen Karmann-Ghia um eines jener besonders guten Exemplare gehandelt haben, wie sie in jeder Serienproduktion vorkommen – zur Freude der zufälligen Besitzer. Runde

125 km/h sind für einen Karmann der heutigen Serie ein guter Durchschnittswert.

Seine Vorzüge

Der eigentliche Vorzug des Karmann-Ghia gegenüber dem normalen VW ist seine elegante und hübsch ausgestattete Karosserie, sein Vorzug gegenüber anderen Wagen ähnlicher Art ist die Tatsache, daß er in Anspruchslosigkeit, Qualität und guter Verarbeitung dem VW gleichzusetzen ist.

Seine Nachteile

Die nicht sehr exakte VW-Lenkung und die Neigung zum Übersteuern sind nach wie vor verbesserungswürdig. Der Saxomat erwies sich in Verbindung mit Motor und Schaltung des VW als nicht ganz befriedigende Lösung.

Warum dieses Rechnen mit PS und km/h? Nun, auch ein 34 PS-Volkswagen hat noch

nichts an Leistung zu verschenken, und so wenig wichtig es im Grunde ist, ob ein Sportwagen in der Spitze 185 oder 190 km/h erreicht, so interessant ist es, ob ein Volkswagen auf 110 km/h kommt oder auf 120. Denn das sind Geschwindigkeiten, die man nicht nur mit den meisten Mittelklassewagen, sondern auch mit dem Volkswagen auf den Autobahnen ständig fahren kann, und da machen 10 oder auch nur 7 km/h Unterschied durchaus etwas aus.

Der Karmann-Ghia bewies mit seinen knapp 125 km/h wieder einmal, daß seine Karosserie gegenüber der Limousine nahezu 10 km/h Geschwindigkeitszuwachs bringt und sich damit ebenso ein gutes Zeugnis ausstellt wie der nur scheinbar strömungsgünstigen Limousine ein schlechtes. Man kann mit dem Karmann-Ghia auf der Autobahn im Dauertempo tatsächlich erheblich schneller sein als mit der VW-Limousine, und man braucht dabei angesichts der Drehzahl-Unempfindlichkeit des



TEST KARMANN-GHIA

F O R T S E T Z U N G

VW-Motors nicht einmal ein schlechtes Gewissen zu haben. Auch wenn der Motor jetzt infolge der höheren Gesamtübersetzung im IV. Gang (früher 3,64, jetzt 3,89) etwas höher dreht als vorher.

Damit ist schon eine der wesentlichen Charaktereigenschaften des Karmann-Ghia umrissen: er ist zwar kein Sportwagen, aber er ist ohne Zweifel ein sportliches Auto, das bei gleicher Motorleistung und gleicher Zuverlässigkeit einwandfrei bessere Fahrleistungen bietet als die VW-Limousine. Diesem Charakter ist er in den nunmehr sechs Jahren seines Daseins treugeblieben. Auch die Konkurrenten, die ihm inzwischen entgegengetreten sind – besonders die Renault Floride – haben ihn

abgestimmte Federung. Bei hübschen Autos muß man oft als Tribut für die Schönheit kleine Mängel verschiedenster Art in Kauf nehmen; beim Karmann-Ghia bleibt man hiervon weitgehend verschont. Zu erwähnen wären höchstens die Spiegelungen des Lenkrades in der Windschutzscheibe oder die etwas schwer beweglichen rahmenlosen Türfenster. Die früher unzureichenden Belüftungsmöglichkeiten geben seit Einführung der hinteren Ausstellfenster keinen Anlaß mehr zur Kritik.

Das helle und hübsch ausgestattete Innere macht keinen geringen Teil der Anziehungskraft des Karmann-Ghia aus, denn es ist dafür verantwortlich, daß man sich in die-

satz. Dieser Wagen dagegen ist auch leistungsmäßig anspruchslos, er ist unverbindlich.

Daß die äußere Form aus dem Jahr 1955 stammt, hat dem Karmann-Ghia bisher nicht geschadet. Seine Rundungen waren besonders in der Hochsaison der „Trapezlinie“ nicht mehr up to date, seine verhältnismäßig hohe Gürtellinie verrät, daß er schon vor längerem das Licht der Welt erblickt hat. Aber er profitiert davon, daß zweisitzige Autos ohnehin immer eleganter aussehen als viersitzige, und auch davon, daß nicht jeder Automobile danach beurteilt, in welcher Richtung die stilistische Entwicklung sich gerade bewegt. Wenn eine Frau zum Karmann sagt: „Ich finde ihn hübsch“, dann ist damit allen ästhetischen Überlegungen die Spitze abgebrochen.

