

Nr. 15/61 · 6. 12. 61 · DM 1,50

Im Abonnement: DM 1,35 zuzügl. 15 Pf Zustellgebühr  
SCHWEIZ 1,60 FR. · ÖSTERREICH 11 S.

E 3757 D

# hobby



**VW1500 Karmann Ghia:**

# Volks-Traum-Wagen

VW 1500 Karmann Ghia:

# Der neue Volks-

*Traum*

# Wagen



**SCHWUNGVOLL** weist der Schriftzug Ghia in den akkurat ausgerichteten Buchstaben K-A-R-M-A-N-N auf die Verbindung von italienischer Verve mit niedersächsischem Qualitätsstreben hin. In dieser glücklichen Verbindung dürfte wohl auch das Erfolgsgeheimnis des neuesten Volks-Traum-Wagens zu suchen sein. Über die Formgebung mag man geteilter Meinung sein. Fest steht nur, daß aus einem guten Dutzend von Entwürfen des Meisters diese Form gewählt wurde —, nicht aus produktionstechnischen Gründen.



Auf der Bundesstraße 51 von Münster nach Bremen hatte ich jüngst ein Coupé vor mir, dessen Eleganz unverkennbar von der Handschrift eines italienischen Meisters stammte. Und richtig, da war auch schon der schwungvolle Schriftzug des Maestro Ghia aus Turin, kunstvoll verschlungen in die beinahe preußisch ausgerichteten Buchstaben Karmann.

Errötend folgte ich seinen Spuren, auch

als der Fahrer trotz heftiger Böen den Gashahn mächtig aufdrehte, weil er sich verfolgt sah, und landete so auf dem kürzesten Wege im neuen modernen Werk der Wilhelm Karmann GmbH in Osnabrück.

Derart geleitet, konnte ich dem Wunsch nicht länger widerstehen, selbst einmal für einen Tag den neuen Wagen, den 'großen' Karmann-Ghia, in allen Gangarten und auf allen möglichen und un-

möglichen Straßen zu bewegen, um den hobby-Lesern schnellstens darüber berichten zu können.

Das Fahrgestell des neuen Karmann-Ghia-Coupé ist uns von der VW-1500-Limousine her bekannt; also reichte ein Testtag gut aus, um die spezifischen Eigenarten des Coupés zu erforschen. Das neue Coupé hat dem 1200-Coupé — das im Jahre 1955 auf den Markt kam — voraus, daß es von Wolfsburg aus bereits mit allem guten Drum und Dran, vom Scheibenwascher bis zur Sicherheitsgurtbefestigung, bestückt werden kann. Wer sich des ersten Karmann-Ghia vor vielen Jahren erinnert, der weiß, wie man damals einen eleganten Hut über eine mehr als primitive Ausstattung gestülpt hat, der erinnert sich einer Windschutzscheibe, die die mäßige Inneneleganz spiegelte, er erinnert sich aber sicher auch, wie begeistert man dennoch von diesem Coupé war, das nicht viel mehr als der damals recht müde VW leistete und den-

noch fast doppelt soviel kostete. Das Volkswagenvolk hatte die erste Version seines Volkstraumwagens.

Das neue Coupé ist außen wie innen eine Augenweide, eine glückliche Mischung von Meister Ghias leichter Hand und norddeutschen Fäusten. Das dürfte denn auch das Geheimnis sein, das Geheimnis des Erfolges: vom Typ 1200 des Karmann-Ghia wurden bis heute 100 000 Fahrzeuge gefertigt, und es werden noch viele folgen. Vergleichen wir einmal, was in der Bundesrepublik im ersten Halbjahr 1961 an Coupés und Cabriolets zugelassen wurde:

Auto Union 1000 SP	423
Mercedes Benz 190 SL	463
BMW 700 Coupé und Sport	1100
NSU-Sportprinz	807
Porsche 1600 usw.	1091
VW Cabriolet	2824
Karmann Ghia	3332

