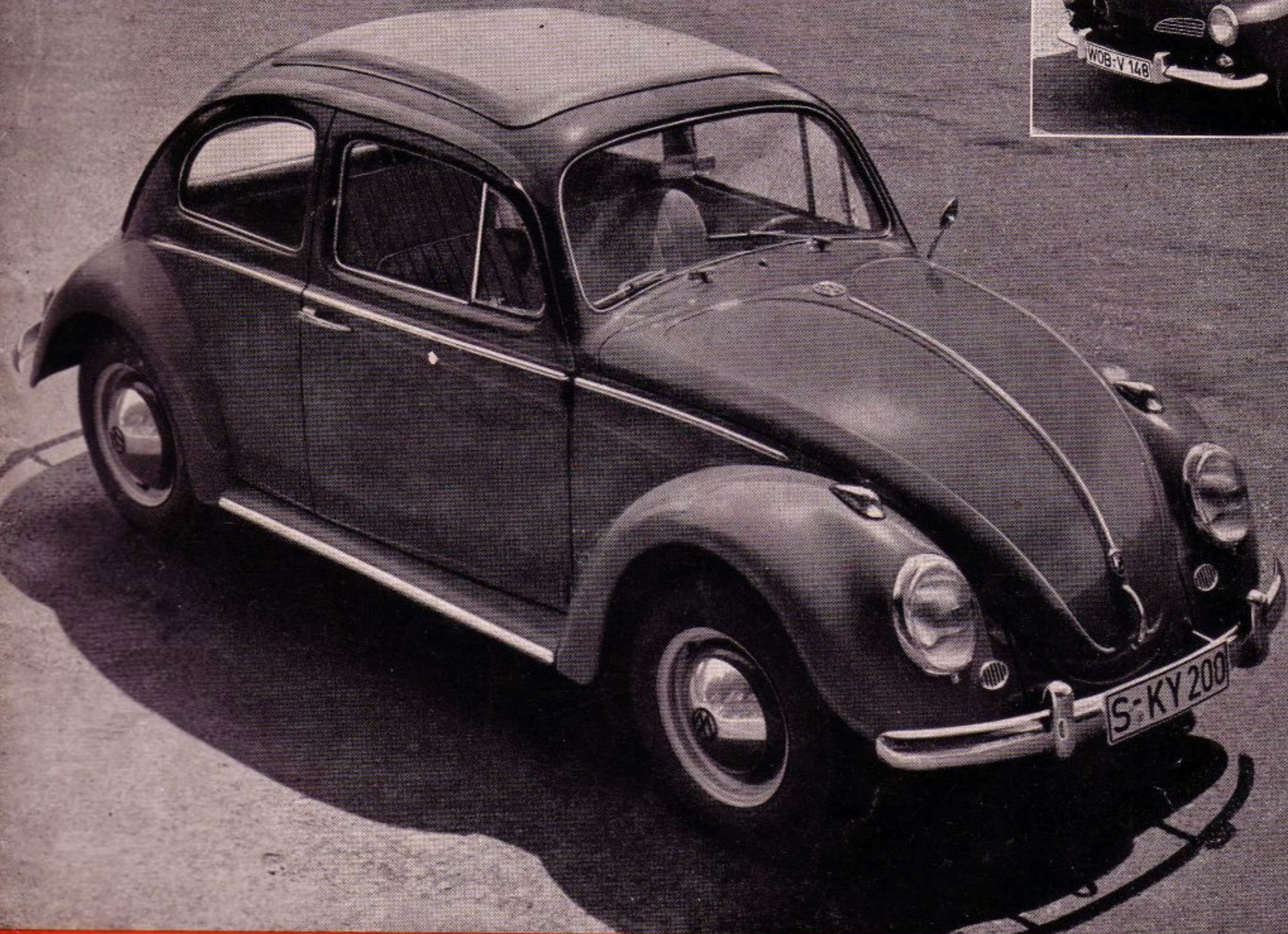


**DER
MOTOR
TEST**

AUS DEM VERLAG
VON

das AUTO
**MOTOR
UND
SPORT**

**VOLKSWAGEN
UND
KARMANN-GHIA**



WIE LANGE NOCH?

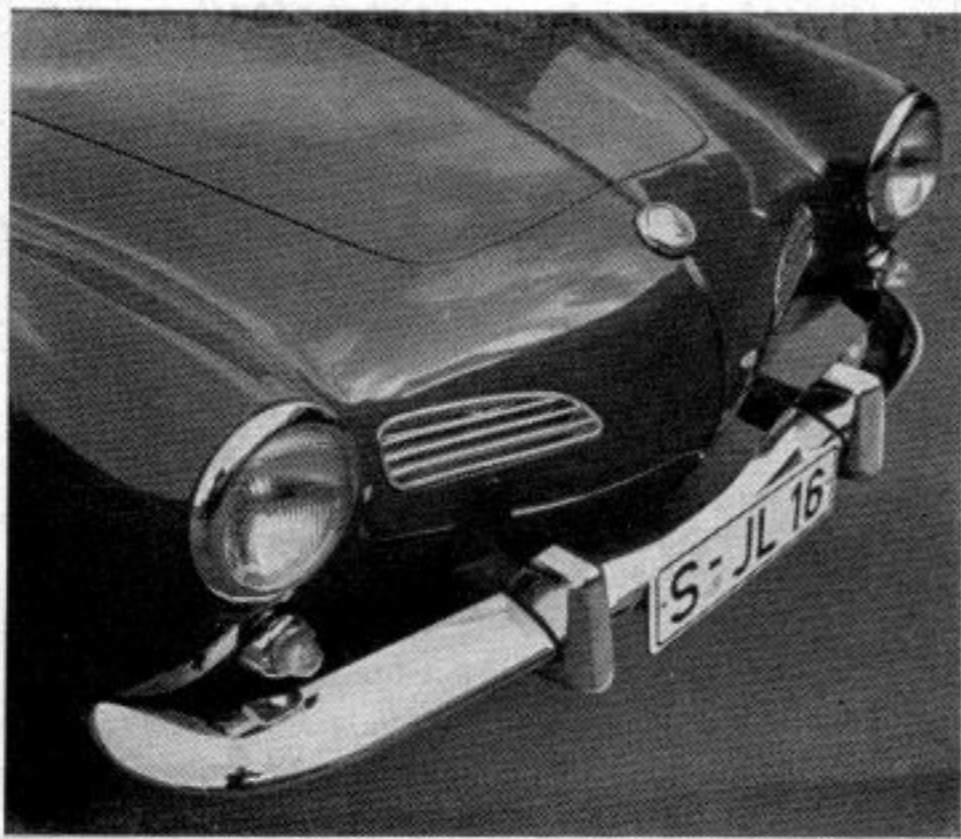
KRITIK DER FAHREIGENSCHAFTEN

BETRIEBSKOSTEN AUF HELLER UND PFENNIG

HEFT 21/1961

POSTVERLAGSORT. STÜTTGART

DM 3.-



Viel Vergnügen mit dem Karmann-Ghia

Wiewohl viel jüngeren Alters als der normale Volkswagen, wurde auch der Karmann-Ghia längst zu einem traditionellen Modell im VW-Verkaufsprogramm. Bei ihm hat es sich ebenfalls glänzend bewährt, die einmal eingeführte Karosserieform ohne Rücksicht auf willkürliche Modewechsel beizubehalten, den Wagen aber dafür von Zeit zu Zeit liebevoll in seinen Einzelheiten noch besser, noch wertvoller, noch feiner, noch reifer zu machen. Wiederum bestätigt es sich hier, daß die Mehrzahl der Käufer selbst bei einem anspruchsvollen, seiner ganzen Anlage nach von vornherein eher sonntäglichen und keineswegs unbedingt auf eine Linie nach der allerneuesten Tagesmode oder auf extravagante Konstruktionsmerkmale erpicht sind. Die Leute verzichten auch bei einem Wagen dieser Art lieber auf extreme Fahrleistungen, die sowieso kaum je zum Einsatz kämen, als auf Zuverlässigkeit und wirtschaftlichen Betrieb. So wurde der Karmann-Ghia seit Jahren zum beliebtesten, meistgebauten und meistgekauften Zweisitzer auf dem deutschen Markt.

In seinem mechanischen Teil ist der Karmann-Ghia mit der VW-Limousine nahezu völlig identisch. Trotz dieser weitgehenden Übereinstimmung handelt es sich aber bei beiden um zwei ganz verschiedene Autos. Sie gleichen sich – keineswegs nur äußerlich – untereinander weniger als die Modelle mancher Marken, die in harter Konkurrenz stehen und nicht annähernd so viele Gemeinsamkeiten in ihren technischen Daten aufweisen.

Die Freude an den Karmann-Ghias der ersten Jahre hatte unter zwei beträchtlichen Fehlern gelitten, die inzwischen dankenswerterweise beide behoben wurden. Zum einen vermochte anfangs die Belüftung des Wagens gar nicht zu befriedigen, zum anderen störten Spiegelungen in der Windschutzscheibe, die von der blanken Oberseite der Armaturentafel, den Instrumenten, den Knöpfen und dem Lenkrad herrührten. Diese Spiegelungen sind bis auf einen erträglichen Rest beseitigt, seit man die Oberseite der Armaturentafel mit einer Polsterung versah, die gleichzeitig den Insassen einen gewissen Unfallschutz verspricht.