An den Sichtverhältnissen ist nichts auszusetzen – es sei denn, daß man die Wagenbegrenzungen nicht genau erkennen kann. Sitze und Anordnung der Bedienungsorgane sind funktionell und bequem, die Innenhöhe ist naturgemäß nicht sehr reichlich, aber nur ungewöhnliche „Sitzriesen“ kommen mit dem Dach in Konflikt. Die große runde Skala, die das Gegenstück zum Tachometer bildet, ist leider kein Drehzahlmesser, sondern eine Uhr, die in dieser Größe einem bürgerlichen Wohnzimmer zur Ehre gereichen würde. Als erfreulich notiert man die Benzinuhr, die der VW-Limousine immer noch fehlt. Der Reservehahn ist trotzdem noch vorhanden, wie beim normalen VW ist er jetzt in schräger Stellung nach rechts geschlossen und gibt rechts unten die Reserveleitung frei. Ebenfalls hat der Karmann-Ghia den neuen Benzintank bekommen, so daß vorn mehr Kofferraum zur Verfügung steht als bisher. Der Heck-Kofferraum blieb unverändert, ebenso die hintere, für Kinder gut ausreichende, für Erwachsene dagegen (schon wegen des geringen Kopfraums) etwas knappe Sitzbank.

UBER- UND GEGENSTEUERN

Durch seinen niedrigeren Schwerpunkt und seine andere Gewichtsverteilung hatte der Karmann-Ghia schon seit jeher gegenüber der VW-Limousine etwas überlegene Fahreigenschaften. Hinzu kam früher der Querstabilisator, der nun aber auch in der Limousine eingebaut wird und deren Straßenlage fühlbar verbesserte, so daß der Unterschied zwischen beiden Fahrzeugen nicht mehr sehr auffällig ist. Beide übersteuern deutlich, wenn sie in Kurven schnell gefahren werden, und verlangen dann vom Fahrer ein ziemlich ausgeprägtes Gegensteuern, durch das sie gut in der Kontrolle zu halten sind. Diese Reaktion wird allerdings besonders bei neuen Wagen dadurch erschwert, daß die Lenkung schwergängig ist, zu wenig „spielt“ und darum ein feines Eingehen auf minimale Wischbewegungen der Hinterräder erschwert. Es kommt dann – wenn man es auf schnelles Kurvenfahren anlegt – immer zu ziemlich ausgeprägtem „Sägen“, also zu mehreren Hin- und Herbewegungen des Lenkrades, bis wieder ein stabiler Zustand erreicht ist.

Bei unserem vorigen Karmann-Ghia-Testwagen ging die Lenkung, obwohl der Wagen noch ziemlich neu war, spielend leicht. Wir hatten darum den Eindruck, daß man sie sorgfältiger bearbeitet hatte, als es bei der Limousine der Fall war. Bei unserem jetzigen Testwagen ging aber trotz seinen 15 000 km die Lenkung noch immer stockend, woraus wir schließen, daß man nun auch beim Karmann-Ghia zu der wenig empfehlenswerten Praxis



Normalerweise wird man Menschen im Karmann-Ghia nicht so unterbringen wie auf diesem Bild. Die große Gepäckfläche läßt sich aber auch mit Koffern und Taschen so beladen, daß der Bedarf auch für lange Reisen gut untergebracht ist. Beim Hochklappen der Notsitzlehne ist der dahinterliegende Gepäckraum von außen nicht sichtbar.

nicht weniger attraktiv machen können. Der Floride ist er zwar in den Fahrleistungen und auch in den Fahreigenschaften leicht unterlegen, aber er kann dafür das Renommee der VW-Qualität ins Feld führen.

COUPÉ-GEFUHL

Diese Qualität ist – bisher jedenfalls – mehr als ein Schlagwort. Es gibt tatsächlich wenige Fahrzeuge, die in ihrer Gesamtheit einen qualitativ so vertrauenerweckenden Eindruck machen wie der Volkswagen, und diesen gleichen Eindruck hat man auch im Karmann-Ghia. Man findet eine ebenso solide verarbeitete Karosserie vor, man stellt ebenso angenehm berührt die Abwesenheit unerwünschter Nebengeräusche fest, man freut sich über den völlig vibrationsfrei und sehr leise laufenden Motor und über die sehr gut

sem Wagen sonntäglich wohlfühlt. Auch das „Coupé-Gefühl“ spielt dabei eine Rolle: man hat nicht das Gefühl, überflüssigen Raum spazierenzufahren, und man empfindet das Fahren mehr als ein Vergnügen als in ernsthaften, voll berufs- und familientauglichen Viersitzern. Diese mehr psychologischen als technischen Bedingungen sind es, die den ungewöhnlichen Erfolg des Karmann-Ghia erklären, denn schließlich kann man für das gleiche Geld Autos bekommen, die weit mehr Leistung und mehr Innenraum bieten. Hier wird ein Teil des Preises für die erhöhte Freude am Fahren bezahlt – sehr oft auch von weiblichen Interessenten, die genau dies suchen. Manche Karmann-Fahrerin könnte sich vielleicht einen viel schnelleren Sportwagen leisten, aber ein Sportwagen verlangt mehr fahrerische Aufmerksamkeit, mehr Ein-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW-KARMANN-GHIA mit Saxomat