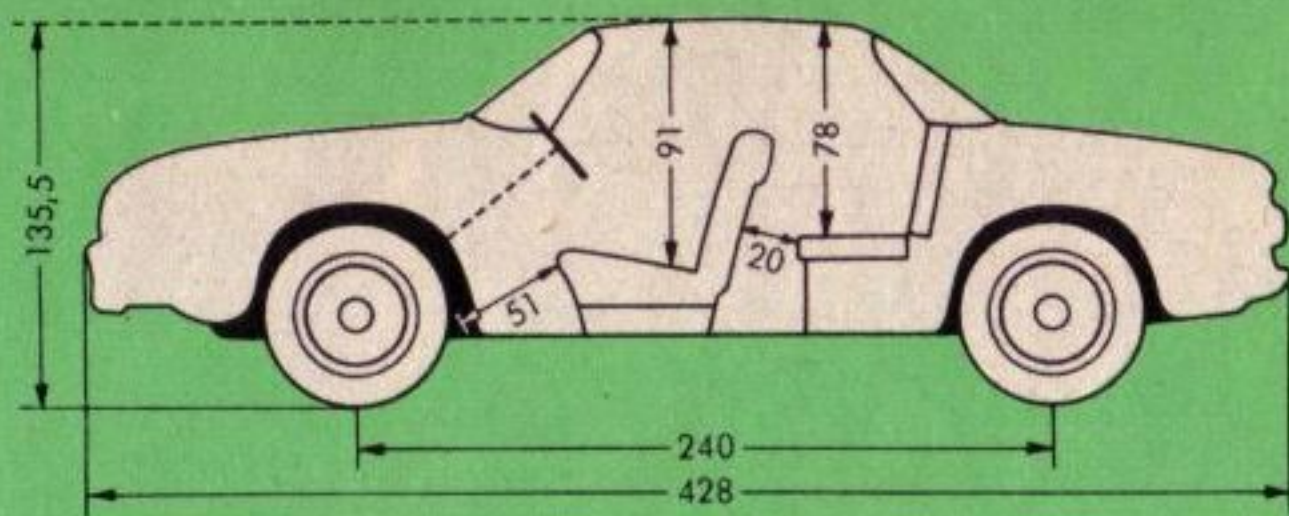


**PRODUKTIONSTECHNISCH** ist die an den Längsseiten laufende Profilkante eine Erschwernis, doch Meister Ghia wollte es so, und Karmann war nicht dagegen. Mit Ausnahme der Ausstellfenster lassen sich die Seitenscheiben voll versenken. Die hinteren Seitenfenster sind ausstellbar.

Karmann - Ghia hält die Spitze! Das liegt nicht allein am Preis und schon gar nicht an seinen Fahrleistungen — das ist eben ein 'Naturwunder' wie beim VW! Dieses Wunder läßt sich nicht transponieren. Renault hat es mit dem Floride versucht, der weitaus eleganter als der Karmann Ghia 1200 wirkt. Und doch blieb der hundertprozentig erwartete Erfolg aus, denn die Kapazität der Produktionsanlagen für den Floride wird nur zum Teil genutzt.

Wir kolportieren diese Wendung keineswegs mit teutonischem Behagen, sondern bedauern sie, weil wir den Floride für ein elegantes und leistungsfähiges Fahrzeug halten. Des Wunders und nicht nur des Wirtschaftswunders liebste Kind ist halt immer noch der 'Käfer' und mit ihm alles, was an ihm dranhängt. So ist das nun einmal.

Ob dem VW-1500-Karmann-Ghia-Coupé die gleiche Entwicklung wie seiner kleineren Schwester beschieden sein wird, das steht vorerst noch in den Sternen. Die Auftragseingänge weisen darauf hin, daß die Sterne günstig stehen, denn — und das ist des Wunders andere Seite — es gibt sonst kein 1,5-l-Coupé unter



## hobby testet: VW 1500 Karmann Ghia

### Motor:

Viertakt-Vierzylinder-Boxer. Bohrung 83 mm, Hub 69 mm, Hubraum 1493 ccm. Leistung 45 PS bei 3800 U/min, max. Drehmoment 10,8 mkg bei 2000 U/min. Vergaser Solex 32 PHN Flachstrom. Zentrale Nockenwelle. Luftkühlung durch Gebläse. Elektrische Anlage 6 Volt.

### Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe.

### Untersetzungen:

1. Gang 3,80:1, 2. Gang 2,06:1, 3. Gang 1,32:1, 4. Gang 0,89:1, R-Gang 3,88:1, Achsuntersetzung 4,125:1.

### Fahrwerk:

Motor hinten, Antrieb hinten; Einzelradaufhängung. Federung vorn: 2 Drehfederstäbe, Stabilisator.

Federung hinten: 2 Drehfederstäbe. Vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer. Schneckenrollenlenkung mit geteilter Spurstange, hydraulische Vierradbremse, Handbremse auf Hinterräder, Bereifung 6,00-15, Tankinhalt 40 l.