Noch wesentlicher aber erscheint die systematische Verbesserung der Belüftung. Ursprünglich ließen sich bei naßkaltem Wetter die Fenster ringsum, ja trotz der Entfrosterungseinrichtung sogar die Windschutzscheibe, nur dann beschlagfrei halten, wenn man ein Türfenster öffnete und damit einen erheblichen Luftzug in Kauf nahm. Doch bald wurden die Warmluftzuführungen besser isoliert, deren Austrittsöffnungen im Fußraum erhielten (weiter zurück versetzt) einen günstigeren Platz, und für die Frischluft, welche durch die vorderen „Nasenhöhlen“ kommt, ersann man eine zweckmäßigere Regulierung. Als einer der ersten Wagen

überhaupt erhielt dann der Karmann sogar eine Entfrosterdüse für die Heckscheibe, ein Merkmal, das gar nicht laut genug gepriesen werden kann. Damit an der nunmehr durchaus befriedigenden Belüftung ja keiner mehr was auszusetzen hat, machte man schließlich beim Coupé im Herbst 1959 auch noch die hinteren Seitenfenster ausstellbar. So ist der Karmann-Ghia heute in der Tat einer der besttemperierten Wagen, die es gibt. Auch dem normalen VW zeigt er sich in dieser Beziehung deutlich überlegen, denn er hat ihm die zusätzliche Frischluft von vorn voraus, die sich je nach Bedarf mit der von hinten anmarschierenden

Warmluft mischen läßt, man kann den Wagen wirklich zugfrei lüften, das Heckfenster bleibt beschlagfrei und die an sich gleiche Heizung hat einen kleineren Raum zu versorgen. So bleibt höchstens noch der bescheidene Wunsch übrig, die Fensterkurbeln möchten ein wenig leichter gehen und höher übersetzt sein, damit man sie nicht fast fünfmal mühsam herumdrehen muß, bis die Scheibe ganz in der Versenkung verschwunden ist.

Mit der angenehmen Klimatisierung ist bereits eine äußerst wichtige Voraussetzung für das Wohlbefinden der Insassen gegeben. Natürlich ist aber auch durch eine qualitativ und quantitativ hervorragende Ausstattung des Wageninneren für eine behagliche Atmosphäre gesorgt. Schließlich erwartet ja heutzutage gerade der Käufer eines sportlich-eleganten Automobils weitgehende Bequemlichkeit.

Die einzigen Konzessionen, die man dem Karmann-Ghia machen muß, sind durch dessen niedrige Bauart bedingt. Zum Ein- und Aussteigen gehört, zumal an einem Bürgersteig, jugendliche Gelenkigkeit. Ferner fiel naturgemäß die Kopf-

freiheit über den Sitzen ziemlich knapp aus, so daß bereits ein mittelgroßer Mann während der Fahrt kaum mehr den Hut aufbewahren kann. Irgendeine schnelle Mütze dürfte für den Karmann-Ghia-Fahrer entschieden praktischer sein. Sie paßt ja schließlich keineswegs nur zu solchen Männern, die Pfeife rauchen oder sich einbilden, das Leben besser zu meistern.

Wissen muß man, daß die tiefliegenden, an sich hervorragend gearbeiteten Sitze eine Körperhaltung ergeben, die zuweilen magenempfindlichen oder kreislaufunfähigen Leuten wenig behagt. Dazu besteht kaum eine Chance, den linken Fuß einigermaßen geruhsam unterzubringen, was bei weiteren Fahrten durchaus stören kann. Solche Dinge müssen eben bei einem so niedrigen Auto in Kauf genommen werden, und seine Besitzer tun das ja auch. Besonders oft entzückt der Karmann-Ghia die Damen, und die sind es sowieso gewöhnt, zugunsten ihrer Eitelkeit mancherlei Unbill willig zu erdulden. Freilich stehen die Herren der Schöpfung dem schöneren Geschlecht kaum nach, wenn gewisse Zugeständnisse

Bis zum Karmann-Ghia von heute

Juli 1955

Serienbeginn Karmann-Ghia Coupé

September 1957

Zweispochen-Lenkrad mit Signalring
Lichthupe
Benzinuhr
Wandverkleidung aus Kunststoff
ferner:

Serienbeginn Karmann-Ghia Cabriolet

Dezember 1958

Oberseite der Armaturentafel gepolstert

September 1959

größere Luftöffnungen vorn
Blink-, Brems- und Schlußlicht getrennt
Scheinwerfer liegen höher und weiter vorn
hintere Seitenscheiben ausstellbar
Lenkrad mit tiefgelegter Nabe
Scheibenwascher
Armlehne auf Fahrerseite
schräge Fußplatte für Mitfahrer

August 1960

34 PS-Motor
vollsynchronisiertes Getriebe
Vergaser mit automatischer Startvorrichtung
Anlaß-Wiederholsperr

ein besonders sportliches und elegantes Aussehen ihres Wagens oder gar eine höhere Geschwindigkeit desselben ermöglichen.

Einsteigen und sitzen tut man jedenfalls im normalen Volkswagen bequemer als im Ghia. Diese Feststellung interessiert übrigens vielleicht weniger in bezug auf den speziellen Fall, als vielmehr im Hinblick auf die allgemeine Tendenz im modernen Automobilbau, nicht etwa nur sportliche Wagen, sondern auch die normalen Alltagslimousinen immer noch und noch niedriger zu bauen. Gewiß wurde da meistens bereits eine Grenze erreicht, unter die man nicht mehr gehen sollte. Warnendes Beispiel mögen die riesigen Amerikanerwagen sein, die seit etwa 1957 teilweise so niedrig wurden, daß Einstieg, Sitz und Sicht trotz der hier gebotenen Raumfülle objektiv unbefriedigend wurden.

Rein technisch unterscheidet sich das Coupé vom normalen VW nur durch die Karosserie, denn das komplette Fahrgestell samt dem Motor kommt aus Wolfsburg. Lediglich die am Zentralrahmen angeschweißte Plattform ist breiter. Die zusätzliche Ausrüstung mit dem vorderen Stabilisator entfällt, seitdem diesen alle Volkswagen serienmäßig besitzen.

Trotz des völlig gleichen Fahrwerks zeigt sich freilich das Coupé in bezug auf die Fahreigenschaften der Limousine fühlbar überlegen, was offenbar bloß der tieferliegende Schwerpunkt und wohl auch eine etwas andere Gewichtsverteilung bewirken. Der Unterschied erscheint zwar heute längst nicht so groß wie bei früheren VW-Modellen, blieb aber dennoch bemerkenswert. Vor allem in der Kurve zeigt der Karmann, wiewohl er ebenfalls übersteuert, die größere Stabilität und außerdem reagiert er bei hohem Tempo weniger empfindlich auf Seitenwind. Nun wird er allerdings auch von Haus aus insofern bevorzugt, als bei ihm für die Erstausrüstung nur einige bestimmte Reifenprofile verwendet werden, während bei der Limousine, schon der großen Produktionszahl wegen, alle deutschen Reifenmarken zum Zuge kommen müssen.

Jedenfalls darf man ganz pauschal feststellen, daß der Karmann-Ghia angenehme und sichere Fahreigenschaften besitzt, dazu eine zwar keineswegs weiche, doch absolut komfortable Federung. Er ist außerdem handlich, hat eine recht schöne Lenkung und ausgezeichnete Bremsen.

Selbstredend bedeutet auch für dieses Modell der Übergang zum neuen 34 PS-Motor samt dem vollsynchronisierten Vierganggetriebe eine wertvolle Bereicherung. Der Wagen gewann

damit an Geschwindigkeit, Beschleunigung und Steigvermögen. Die Fahrleistungen, schon bei den früheren 30 PS durchaus beachtlich, übertreffen derzeit klar die landläufigen Anforderungen, woraus sich eine angenehme Kraftreserve ebenso ergibt wie ein schonender und wirtschaftlicher Betrieb.

Der Wagen, der hier Gegenstand einer genauen Prüfung war, erreichte (Kilometerstand etwa 8500) im Mittel zahlreicher Messungen eine gestoppte Höchstgeschwindigkeit von 122 km/h. Seine Beschleunigungswerte wichen nur um Sekundenbruchteile, die ohnehin im normalen Streubereich liegen, von denjenigen unserer Test-Limousine ab, sie waren also praktisch genau die gleichen. Das Volkswagenwerk selbst nennt für das Coupé etwas langsamere Zeiten als für die Limousine, andererseits aber erweisen sich dieser gegenüber die ersteren erfahrungsgemäß des öfteren an Temperament deutlich überlegen. Darin liegt an sich kein Widerspruch, denn gewisse Leistungsunterschiede von Wagen zu Wagen lassen sich einfach nicht vermeiden, zumal hier auch Einfahrzustand und Bedienungsgewohnheiten recht starken Einfluß haben.

Im Bereich der Höchstgeschwindigkeit zeigte das Tachometer etwa 4% zu viel an, so daß bei den genannten 122 km/h die Nadel auf knapp 130 km/h stand. Natürlich war der Wagen unter besonders günstigen Voraussetzungen sogar noch schneller. So kommt man im Gefälle beispielsweise leicht auf 140 km/h.

Daß der Karmann-Ghia trotz seines um etwa 80 kg höheren Gewichtes der Limousine an Geschwindigkeit und Beschleunigung ebenbürtig und schließlich sogar überlegen ist, braucht einen nicht zu wundern. Das Coupé besitzt eben die strömungsgünstigere Form und die kleinere Stirnfläche.