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, im Heck hinter der Hinterachse liegend, Bohrung x Hub 77 x 64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtung 7:1, Leistung 34 PS bei 3600 U/min (28,5 PS/Liter), max. Drehmoment 8,4 mkg bei 2000 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (3600 U/min) ca. 7,7 m/s, bei 100 km/h im vierten Gang (3350 U/min) ca. 7,1 m/s, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte, hängende Ventile, Gebläse-Luftkühlung mit Thermostat, Druckumlaufschmierung. (Ölinhalt 2,5 Liter), 1 Fallstromvergaser Solex 28 PICT mit Startautomatik, mechanische Kraftstoffpumpe, 40 Liter-Tank (unter Vorderhaube), Batterie 6 Volt 66 Ah (unter hinterer Sitzbank), Lichtmaschine 180 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Automatische Kupplung (Saxomat), vollsynchronisiertes Vierganggetriebe vor der Hinterachse liegend mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,80 (16,63), II. 2,06 (9,01), III. 1,32 (5,78), IV. 0,89 (3,89), R. 3,88 (16,98), Hinterachse 4,375, Ölinhalt Getriebe und Differential 3 Liter.

FAHRWERK

Plattformrahmen mit Mittelträger, Karosserie mittragend, vorn Einzelradaufhängung an längsliegenden Kurbellenkern, Querstabilisator, hinten Pendelachse mit Längslenkern, vorn und hinten querliegende Drehfederstäbe und Teleskopstoßdämpfer, Spindellenkung mit geteilter Spurstange und Lenkungs-Stoßdämpfer, hydraulische Fußbremse, Gesamtbremsfläche 620 cm², mechanische Hebelhandbremse auf Hinterräder, Reifen 5,60-15 schlauchlos, Luftdruck 1,1/1,4 atü, voll belastet 1,2/1,6 atü.

Abmessungen

Radstand 2400 mm, Spur 1305/1250 mm, Bodenfreiheit 155 mm, Außenmaße 4140 x 1634 x 1325 mm, Innenbreite vorn 1340 mm, hinten 1270 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 990 mm, hinten 740 mm, Knieraum hinten 90 bis 260 mm, je nach Stellung der Vordersitze, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 390 mm, Wendekreis-Durchmesser 11 m.

Gewichte

Eigengewicht vollgetankt 821 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1110 kg, Zuladung ca. 290 kg, Personen-Indexzahl 3,4, Leistungsgewicht vollgetankt 24,2 kg/PS, mit 170 kg Belastung (2 Personen und Gepäck) 29,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 31 km/h
II. Gang	15 bis 57 km/h
III. Gang	25 bis 90 km/h
IV. Gang	ab 38 km/h
Höchstgeschwindigkeit	124,5 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv (km/h)
60	50,5
80	71,9
100	93,4

Kilometerzählerabweichung ± 0

Beschleunigung

(auf effektive Geschwindigkeiten, mit 2 Personen)

0 bis 40 km/h	5,5 s
0 bis 60 km/h	11,5 s
0 bis 80 km/h	19,7 s
0 bis 100 km/h	32,5 s
1 km mit stehendem Start	45,7 s (78,9 km/h)

Verbrauch (Normalbenzin)

Autobahn Schnitt 94 km/h	7,1 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 107 km/h	9,5 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	9,8 Liter/100 km
Testverbrauch	9,4 Liter/100 km

PREISE

Coupé	DM 7500.—
Cabriolet	DM 8250.—
Mehrpriß für Saxomat	DM 310.—

BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr DM 173.—
 Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr DM 196.— + 5%
 Vollkaskoversicherung mit 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr DM 160.— + 5%
 Betriebskosten je Kilometer (Kosten für Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung) 11,0 Dpf
 Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebskosten) ohne Abschreibung und Verzinsung

bei jährlich	pro Jahr DM	je km Dpf
10000 km	1514.—	15,1
20000 km	2614.—	13,1
30000 km	3714.—	12,4

Wartung

Schmierdienst bei 2500, 7500, 12500 km usw.	DM 2.—
Schmierdienst bei 5000, 10000, 15000 km usw.	DM 3.—
Wartungsdienst bei 10000, 15000, 20000 km usw.	DM 15.—