### Karosserie:

Stahl auf Plattformrahmen.

### Abmessungen und Gewichte:

Radstand 240 cm, Spurweite vorn/hinten 131/134,6 cm. Länge 428 cm, Breite 162 cm, Höhe 135,5 cm. Sitzbreite vorn 2 x 55 cm, hinten 132 cm. Leergewicht 900 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1250 kg, Nutzlast 350 kg.

### Messungen:

Höchstgeschwindigkeit 133 km/h.

### Beschleunigungen:

0 bis 60 km/h 9,5 sec, 0 bis 80 km/h 14,8 sec, 0 bis 100 km/h 24,5 sec.

Preis: DM 8750.—.

### Pluspunkte:

Elegantes Coupé mit langlebigem Motor in bester Verarbeitung zu einem guten Preis.

### Minuspunkte:

Zu geringe Motorleistung im Verhältnis zum Gewicht und damit ein Handicap für ausgesprochen sportliche Fahrweise.

10000 Mark, nicht einmal das von Opel, das ja mit einem 1,7-l-Motor ausgerüstet ist und außerdem mehr ein Coupé-Kompromiß, als ein reinrassiges Coupé ist. Unter 10000 Mark gibt es noch das 1,3-l-Coupé Plein Ciel von Simca (9700.—

DM) und 'Capri' auf dem Fahrgestell des 1,4-l-Ford Consul 315 (etwa 9000.— DM). Das Isabella-Coupé wird nicht mehr gefertigt und kostete bereits mehr als 10000 Mark. In seiner Klasse ist also das neue Karmann-Ghia-Coupé konkurrenzlos.

Doch darauf baut man bei Karmann nicht; man baut auf's 'Grundsolide', man baut ein Fahrzeug, das heute so modern wie morgen ist und heute so gut gefällt (oder nicht gefällt) wie morgen. Ein Mensch, der mit Wagen wie Maybach, Horch, BMW großgeworden ist, den Lancia Aprilia über alles schätzte, die Qualität eines Rolls Royce, eines Rover oder Peugeot zu schätzen weiß, der fühlt sich angesichts der Karosseriearbeit beim Karmann-Ghia-Coupé sofort heimisch. (Für unsere Leser in Österreich sei auch noch der Begriff Gräf und Stift angeführt, eine Firma in Sievering, die sich einmal mit Rolls Royce und Maybach messen konnte.)

Auch im 'Wohnraum' des Coupé herrscht der gleiche Geist, wenn auch hier das eine oder andere zu bemängeln

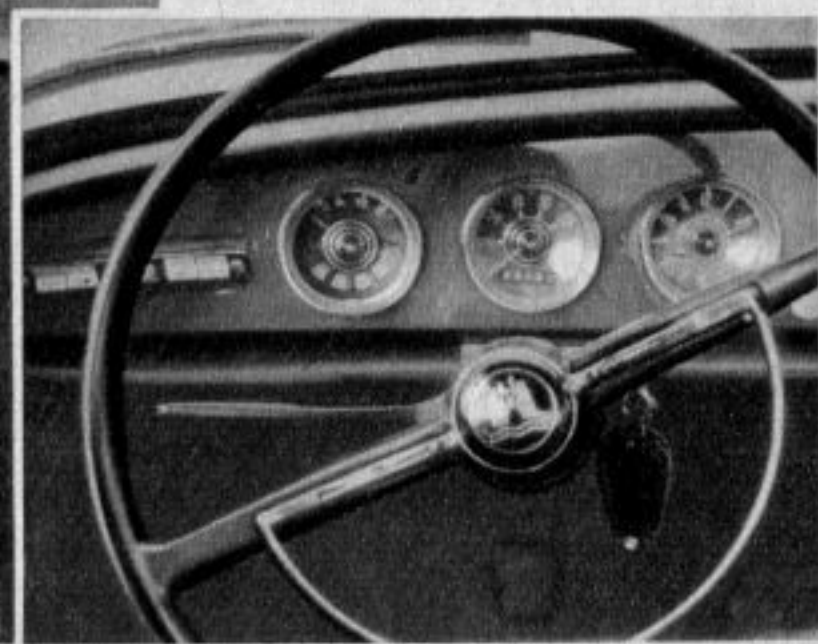
wäre. Die Sitzbespannungen des Testwagens waren aus Stoff; allerdings bietet man auch solche aus PVC-Folie an, die für die Sitz- und Rückenflächen nicht nur aus gesundheitlichen Gründen wenig empfehlenswert sind. Lenkrad und Armaturenbrett sind in Schwarz gehalten; was sich jedoch ab und an (je nach Witterung) in der Windschutzscheibe spiegelt, das ist der verchromte Halbring am Lenkrad für das Horn. Konzessionen an den Publikumsgeschmack, über denen man stehen sollte!