Ansonsten findet man hier wiederum alle Vorzüge und Qualitäten des neuen Volkswagenmotors bestätigt. Er kommt einem, allein schon akustisch, so lebhaft und drehfreudig vor, er läuft seidenweich und zeigt eine wundervolle Elastizität. Großartig bewährt sich vor allem auch die automatische Startvorrichtung, denn unabhängig davon, ob warmes Wetter oder klirrender Frost herrscht, springt der Motor unverzüglich an und läßt sich sofort belasten. So ist der VW buchstäblich jeden Augenblick einsatzbereit. Übrigens fällt es auch auf, daß selbst bei großer Kälte die Leerlaufdrehzahl nach wenigen Betriebsminuten auf ihr normales Maß zurückgeht, daß also offenbar die Startvorrichtung nie länger als notwendig arbeitet.



Zum Vergleich

	Karmann-Ghia	Hansa 1100 Coupé	Renault Floride	
Antrieb	Heck	Front	Heck	
Motor	4 Takt	4 Takt	4 Takt	
Zylinderzahl	4	4	4	
Zylinderanordnung	Boxer	Boxer	Reihe	
Kühlung	Luft	Wasser	Wasser	
Hubraum ccm	1192	1093	845	
Leistung PS (bei U/min)	34 (3600)	55 (5000)	36 (5000)	
Literleistung PS/Liter	28,5	50,2	42,6	
Drehmoment mkg (bei U/min)	8,4 (2000)	8,4 (4000)	5,9 (3300)	
Bohrung x Hub mm	77 x 64	74 x 64	58 x 80	
Hub: Bohrungs	0,83	0,86	1,38	
Verdichtung	1:7	1:7,9	1:8	
Ventile	OHV	OHV	OHV	
Vergaser	1 Fallstrom	2 Fallstrom	1 Fallstrom	
Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/h m/s	7,1	8	10,8	
Vorwärtsgänge	4	4	3	4
Synchronisierung	I-IV	I-IV	II-III	II-IV
Schaltung	Mitte	Lenkrad	Mitte	Mitte
automat. Kupplung auf Wunsch	Saxomat	Saxomat	Ferlec	-
Vorderradfederung	Federstäbe	1 Quersfeder	Schraubenfed.	
Hinterradfederung	Federstäbe	Halbfedern	Schraubenfed.	
Reifen	5,60-15	5,60-13	5,5-15	
Bremsfläche cm ²	620	736	532	
Wendekreis-φ m	11	10,7	10	
Lenkrad-φ mm	400	410	400	
Lenkraddrehungen	2½	2⅔	4½	
Radstand mm	2400	2270	2270	
Spur mm	1305/1288	1290/1250	1250/1220	
Gesamtlänge mm	4140	4100	4260	
Gesamtbreite mm	1634	1630	1570	
Gesamthöhe mm	1330	1450	1310	
Ellbogenbreite mm	1355	1290	1240	
Kopfhöhe mm	900	900	880	
Gewicht vollgetankt kg	820	915	780	
Leistungsgewicht kg/PS	24,1	16,6	21,6	
Höchstgeschwindigkeit km/h	122	135	126	
Beschleunigung				
0 bis 60 km/h sec	10	9	10	
0 bis 80 km/h sec	17	14	17	
0 bis 100 km/h sec	31	22	29	
Verbrauch Liter/100 km	ca. 8,5	ca. 8,5 Super	ca. 7,5 Super	
Tankinhalt Liter	40	45	32	
Reichweite des Tankinhalts km	ca. 470	ca. 530	ca. 420	
Ölinhalt des Motors Liter	2,5	3,5	2,5	
Ölwechsel	alle 5000 km	alle 2500 km	alle 2500 km	
Schmierdienst	alle 2500 km	alle 2500 km	alle 2500 km	
Listenpreis (einschl. Heizung)			3 Gang	4 Gang
Coupé DM	7500.-	7785.-	8400.-	8600.-
Cabriolet DM	8250.-	9445.-	8300.-	8500.-
Cabriolet mit Hardtop DM	-	-	8815.-	9015.-
automatische Kupplung DM	310.-	295.-	350.-	-
Scheibenwascher DM	im Preis	im Preis	im Preis	-
Lichtlupe DM	im Preis	im Preis	im Preis	-
Mehrklanghorn DM	im Preis	im Preis	im Preis	-
Lenkschloß DM	25.-	-	im Preis	-
Türschloß rechts DM	im Preis	7.-	im Preis	-

Auch mit dem 34 PS-Motor zeigt der Verbrauch beim Coupé und bei der Limousine wieder eine geradezu auffallende Übereinstimmung. Offenbar wird die Ersparnis, die beim Ersteren durch die strömungsgünstigere Form theoretisch zu erwarten wäre, durch das höhere Gewicht und die etwas größere Geschwindigkeit genau ausgeglichen. So darf beim neuen Karmann-Ghia genau wie beim normalen VW der jahresdurchschnittliche Verbrauch mit etwa 8,5 Liter/100 km veranschlagt werden, und die jeweiligen Teilverbräuche (siehe Seite 15) sind ebenfalls die gleichen. Wiederum sei ausdrücklich bemerkt, daß nur Normalkraftstoff getankt werden muß.

Im Zuge der jüngsten Verbesserungen hat man hier, ebenfalls um vorn mehr Gepäckraum zu gewinnen, den Kraftstofftank umgestaltet, ohne dabei dessen stattliche 40 Liter Inhalt zu verringern. Der Dreiwegehahn, dessen Erhaltung beim Volkswagen immer wieder dankbare Erwähnung verdient, wurde beim Ghia serienmäßig durch eine Benzinuhr ergänzt, die sehr deutlich und recht genau anzeigt.