Austauschteile

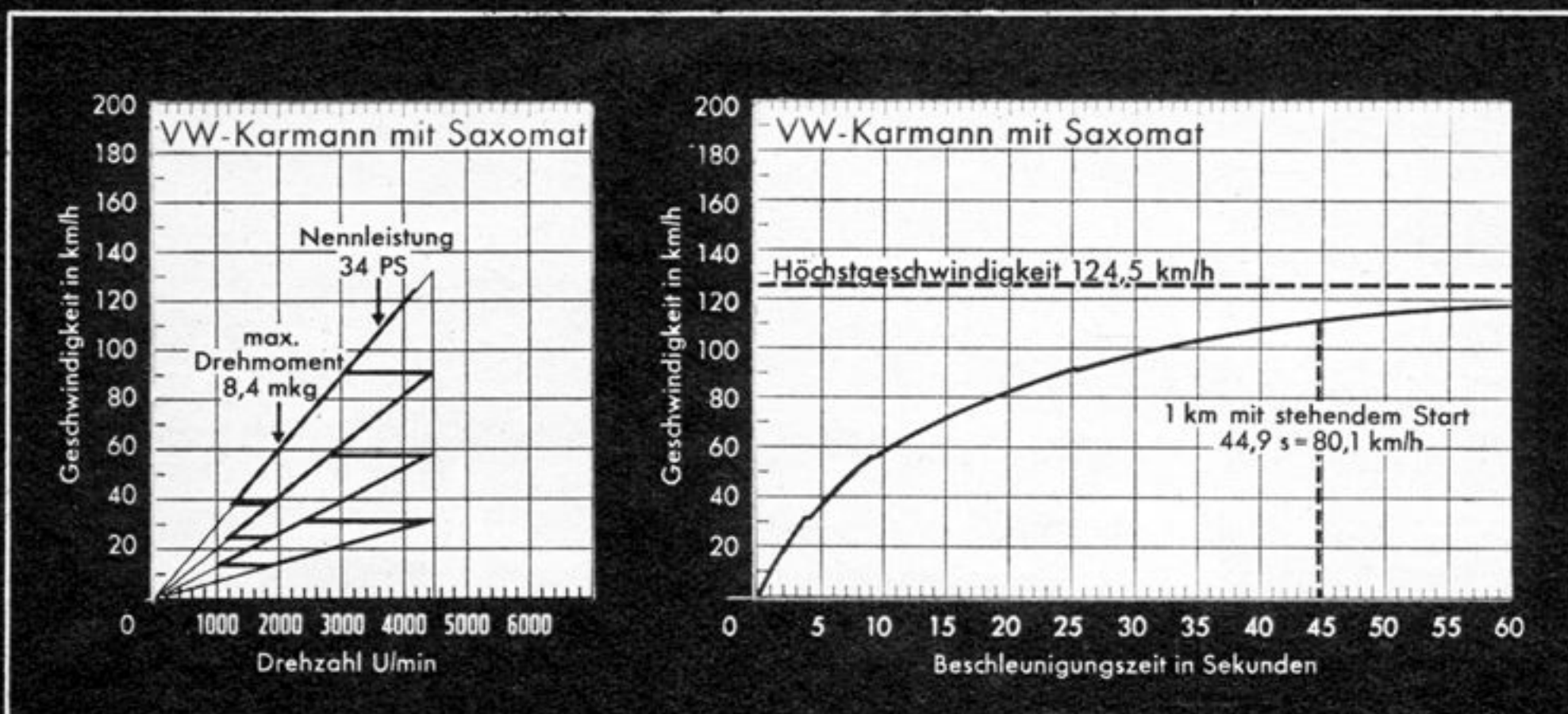
AT-Motor	DM 545.—
AT-Kurbelwelle	DM 74.—
AT-Lichtmaschine	DM 49.—
AT-Anlasser	DM 62.70
AT-Getriebe mit Hinterachse und Bremsen	DM 440.—
AT-Lenkung	DM 42.20
AT-Stoßdämpfer vorn	DM 15.50
AT-Bremsbacke	DM 3.—

Ersatzteile

Kurbelwelle	DM 85.—
Kurbelgehäuse	DM 185.—
Zylinderkopf	DM 79.—
1 Satz Zylinder mit Kolben, Kolbenringen und -bolzen	DM 128.80
1 Stoßdämpfer vorn	DM 21.50
Auspuffanlage komplett	DM 33.—
1 Tür grundiert	DM 112.50
1 Kotflügel vorn grundiert	DM 100.—
1 Stoßstange vorn	DM 150.—
1 Radkappe	DM 8.50

Hersteller:

Volkswagenwerk AG, Wolfsburg/Hannover



TEST KARMANN-GHIA

F O R T S E T Z U N G

SAXOMAT-TUCKEN

übergegangen ist, das Einlaufen der Lenkungen den ersten 20 000 Fahrkilometern zu überlassen. Zweifellos entspricht die Lenkung des Volkswagens nicht mehr dem, was man nach dem heutigen Stand der Technik verlangen kann. Der seit einiger Zeit serienmäßig eingebaute Lenkungsdämpfer verhindert zwar das früher bei eingelaufenen Lenkungen bisweilen aufgetretene Flattern, aber damit wurde erst eine teilweise Verbesserung erzielt. Eine exakter arbeitende Lenkung ist unserer Meinung nach die nunmehr notwendigste Vervollkommnung an dem sonst so vorbildlich durchentwickelten Volkswagen. Bei einem in Preis und Charakter anspruchsvolleren Wagen wie dem Karmann-Ghia fällt das natürlich besonders auf.