Die Sicht ringsum ist ausgezeichnet, weil man nicht mehr wie beim 1200-Coupé im 'Keller' sitzt, sondern über der Straße, und zudem in einem Glaskasten, der nur von dünnen, jedoch kräftigen Pfosten unterbrochen wird. Leider ist die Windschutzscheibe serienmäßig aus vorgespanntem und nicht aus Verbund-Glas, das für ein schnelles und tief liegendes Coupé zweifellos günstiger ist. Gegen Aufpreis ist Verbundglas jedoch zu haben.

Die Sitze sind körpergerecht geformt, der Schalthebel liegt richtig in der Hand,



**WEIT AUSLADENDE TüREN,** vollversenkbare Seitenscheiben, mit Ausnahme der Schwenkfenster, dünne Windschutzscheibenpfosten. Die Armaturen (unten) sind gleich denen der Limousine.





**DER KOFFERRAUM** unter der Bughaube besitzt den Vorteil, unzerklüftet zu sein. Mit einigem Geschick kann man darin allerhand unterbringen.

ebenso das Lenkrad, das jedoch auch hier wie bei der Limousine eine Nummer größer sein könnte.

Der Schwerpunkt des Coupé liegt tiefer. Daher die noch bessere Straßenlage als bei der Limousine. Das Coupé ist 40 Kilogramm schwerer, daher die Schwierigkeit, die gleichen Beschleunigungsdaten wie bei der Limousine herauszuholen. Bis 80 km/h dürfte der — vom Gewicht mitbestimmte — Rollwiderstand höher wiegen als der bessere Luftwiderstandsbeiwert, der erst bei der Höchstgeschwindigkeit zum Tragen kommt, die mit 133 km/h die der Limousine um 5 km/h übertrifft. Auf langen Autobahngeraden, mit gutem Wind und etwas Gefälle dürfte man an 140 km/h herankommen. Aber nur dann, denn das Coupé braucht schon einen guten Anlauf, um die 100-km/h-Marke zu überspringen. 45 PS für 900 Kilogramm Leergewicht ergeben ein Leistungsgewicht von 20 kg/PS; die 'Dame' von Porsche weist 15 kg/PS auf.

Sehr schön hat Ghia das Problem gemeistert, die 15"-Räder harmonisch einzufügen. Die entsprechend großen Radkästen begrenzen den Türanschlag vorn, so daß man, wie bei allen Heckmotorwagen, seine Beine beim Einsteigen einfädeln muß. Auch bei den Pedalen machen sich die Radkästen bemerkbar, sie

**120 LITER** Rauminhalt im Heck-Kofferraum über dem Motor. Der Kofferdeckel wird mit einem Schlüssel geöffnet und verschlossen.

stehen ein wenig zu dicht nebeneinander.

Unwahrscheinlich groß in der Literzahl, aber sicher heftig umstritten ist der Gepäckraum mit 625 Litern. Der Inhalt setzt sich so zusammen: unter der Bughaube 205 Liter, über dem Motor 120 Liter, hinter der Fond-Sitzbank 90 Liter und auf der Fondsitzebank bei vorgeklappter Lehne 210 Liter.

Der Heckdeckel läßt sich nicht wie bei der Limousine mit einem Hebelzug im linken Türholm öffnen, sondern man hat dafür einen Schlüssel. Das ist vernünftig, ebenso vernünftig beim Coupé die Sitzlehnenarretierung à la Arabella, die in der Lehne, und nicht wie beim VW 1500 über die geschlossene Tür, auszulösen ist, da Fondsitze selten benutzt werden.

Die Armaturen sind die des VW 1500. Merkwürdigerweise wünscht man sich hier den Tacho größer, weil bei sportlicher Fahrweise, wo die Augen stets auf die Straße gerichtet sein müssen, nur Sekundenbruchteile für den prüfenden Blick auf die Tachonadel übrigbleiben. Der Scheibenwischer läßt sich in den Geschwindigkeiten stufenlos regeln, der Scheibenwascher ist der des VW 1500.

Das also ist das VW-1500-Karmann-Ghia-Coupé von heute, morgen und wahrscheinlich auch übermorgen. Es wird seinen Weg machen!