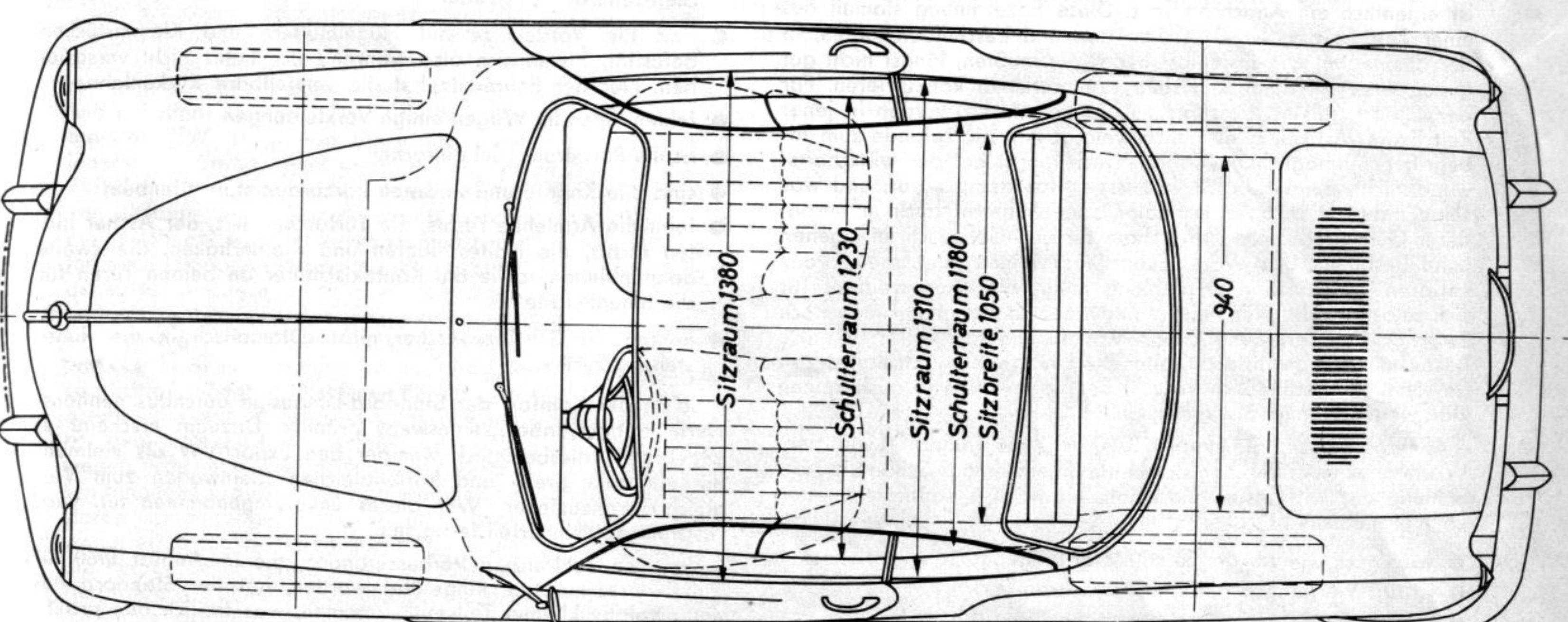
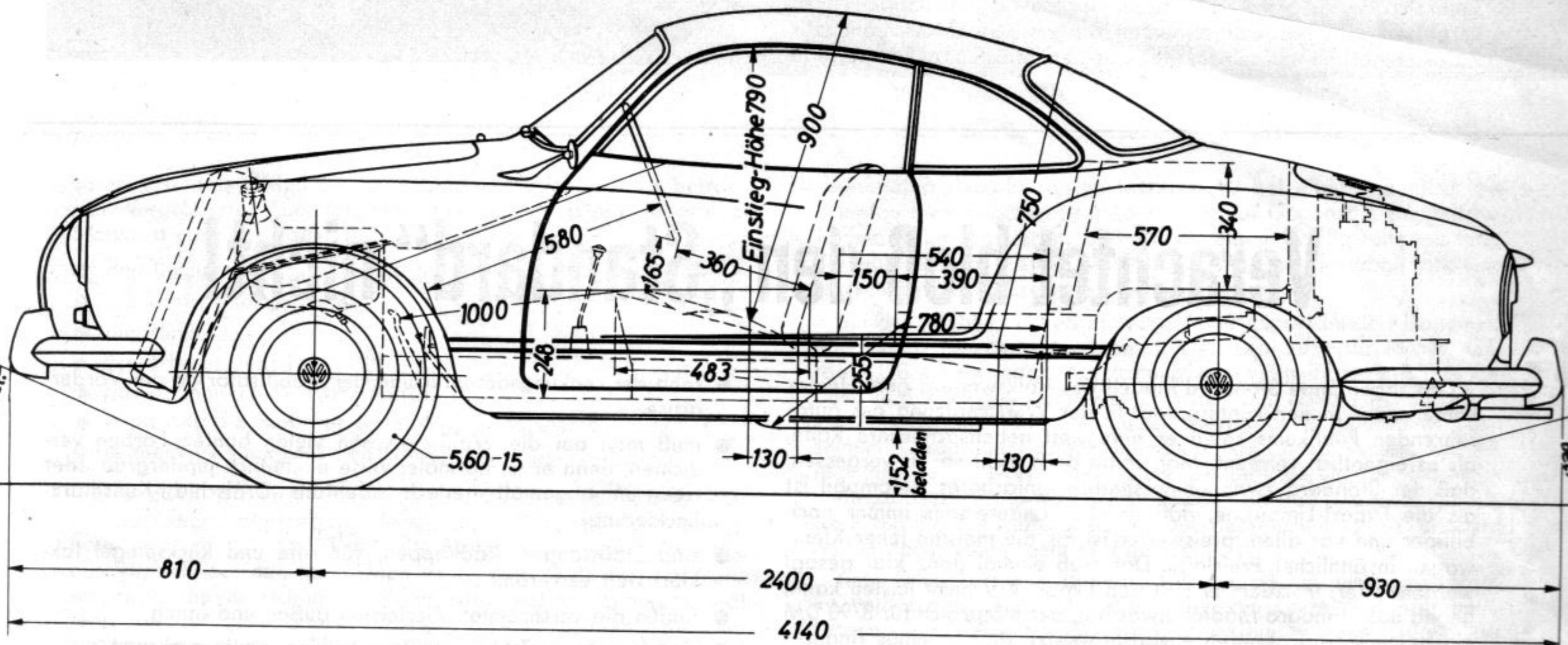
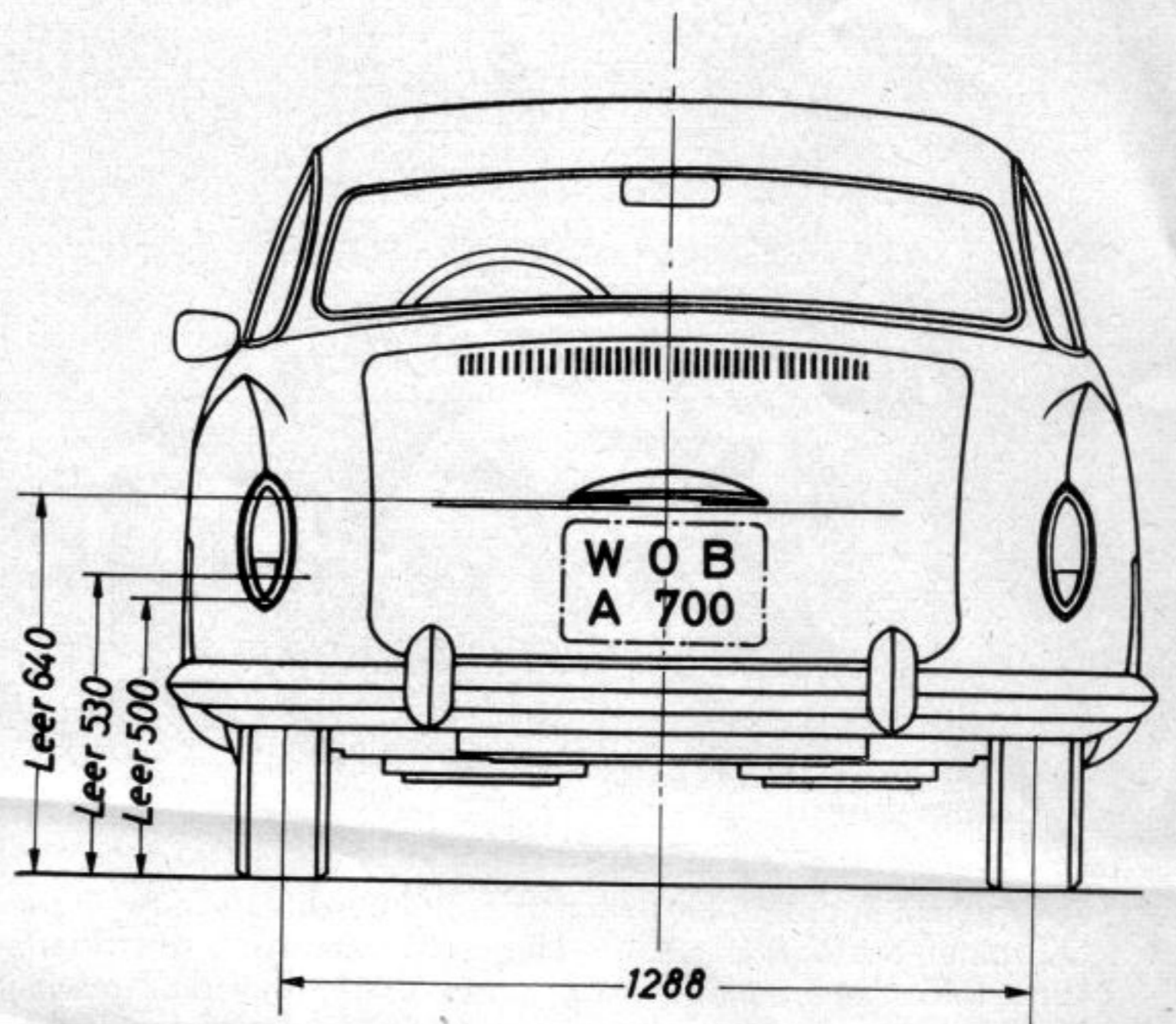
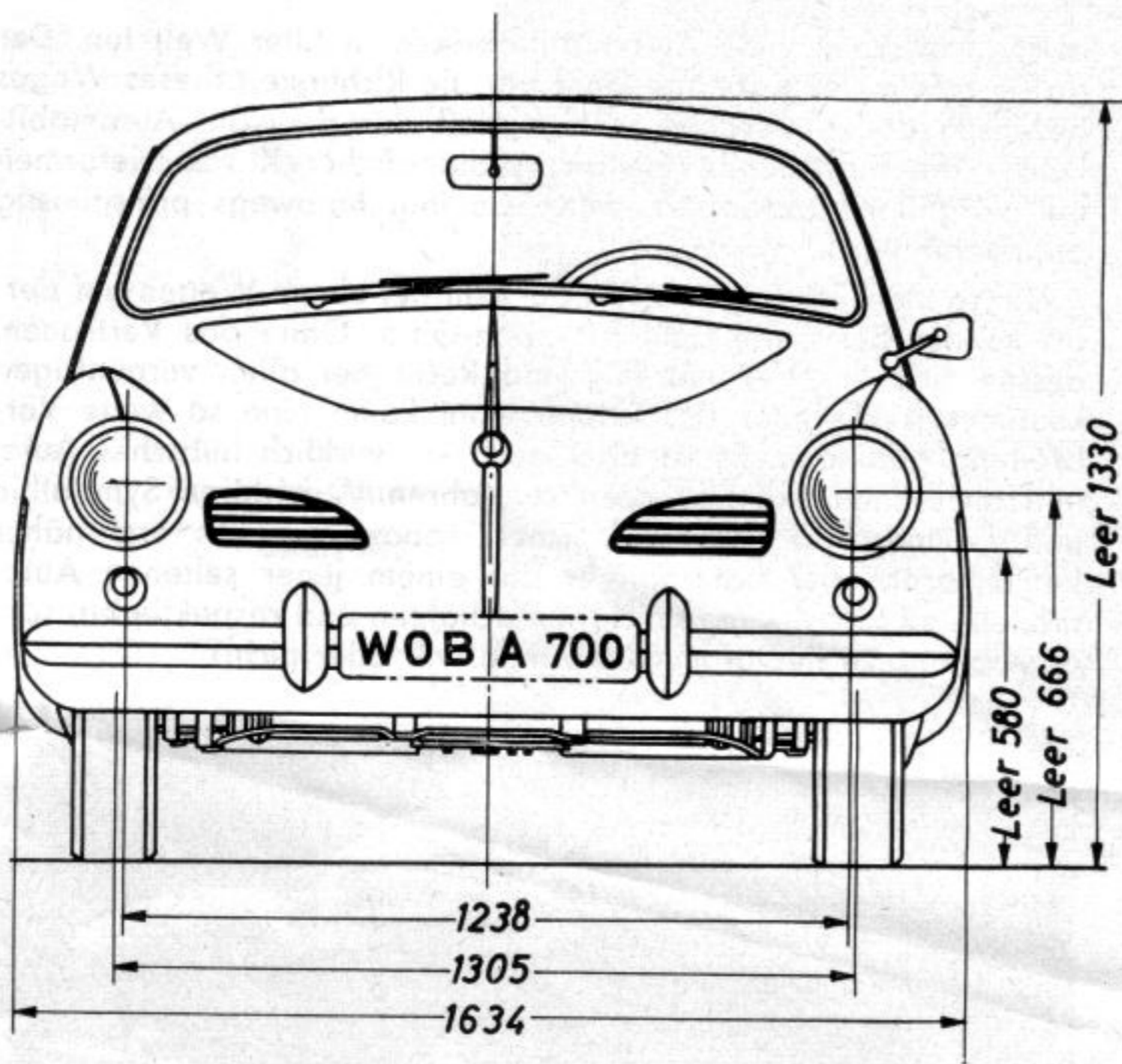
Gegenüber dem normalen VW besitzt das Coupé (und natürlich auch das zweisitzige Cabriolet) einiges weitere Zubehör. Außer dem Tachometer ist eine gleich große, elektrische (!) Zeituhr vorhanden, beide bestens ablesbar und wie auch die Benzinuhr durch Drehen des Lichtschalters beliebig stark beleuchtet. Zusätzlich sind ferner Felgen-Zierringe, ein prächtiges Doppeltornhorn sowie die Lichtlupe vorhanden, die mittels einer Taste am Blinkerschalter betätigt wird. Ansonsten sind, in Übereinstimmung mit der heutigen VW-Limousine, der Scheibenwascher, die Anlaß-Wiederhol Sperre sowie der Haltegriff und die schräge Fußplatte für den Mitfahrer vorhanden. Natürlich entfiel dank der automatischen Startvorrichtung auch hier der Luftklappenknopf, der bei diesem Modell sowieso zu nah beim Zündschlüssel angeordnet war.