Auch um eine Eindämmung der Übersteuer-tendenz sollte man sich weiterhin bemühen. Das ist bei Heckmotorwagen nicht so ganz einfach; der Fiat 600 und besonders die Renault Dauphine (kaum dagegen die Floride) übersteuern ebenfalls deutlich. Das ändert aber nichts daran, daß neutrale und selbst leicht untersteuernde Wagen in der Hand durchschnittlich begabter Normalfahrer sicherer sind.

Der Karmann-Ghia ist ein beliebtes Objekt für Leute, die mit der vom Werk serienmäßig gelieferten Motorleistung nicht zufrieden sind. Besonders die Expreß-Zweivergasieranlagen der Firma Autotechnik in Hannover und die in verschiedenen Stufen angebotenen Okrasa-Anlagen der Firma Oettinger in Friedrichsdorf/Taunus sind seit langem erprobt und können bedenkenlos eingebaut werden, ohne daß damit der Lebensdauer des Motors geschadet wird (man muß sich dabei natürlich darüber klar sein, daß den Garantiebedingungen des Werks entsprechend die Garan-

tie mit dem Einbau solcher Anlagen erlischt). Den Karmann-Ghia mit einem Porsche-Motor zu versehen, dürfte allerdings über das Ziel etwas hinausschießen, weil er in Fahrwerk und Bremsen den dabei möglichen Fahrleistungen und Beanspruchungen nicht mehr



Der Karmann-Ghia hat das Lenkrad des normalen VW. Zur serienmäßigen Ausstattung gehören Lichtlupe, elektrische Uhr und Kraftstoffanzeige, außerdem wie auch beim normalen VW Scheibenwascher.

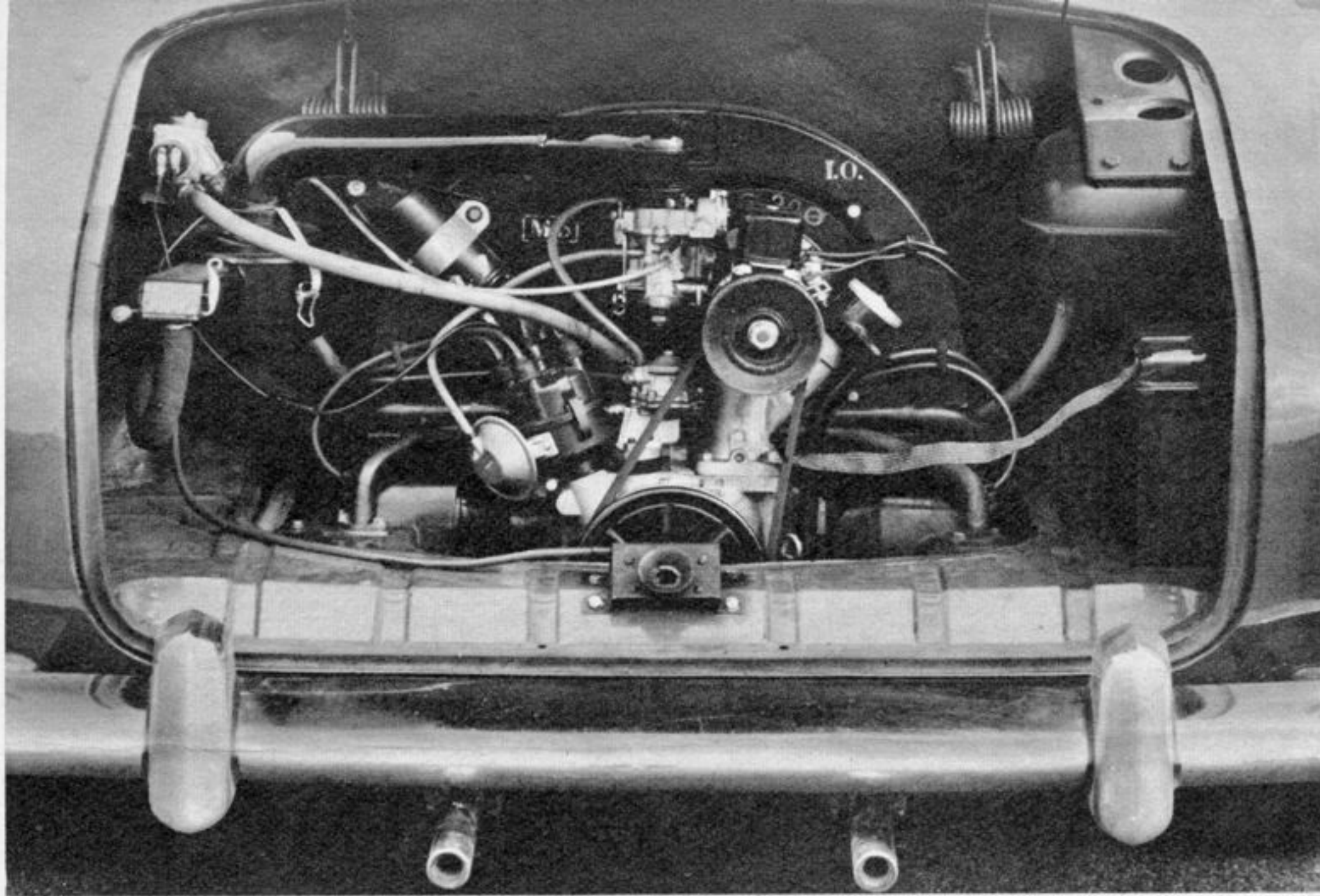
gewachsen ist. Denn auch der Karmann-Ghia hat die normalen Volkswagen-Bremsen, die zwar zuverlässig und gleichmäßig arbeiten, aber – besonders bei höheren Geschwindigkeiten – keine Wunder an Verzögerung mehr erbringen können.