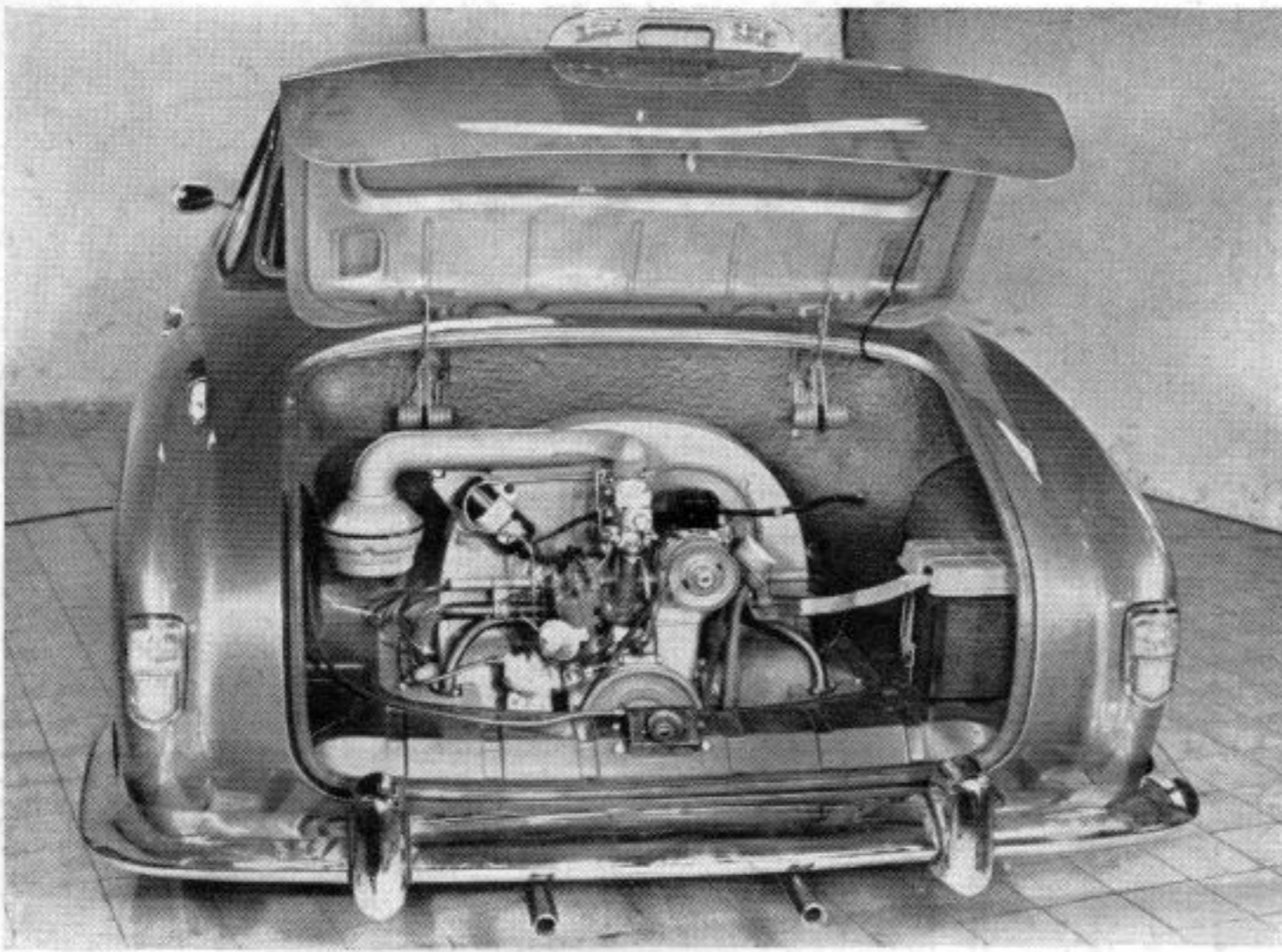
Vernünftigerweise wurden beim Karmann schon vor längerer Zeit die Blink-, Brems- und Schlußlichter getrennt, was ursprünglich nicht der Fall war und leider auch beim neuen VW wiederum nicht der Fall ist. Richtig ausgelegt sind die großen, parallellaufenden Scheibenwischer, die selbstverständlich automatisch in die Ruhestellung zurückkehren. Vielleicht wäre es jedoch vorteilhafter gewesen, diese Ruhestellung für die rechte statt für die linke Endlage vorzusehen. Doch endlich werden die Scheibenwischer jetzt so angeschlossen, daß sie bei abgeschalteter Zündung stromlos sind.

Weitere Besonderheiten gegenüber dem VW bestehen darin, daß hier die Motorhaube wie die vordere Haube durch einen Bowdenzug vom Wageninnern aus entriegelt wird, daß sich die Türen hier auch bei geschlossenen Fenstern ziemlich leise schließen lassen, und daß die rechte Tür ebenfalls von außen gesperrt werden kann. Unverständlicherweise wird allerdings nach wie vor das rechte Schloß nicht mit der inneren Türverriegelung kombiniert, so daß man diese Tür beim Aussteigen nicht von außen ohne Schlüssel zusperren, andererseits aber auch bei der Rückkehr zum Wagen nicht von außen aufschließen kann, falls sie vorher von innen verriegelt wurde. Beide Türen hält eine Arretierung in der geöffneten Stellung und beide haben Kontakte für die Innenbeleuchtung.

Daß man das Gefühl hat, im Karmann sehr tief drinzusitzen, ist weiter kein Nachteil, und rührt wohl weniger von den niedrigen Sitzen als daher, daß man sich mittlerweile an die meistens weiter herabreichenden Fenster anderer Wagen gewöhnt. Die Sichtverhältnisse in dem rundumverglasten Coupé sind jedenfalls gut, wobei vor allem die zierlichen Fensterpfosten, auf denen das Dach ruht, für kleinstmögliche tote Sichtwinkel sorgen. Beide Vorderkotflügel sieht der Fahrer, beim Zurückstoßen hingegen braucht er geübtes Augenmaß.