Sowohl mit dem Karmann-Ghia als auch dem 34 PS-VW als auch dem Saxomat haben wir uns schon mehrfach beschäftigt, aber die Verbindung dieser drei Dinge und besonders die des VW-Motors mit dem Saxomat war neu. Bekanntlich ist der Volkswagen seit geraumer Zeit mit Saxomat lieferbar, ohne daß freilich sehr dafür geworben wird. Auch dauerte es noch etliche Monate länger als eigentlich vorgesehen, bis es soweit war, woraus auf gewisse Probleme zu schließen war.

Wir sind eigentlich bei allen bisher gefahrenen Saxomat-Wagen zu einem positiven Urteil über den Wert dieser Kupplungsautomatik gekommen und empfanden sie immer als eine angenehme Bedienungs-erleichterung ohne wesentliche Nachteile. In Verbindung mit dem Volkswagen bzw. dem Karmann-Ghia gefiel sie uns aber nicht so gut wie sonst. Am besten schildern wir unsere praktischen Erfahrungen:

Äußerlich sichtbare Merkmale des Saxomat-VW sind das fehlende Kupplungspedal und die verchromte Hülse des elektrischen Kontaktes am Schalthebel. Dieser Kontakt betätigt bei Berührung des Schalthebels ein Steuerventil, das einer Membran-Dose, dem sogenannten „Servo-Motor“, Unterdruck zuführt, wodurch die Kupplung getrennt wird. Die von uns bisher gefahrenen Saxomat-Wagen hatten durchweg Lenkrad-Schaltungen, bei denen der elektrische Kontakt so fein ansprach, daß schon bei der kleinsten Berührung des Schalthebels die Kupplung getrennt wurde. Der Mittelschalthebel des Volkswagens liegt zwischen Fahrer und Beifahrer in einem Bereich, in dem unbeabsichtigte Berührungen sehr viel leichter möglich sind als bei einer Lenkradschaltung. Vermutlich aus diesem Grund war der Kontakt so eingestellt, daß er nicht schon bei einer leisen Berührung,





Am gut zugänglichen Motor des Karmann-Ghia sieht man rechts den Unterdruck-Reservebehälter für den Saxomat, links das Steuerventil, das durch eine Unterdruckleitung mit dem Ansaugrohr verbunden ist. FOTOS: WEITMANN

sondern erst bei einer stärkeren seitlichen Beanspruchung des Schalthebels ansprach. Da aber Steuerventil und Servomotor mit einem gewissen zeitlichen Verzug arbeiten, trennte die Kupplung noch nicht sofort, und man mußte darum entweder den Schalthebel einen Augenblick festhalten oder aber den Gang mit Gewalt „herausreißen“. Ein schnelles, leichtes Schalten, wie man es beim Volkswagen sonst gewöhnt ist, war also in Ermangelung eines rechtzeitig zu tretenden Kupplungspedals gar nicht möglich. Bis zum Einschalten des nächsten Ganges war zwar dann die Kupplung getrennt, aber das Herausreißen ging uns ebenso gegen den Strich wie das krampfartige Festhalten, bis die Kupplung getrennt war. Lenkradschaltungen scheinen also für den Saxomaten weit besser geeignet zu sein als für die im Prinzip sehr gute und funktionelle Mittelschaltung des Volkswagen.

Weiter stellten wir eine Erscheinung fest, die uns beim Volkswagen ganz neu war: sehr oft blieb beim Herunterschalten und gleichzeitigen Bremsen, besonders an Kreuzungen, der Motor stehen. Das war äußerst unangenehm und führte bisweilen zu prekären Verkehrssituationen, weil man infolge der Anlaßsperre erst die Zündung aus- und wieder einschalten muß, ehe man den Motor wieder anlassen kann. Zwar kann man bei rollenden Wagen den Motor auch mit eingeschaltetem Gang wieder zum Laufen bringen (dies ist durch einen im Saxomat eingebauten Sperrfreilauf möglich, der die bei stillstehendem Motor getrennte Fliehkraftkupplung überbrückt), aber dabei geht ebenfalls sehr viel Zeit verloren, weil zunächst der Schalthebel losgelassen und der Unterdruck im Servo-Motor abgebaut werden muß. So haben wir uns mehr als einmal ein simples Kupplungspedal herbeigewünscht.

Nachdem in einer VW-Werkstatt der Leerlauf schneller eingestellt worden war, zeigte sich, warum man ihn so knapp reguliert hatte: nunmehr begann der Wagen nach dem Einschalten eines Ganges im Stand schon ohne Gasgeben loszurollen, so daß man ihn stets mit der Bremse festhalten mußte, wenn man nicht harmlose Fußgänger oder in der Nähe parkende Autos gefährden wollte. Besonders munter tat er das bei kaltem Motor, wenn die Warmlaufautomatik für erhöhte Leer-

laufdrehzahl sorgte. Warmlaufautomatik und Saxomat vertragen sich offenbar nicht gut. Hinzu kam ein weiterer Nachteil: auch bei noch so vorsichtig dosiertem Gas war die Kupplung nicht zu weichem Greifen zu bringen, sondern faßte sofort ziemlich hart und energisch. Zentimetergenaues Langsamfahren war also kaum möglich.

Da beim Absinken der Motordrehzahl unter eine bestimmte Grenze die Kupplung durch Fliehgewichte automatisch getrennt wird und diese Drehzahl ziemlich hoch (bei ca. 1500 U/min) zu liegen schien, konnte man die Elastizität des VW-Motors im unteren Drehzahlbereich überhaupt nicht ausnutzen. Fuhr man zum Beispiel mit 20 km/h um eine Straßenecke, spürte man stets beim Gasgeben den deutlichen Ruck der wieder fassenden Kupplung. Beim langsamen Fahren in Stadtverkehrs-Schlangen war es aus diesem Grund notwendig, schon bei ca. 35 km/h in den II. und bei 20 km/h in den I. Gang zurückschalten, wenn man ruckfrei fahren wollte – ebenfalls eine Fahrweise, die jedem guten VW-Fahrer bestimmt gegen den Strich geht.

Aus alledem schließen wir, daß die richtige Einstellung des Saxomat beim Volkswagen (da sich die VW-Limousine und der Karmann-Ghia in bezug auf Motor, Getriebe und Fahrwerk nicht unterscheiden, gelten unsere Feststellungen zum Saxomat natürlich für beide Wagen) Probleme aufgibt, die bisher noch nicht befriedigend zu lösen sind. So sehr wir den Saxomat bei anderen Wagen – beim Opel Rekord zum Beispiel oder beim Ford Taunus 17 M – als Erleichterung empfanden, die sportlichen Ansprüchen vielleicht nicht ganz gerecht wird, aber doch auf jeden Fall völlig befriedigend funktioniert: beim Volkswagen schien er uns keine gute Lösung zu sein. Dabei spielt auch die Tatsache eine Rolle, daß der VW viel geschaltet werden will, während automatische Kupplungen merkwürdigerweise zur Schaltfaulheit verleiten – vielleicht deswegen, weil sie die Vorstellung eines automatischen Getriebes suggerieren. Für Sonderfälle – so zum Beispiel bei Beinamputierten – mag der Saxomat auch beim VW einen Sinn haben, aber normalerweise lassen sich VW und Karmann-Ghia – zumal sie eine sehr exakte und leichtgängige Schaltung haben – mit einer normalen Kupplung besser und sicherer fahren. R. S.

DAS OFFENE WORT

DER LANGE ARM

Mein Herr, Sie werden beneidet, denn Sie haben etwas erreicht.

Sie besitzen ein komfortables Heim mit sehr viel Stil und noch mehr Kupfer, Sie haben ein Auto oder zwei, ein Motorboot, einen Hund mit Stammbaum und eine reinrassige Freundin, oder umgekehrt.

Das alles macht Sie sehr sicher.

Sie treten sicher auf und sicher auch mal daneben oder mittenrein, aber was macht das schon – wagt jemand aufzumucken?

Ich – denn ich habe Sie beobachtet.

Sie kommen mir immer wieder unter die Augen, auf Zehntausenden von Autobahnkilometern.

Da fahren Sie mit hundertzwanzig und mehr, und Sie halten die linke Hand lässig am Lenkradkranz, ganz unten, da, wo es fünf nach halb sieben ist.

Und den ganzen langen Arm, der Ihnen im Geschäftsleben so nützlich ist, den haben Sie auf der Lehne des Nebensitzes abgelegt – obwohl da niemand sitzt, der sich geschmeichelt fühlen könnte.