Ausgesprochen komfortabel, wenn auch eben sehr tief, ist die Polsterung der beiden Einzelsitze. Sie sind schön breit (jeder 600 mm) und geben dem Körper dank der hohen, durchgewölbten Lehne einen sicheren Halt. Letztere sind hier wie beim VW dreifach verstellbar und selbstverständlich lassen sich die Sitze jederzeit verschieben. Dahinter befindet sich ein Notsitz, den man einem Erwachsenen kaum zumuten kann, doch ein oder zwei Kinder lassen sich dort schon gelegentlich mit spazierenfahren. Meistens bleibt wohl die Lehne dieses Notsitzes vorgeklappt, wodurch in Verbindung mit dem Heckraum eine große, durchgehende Gepäckablage entsteht, die allseitig mit strapazierfähigen Teppichen ausgelegt ist. In den Zwischenraum hinter die Vordersitze fällt nichts herunter, weil die Gepäckablage vernünftigerweise nach vorn durch einen zwei Finger hohen Bord begrenzt ist. Die zweifarbige Ausstaffierung, eine Kombination



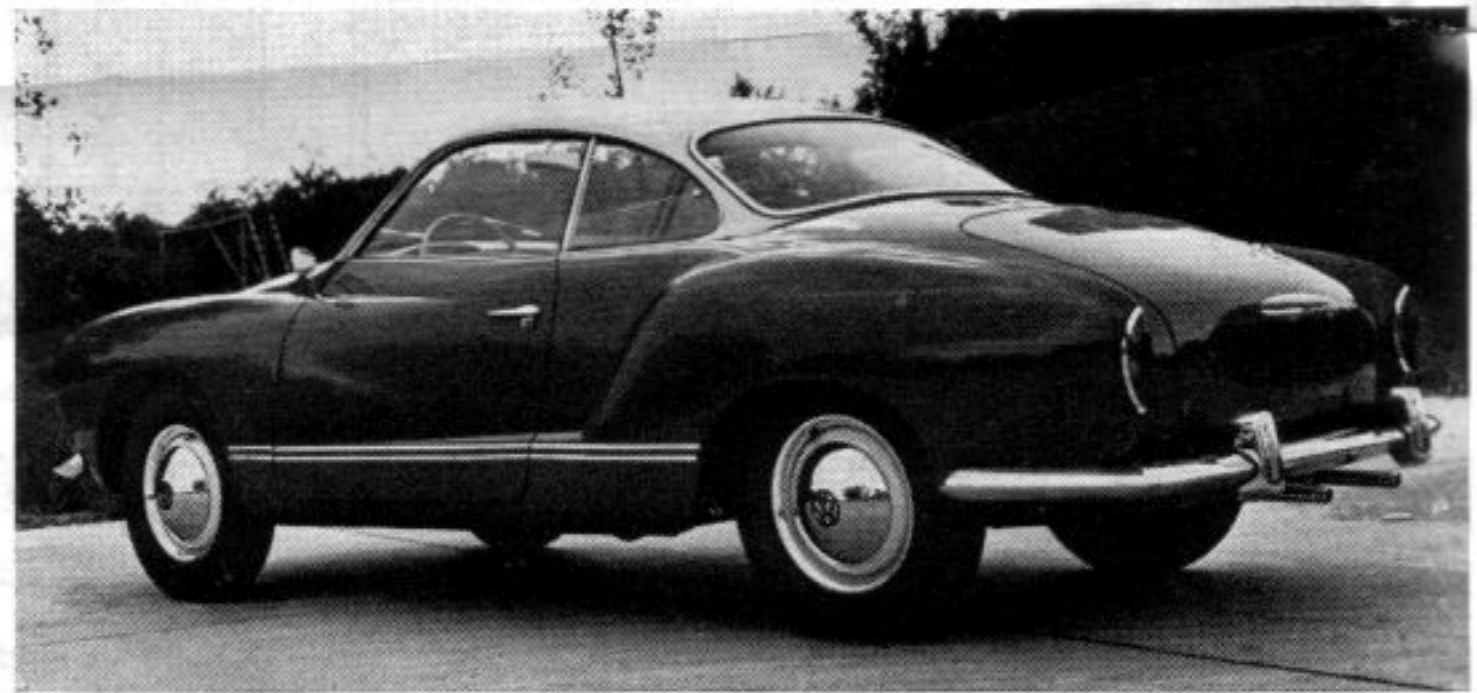


von rauhem Tuch und Plastikleder, paßt hübsch zu Lackierung und Charakter des Wagens. Der „Himmel“ besteht aus perforiertem Kunststoff, der freundlich hell macht und praktischer erscheint als die noch oft, so auch bei der Limousine verwendeten Tuche.

Wahre Freude macht hier ebenfalls die saubere Verarbeitung der Karosserie. Das ist echt VW und ebenso eine ausgezeichnete Referenz für die Firma Karmann. Ihr sei es im übrigen nicht vergessen, daß sie sich seinerzeit als erste in Deutschland zur Zusammenarbeit mit einem italienischen Stilisten bekannte, wie

es ja inzwischen viele Automobilfabriken in aller Welt tun. Der große Erfolg des Karmann-Ghia hat die Richtigkeit dieses Weges bewiesen und außerdem gezeigt, daß der deutsche Automobilkäufer die individuelle Eleganz südländischer Karosserieformen mit Vergnügen akzeptiert, wenn sie ihm halbwegs preisgünstig angeboten wird.

Um so mehr ist das natürlich der Fall bei einem Wagen auf derart solider Basis wie dem Karmann-Ghia. Ohne das Vertrauen, dessen sich der VW mit Fug und Recht bei allen vernünftigen Leuten erfreut, hätte das Coupé wohl kaum eine so weite Verbreitung gefunden. Es ist aber auch ein wirklich hübsches Auto, nett anzusehen und nett darin zu fahren. Aufrichtige Sympathie und Freundschaft sind ihm sicher, sobald man es erst näher kennenlernt. Hier hat man es mit einem jener seltenen Automodelle zu tun, die man nicht nur schätzen und respektieren, sondern geradezu lieben muß. Ob man will oder nicht! *



Verachtet bloß den „Standard“ nicht!

Das sogenannte Standard-Modell des Volkswagens gerät leider immer mehr in den Hintergrund. In der Wertschätzung des auto-fahrenden Publikums spielt es eine weit nebensächlichere Rolle, als es eigentlich verdient. Man sollte doch nicht so oft vergessen, daß der Standard zwar ein wesentlich einfacheres Automobil ist als die Export-Limousine, daß er aber andererseits immer noch billiger und vor allem preiswerter ist als die meisten jener Kleinwagen in ähnlicher Preislage. Das muß einmal ganz klar gesagt werden: Wer, trotzdem er sich den Export-VW nicht leisten kann, gegen das Standard-Modell etwas hat, der möge sich für 3790 DM ein besseres Auto kaufen – vorausgesetzt, daß er eines findet.

Daß der Volkswagen in seiner weit überwiegend (zu 90 Prozent!) gekauften Ausführung immer noch „Export-Modell“ heißt, ist eigentlich ein Anachronismus. Diese Bezeichnung stammt aus einer Zeit, in der wir Deutschen arm und bescheiden lebten, in der das, womit wir uns selbst begnügen mußten, längst nicht gut genug war, um damit auf dem Weltmarkt zu konkurrieren. Für den Export galt es, Besseres zu bieten, und so wurden in jener Zeit Export-Artikel, ganz gleich welcher Art, hierzulande zum Inbegriff größtmöglicher Qualität. Doch längst hat der wirtschaftswunderliche Bundesbürger vergessen, was damals war, und was seine Industrie in ganz normaler oder vielleicht auch in besonderer Güte produziert, ist durchaus für den Gebrauch im eigenen Land bestimmt. Das Wort „Export“ hat seinen magischen Glanz verloren, es ist keine Empfehlung mehr, die ohne weiteres für sich selbst spricht. Nur beim Volkswagen unterscheidet man noch zwischen Standard- und Export-Modell. Phantasievoll sind diese Bezeichnungen gewiß nicht, aber die Leute haben sich halt daran gewöhnt. Und schließlich braucht der Volkswagen ja auch keinen klingvollen Namen als Verkaufshilfe.

4600 Mark kostet die Export-, 3790 Mark die Standard-Limousine. Worin aber unterscheiden sich beide im einzelnen? Schon die Aufzählung der wichtigsten Merkmale ergibt eine stattliche Litanei. Beim Standard-VW

- wird nach wie vor der 30 PS-Motor eingebaut
- ist das Vierganggetriebe nicht synchronisiert
- erfolgt die Bremsbetätigung mechanisch statt hydraulisch

- fehlt der Lenkungsdämpfer und der Stabilisator an der Vorderachse
- muß man auf die Wahl zwischen vielen bunten Farben verzichten, denn er ist normalerweise einheitlich jupitergrau oder riedgrün angemalt (jedoch ebenfalls Dreischicht-Kunstharzlackierung)
- sind Stoßstangen, Radkappen, Türgriffe und Rückspiegel lackiert statt verchromt
- fehlen die verchromten Zierleisten außen und innen
- sind die Auspuffrohre schwarz lackiert statt verchromt
- wird ein schwarzes Dreispeichen- statt des hellen Zweispeichen-Lenkrads eingebaut
- sind die Vordersitze mit Flügelmuttern und Klemmstücken befestigt, lassen sich also während der Fahrt nicht verschieben. Nur der Fahrersitz hat die verstellbare Rückenlehne
- fehlen innen im Wagen einige Verkleidungen
- ist die Polsterung viel einfacher
- sind alle Knöpfe und Rosetten harzbraun statt elfenbein
- fehlt die Armlehne rechts, die Türtasche links, der Ascher hinten rechts, die Halteschlaufen und Kleiderhaken, die zweite Sonnenblende sowie die Kontaktschalter an beiden Türen für die Innenleuchte
- kehren die Scheibenwischer nicht automatisch in die Ruhelage zurück.

So ist der Komfort der Standard-Limousine durchaus nennenswert geringer, aber keineswegs primitiv. Dazuhin erscheint es angebracht, diesbezüglich weniger den Export-VW als vielmehr die ungefähr preis- und kostengleichen Kleinwagen zum Vergleich heranzuziehen. Wer dieses unvoreingenommen tut, wird rasch mit seinem Urteil fertig sein.