Sie fahren allein von Müller zu Krause, und Ihr berühmter rechter Arm liegt nutzlos neben Ihnen auf der Lehne des leeren Sitzes. Wie ein Stofftiger im Rückfenster – genauso unsinnig. Ihre linke Schulter haben Sie in die Ecke zwischen Türpfosten und Sitzlehne geklemmt.



Das finden Sie schick, wie?

Dabei macht diese unnatürliche Haltung aus Ihnen ein kümmerliches Häufchen, das in dem viel zu großen Auto verloren und lächerlich wirkt.

Auch Ihr Jacket scheint drei Nummern zu groß, so hoch ist es gerutscht, fast zu den Ohren.

Mich stört das, was Sie da machen, sehr: Sekundenlang sind Sie neben mir, oder bin ich neben Ihnen, sind Sie vor oder hinter mir oder bei hundertzwanzig und mehr begegnen wir einander – das macht zusammen zweihundertvierzig.

Sekundenlang gerate ich in den Bannkreis Ihrer Dummheit und bin ihr ausgeliefert.

Sie ähneln einem betrunkenen Kuhjungen in einem Salon in Arizona, der mit glasigem Blick am Hahn seines entscherten Colts spielt. Der dabei wunder denkt, was er macht. Er ist betrunken, das entschuldigt ihn, auch ist er von Natur aus blöd.

Aber Sie?

Sie fahren hundertzwanzig und mehr mit einer Hand, die ganz lässig den Lenkradkranz berührt, da, wo es ungefähr fünf nach halb sieben sein dürfte.

Aber es ist fünf vor zwölf, nur, daß Sie es nicht wissen. Das entschuldigt Sie nicht.

Ab morgen, mein Herr, werden viele vor, hinter oder neben Ihnen sein, die dies gelesen haben . . .

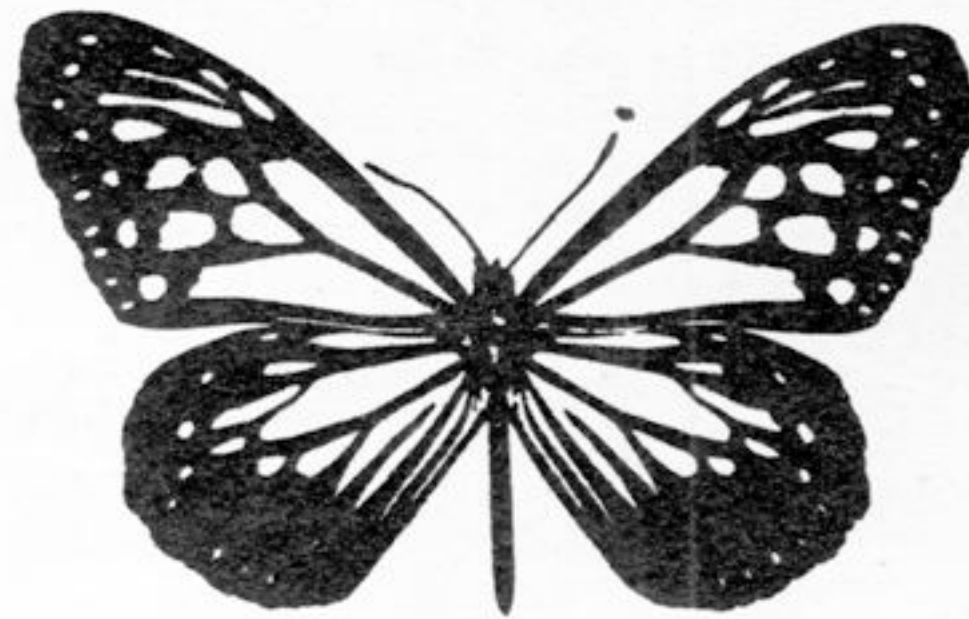
Viel Vergnügen also!

B. Busch

Klar in der Konstruktion,
mit größter Präzision gebaut
und -wie ein edler Stein-
aus bestem, wertvollem Material-
diese Eigenschaften hat der Saxomat.
Und er besitzt einen weiteren Vorzug:
er kommt aus dem Hause Fichtel & Sachs.
Das ist die Garantie für seine Güte;
deshalb können Sie dem Saxomat
Vertrauen schenken.



Saxomat



Er schenkt Ihnen dafür das beschwingte,
das leichte Fahren.
Er gibt Ihnen neue Freude an Ihrem Wagen;
müheles schalten Sie, ohne Kupplungspedal.
Ihr persönlicher Fahrstil bleibt,
sportlich straff oder weich -
der Saxomat paßt sich vollkommen an.
Gelöst und entlastet
sitzen Sie am Steuer.
Ihr Augenmerk ist frei
für Straße und Landschaft.

FICHTEL & SACHS AG, SCHWEINFURT