Von den zahlreichen Verbesserungen, die im August 1960 für die Export-Limousine eingeführt wurden, hat der Standard nur einen relativ kleinen Teil mitbekommen, was freilich den prakti-

Karmann-Ghia
Cabriolet



schen Wertunterschied zwischen beiden Modellen noch beträchtlich vergrößerte. Die folgenden Neuerungen hat jedoch der Standard jetzt ebenfalls:

- den flachen Tank und damit den größeren Kofferraum
- die Tank-Entlüftung
- die Blinker
- den Scheibenwascher
- das asymmetrische Abblendlicht
- Zünd-Anlaß-Schloß mit Anlaß-Wiederhol Sperre
- Lehnenverstellung für den Fahrersitz.

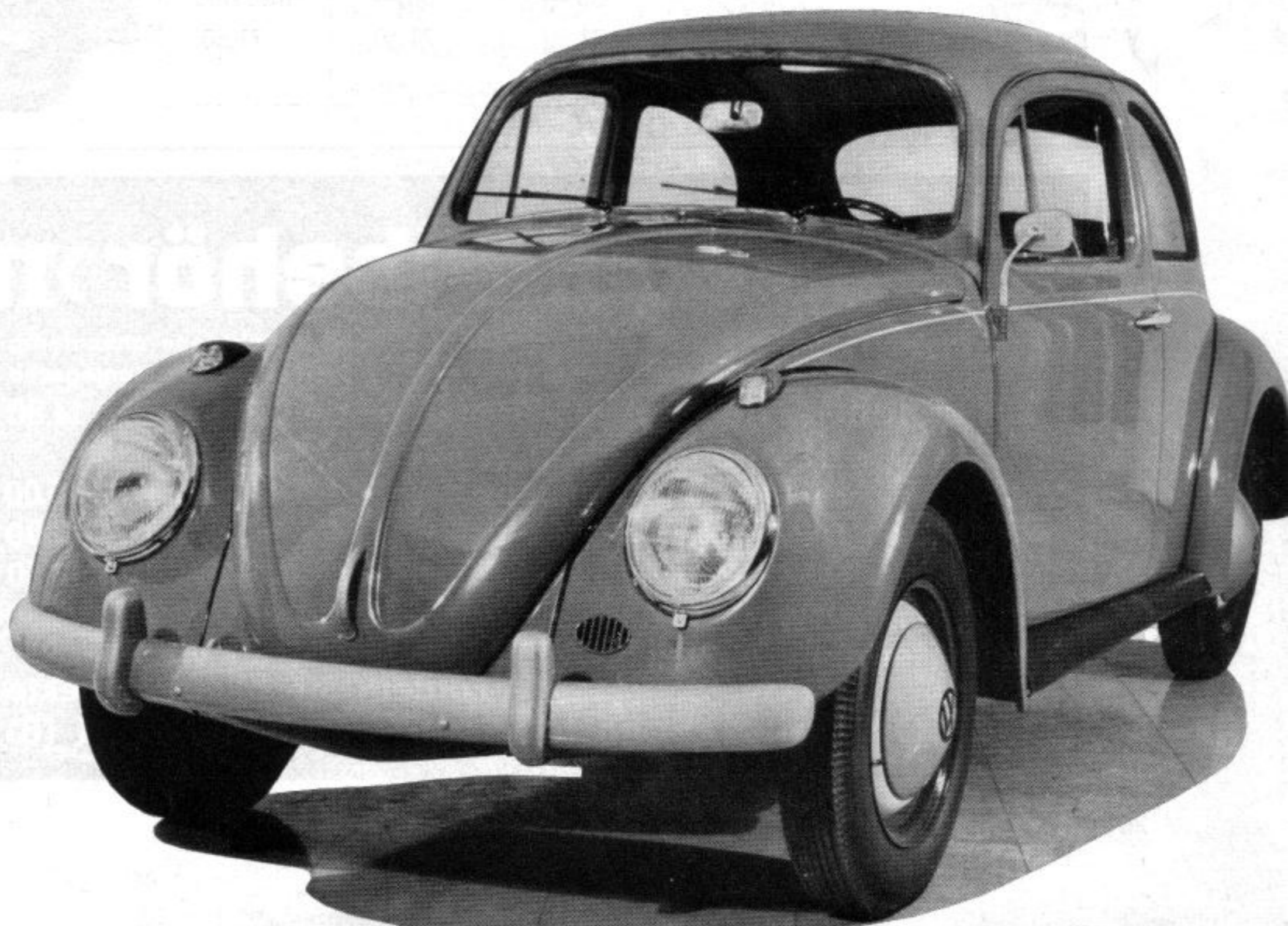
Geblichen ist dem Standard der 30 PS-Motor, der ja vom Werk sowieso zwecks Versorgung der bisher gelieferten VW weitergebaut werden muß, zumal der alte Motor nicht gegen den neuen ausgetauscht werden kann. Man weiß, daß 30 PS für den Volkswagen, wenn er richtig gefahren wird, vollauf genügen, während weniger geschickte Leute auch die 34 PS kaum richtig einzusetzen vermögen. In diesem Sinne ist der Standard hier nicht wesentlich benachteiligt. Allerdings muß er auf die automatische Startvorrichtung verzichten.

Der entscheidende Unterschied zwischen Standard- und Export-Modell liegt denn auch weniger im Motor oder in der Ausstattung, sondern vielmehr beim Getriebe und bei den Bremsen. Das Schalten des Standard-VW ist ja nun tatsächlich nicht jedermanns Sache, denn insbesondere das Zurückschalten vom III. auf den II. sowie vom II. auf den I. Gang verlangt schon einige Übung, Aufmerksamkeit und zuweilen auch Glück. Andererseits gibt es Leute, denen es geradezu sportliches Vergnügen bereitet, das Zwischengas richtig zu bemessen. Aber das Gros der Allerweltsfahrer – und für sie ist der Volkswagen doch hauptsächlich da – hegt nicht solchen Ehrgeiz. Insofern kann man es keinem verdenken, wenn er den Standard-VW seines Getriebes wegen nicht mag. Die mechanischen Bremsen hingegen brauchen wirklich niemand zu stören. Sie benötigen zwar, um immer einwandfrei zu funktionieren, mehr Pflege als die hydraulischen, doch jeder vernünftige Autofahrer ist ohnehin darauf bedacht, die einzelnen Schmier- und Wartungsdienste

regelmäßig durchführen zu lassen. Und bei einer ordentlich gepflegten mechanischen Bremse kann es im Gegensatz zur hydraulischen kaum passieren, daß sie in einem völlig unerwarteten Augenblick total ausfällt. Vom Standpunkt der Sicherheit also sind die mechanischen Bremsen eher ein Plus.

Bei der Wahl zwischen Standard- und Export-Modell fragen im übrigen so manche Interessenten viel weniger nach Motor, Getriebe, Bremsen oder Ausstattung als vielmehr – nach Nachbarn und Kollegen. Daß die Entscheidung überwiegend zugunsten des Export fällt, hat dieser zweifellos in allererster Linie seinem Chrom und seinen hübschen Farben zu verdanken. Allein ihretwegen wären viele ohne weiteres bereit, die 800 Mark mehr zu bezahlen. Um so erfreulicher ist es, daß das Volkswagenwerk für die Preisdifferenz nicht nur äußerlichen Glanz, sondern reellen technischen Mehrwert liefert.

Jedenfalls stellt der Standard-VW ein höchst achtbares, absolut vollwertiges Automobil dar. Doch die Leute sind halt heutzutage sehr verwöhnt. So wird er bereits weithin „bloß“ als Vertreterwägelchen oder als Dienstfahrzeug für Behörden und Firmen ästimiert. Und das Volkswagenwerk selbst scheint ihn am liebsten nur an Großabnehmer verkaufen zu wollen. ★



Leistungsgewinn mit ABARTH Weltmeister-Auspufftopf

Ungezählte Siege lieferten die Erfahrungen zur Leistungssteigerung auch für Ihren Wagen. Ohne Mehrverbrauch: erhöhtes Anzugsvermögen · größere Beschleunigung · schneller am Berg · rascheres Überholen · höhere Spitzengeschwindigkeit · bessere Motorkühlung · sportlich angenehmer Ton

Ihr Händler berät Sie gerne oder verlangen Sie Prospekt TA · ABARTH-Auslieferungslager für Deutschland:



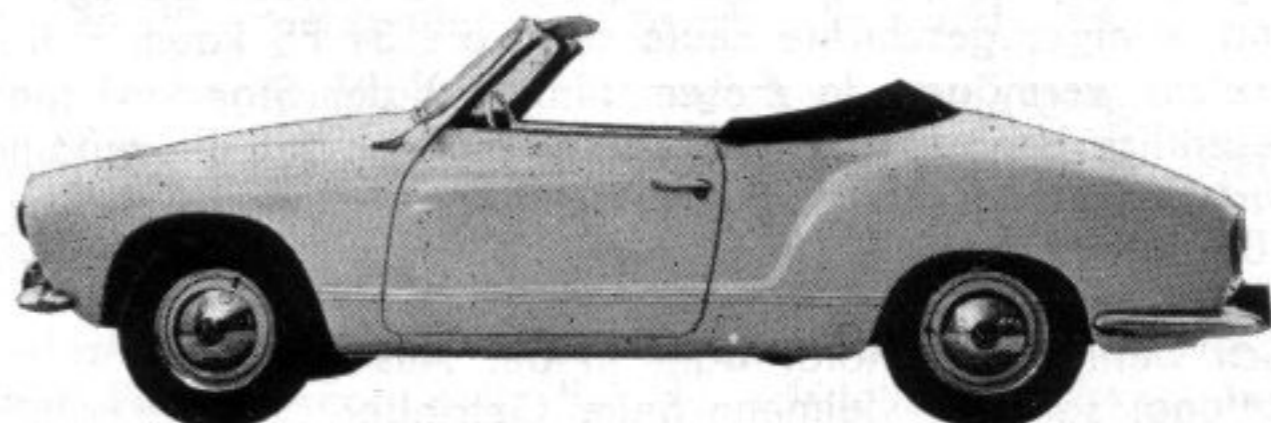
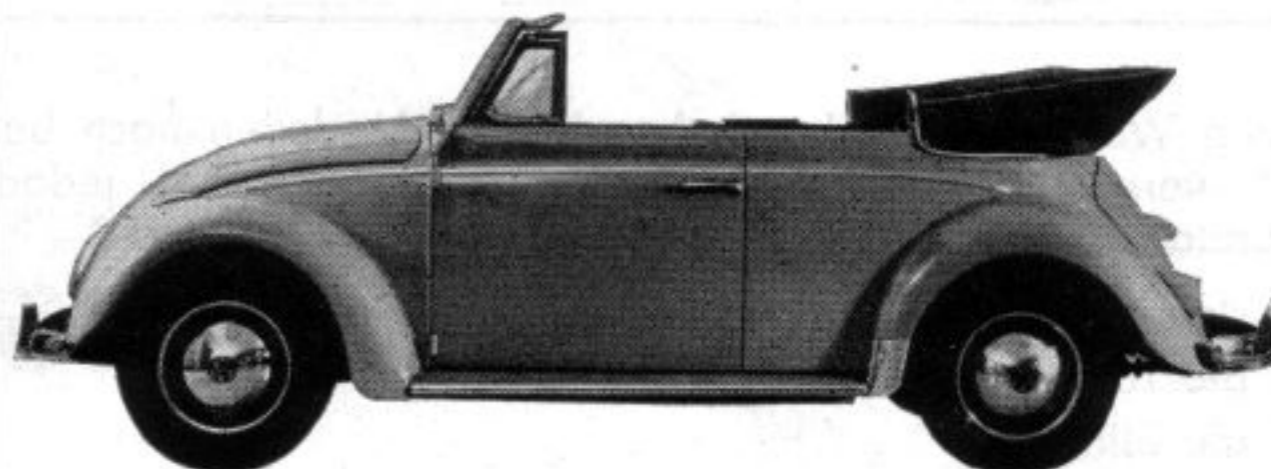
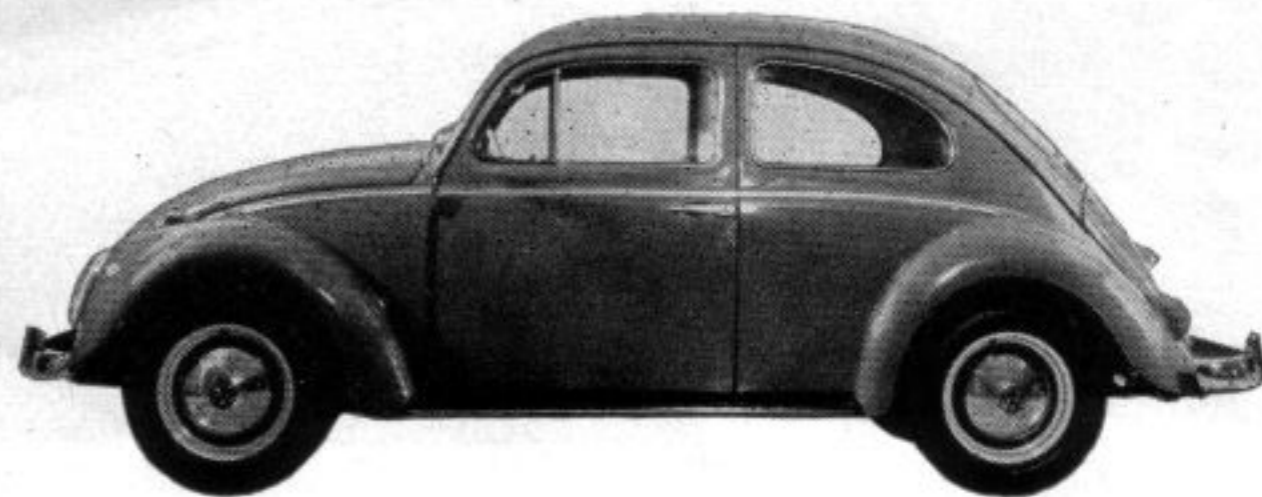
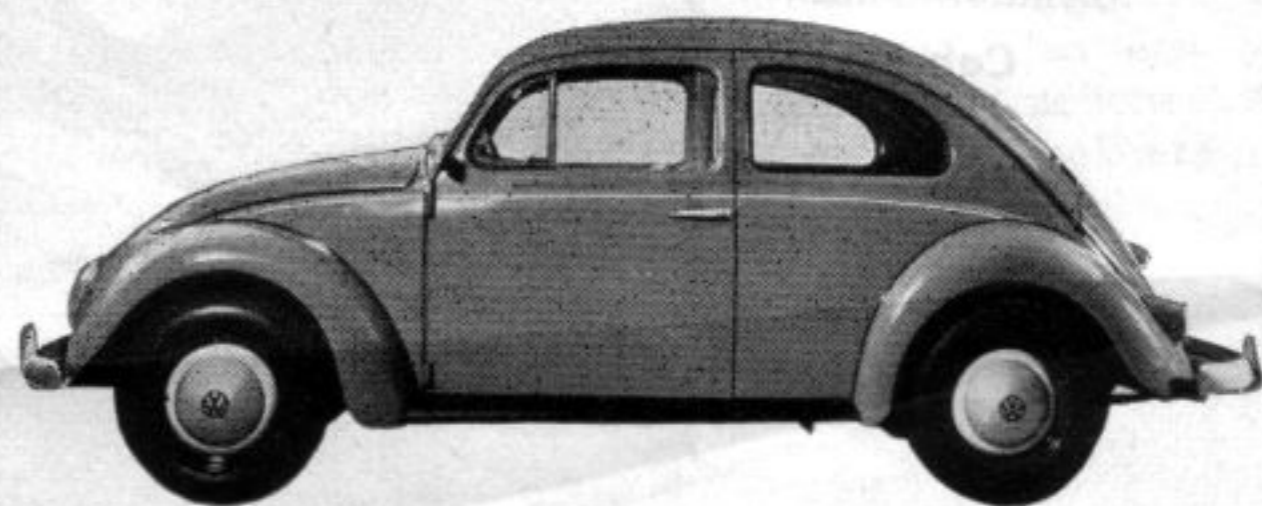
NÖLDEKE KG. KONSTANZ Postfach 117 Telefon 3519

Preise

Limousine (Standard-Modell)	DM 3790,-
Limousine (Export-Modell)	DM 4600,-
Cabriolet viersitzig	DM 5990,-
Karmann-Ghia Coupé	DM 7500,-
Karmann-Ghia Cabriolet	DM 8250,-

MEHRPREISE FÜR SONDERAUSSTATTUNG

	Limousine Standard DM	Limousine Export DM	Cabriolet viersitzig DM	Karmann- Ghia DM
Saxomat	—	310,—	310,—	310,—
Golde-Faltschiebedach	250,—	250,—	—	—
Luftleitfläche für Schiebedach	37,—	37,—	—	—
1 Satz (3 Stück) Spezial-Koffer	105,—	105,—	—	—
Windschutzscheibe aus Verbundglas	29,80	29,80	29,40	auf Wunsch ohne Mehrpreis
1 Satz Ramm-Stoß- stangen	80,—	80,—	80,—	105,—
Schloß für rechte Türe	7,95	7,95	7,95	im Preis
Zeituhr elektrisch	48,50	48,50	48,50	im Preis
Kraftstoffanzeiger	32,—	32,—	32,—	im Preis
Zigarrenanzünder	7,40	7,40	7,40	7,40
Lenkschloß	24,65	24,65	24,65	—
1 Armrolle für Rücksitz	23,—	23,—	23,—	23,—
1 Rückfahrscheinwerfer	22,65	22,65	22,65	22,65
4 Felgen-Zierringe	38,—	38,—	38,—	im Preis
Weißwandbereifung	71,50	71,50	71,50	71,50



JOKON VW-Zubehör »nach Maß«

bis zur letzten Schraube und Kabelstripe anbaufertig
mit Montageplan, nur ein Drittel üblicher Montagezeit

Parklicht-Anbausatz mit Winkerblende ZP 180 DM 14,80

Blinklicht-Anbausatz mit Winkerblende

entsprechend neuem VW 60 Z 140/BU DM 45,00

Lichthupen-Anbausatz LH 1 DM 18,00

Rückfahrscheinwerfer-Anbausatz 104-VW DM 18,50

Scheibenwascher mit 1 Ltr.-Behälter SWA1-VW DM 14,50

Griffzierplatte, Vollsichtwischer, Huthalter u.s.w.

Fordern Sie bitte Prospekte

JOKON-Autozubehörfabriken - BEUEL-BONN (8)

