

das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**

HONDA V8

**EXKLUSIV: ERSTMALIG
EINZELHEITEN ÜBER DEN
SENSATIONELLEN GRAND
PRIX-WAGEN AUS JAPAN**

MÜSSEN AUTOS TEURER WERDEN?

TEST: VW 1500 KARMANN-GHIA



DER DUTZEND-UNFALL

BAUKASTEN-AUTOS

GROSSER PREIS VON PAU

HEFT 10

E 1418 D

5. MAI 1962

DM 1.50

Schweiz Fr. 1.70, Österreich S. 11.-, Schweden
SKr. 2.10 inkl. oms., Dänemark dKr. 3.25, Nieder-
lande Hfl. 1.50

TEST VW 1500 KARMANN-GHIA COUPE

Die Kombination VW-Karmann-Ghia ist nun schon sieben Jahre alt, und sie hat sich bewährt. Coupés sind unterdessen Mode geworden – als das erste Karmann-Ghia-Coupé erschien, waren sie das noch keineswegs; der Volkswagen mit dem italienischen Namen war einer der ersten Sendboten einer neuen, das Auto mehr als bisher zur Liebhaberei machenden Zeit. Zu Unrecht wurde damals vermutet, das Volkswagenwerk wolle dem Porsche Konkurrenz machen: ein Sportwagen sollte der Karmann-Ghia nicht sein, und er wurde es auch nie. Er wurde ein Auto für Leute, die ein Fahrzeug für sich persönlich haben wollen, ohne damit den Ehrgeiz zu verbinden, 180 km/h schnell fahren zu können. Er wurde das Auto der gutverdienenden berufstätigen Frauen, der Väter mit bereits großgewordenen und selbst motorisierten Kindern; er wurde der Zweitwagen neben der Limousine für die immer größer werdende Zahl derjenigen, die sich das leisten können. Das Volkswagenwerk hat richtig damit gehandelt, daß es einem solchen Auto ein völlig neues Gewand gab, und daß es dieses Gewand in Italien schneiden ließ. Coupés, die nichts weiter sind als ungemodelte Limousinen (ein Verfahren, das natürlich erheblich billiger ist als der Bau einer ganz neuen Karosserie), können schon von außen her keine so ausgeprägte Individualität bieten. Noch weniger können sie im Raum- und Fahrgefühl befriedigend sein: die flachere Sitzposition und der tiefere Schwerpunkt – wichtige Kenn-





zeichen des sportlichen Fahrzeuges – lassen sich nicht erreichen, wenn man an das Karosserie-Unterteil einer normalen viersitzigen Limousine gebunden ist. So kommt es, daß man in den von Limousinen abgeleiteten Coupé-Zwittern zumeist schlechtere Sichtverhältnisse findet als in den Limousinen (durch die tiefergelegten Sitze bei gleichgebliebener Gürtellinie) und daß solche Fahrzeuge zwar ein flacheres und niedrigeres Dach, aber keinen wesentlich tieferliegenden Schwerpunkt haben. Dafür haben sie völlig unnötigerweise zumeist einen riesigen Kofferraum, weil der durch die gewaltsame Verkleinerung des Innenraums übrigbleibende Platz anders nicht genutzt werden kann.

Das Wohltuende schon am ersten Karmann-Ghia-Coupé war der ganz auf den individuellen Verwendungszweck zugeschnittene Innenraum, dessen lichte Behaglichkeit alle Anklänge an Alltags-Limousinen vermied. Auch beim Fahren unterschied sich der Karmann-Ghia deutlich vom normalen Volkswagen: schon durch die – bei sehr guten Sichtverhältnissen – flache Sitzposition entstand ein sportlicheres Fahrgefühl, aber auch effektiv waren durch den tieferen Schwerpunkt und die etwas veränderte Gewichtsverteilung die Fahreigenschaften überlegen. Trotz nominell gleicher Motorleistung beschleunigte der Karmann-Ghia zumeist besser als die Limousine (es wurden die leistungsmäßig besten Motoren aus der Produktion für ihn verwendet), die Höchstgeschwindigkeit lag durch den günstigeren Luftwiderstand ohnehin höher. Der Motor war leiser, die Belüftung besser. Alles in allem: der erste Karmann-Ghia – der auch weiterhin gebaut wird – war und ist ein wirklich „feines“ Auto. Er rechtfertigt durch Karosserie und Ausstattung den höheren Preis unbedingt und ist in Unterhaltskosten, An-

spruchslosigkeit und Zuverlässigkeit dem normalen Volkswagen gleichwertig. Daß die Renault Floride, das einzige wirklich vergleichbare Fahrzeug dieser Klasse, unverkennbar nach dem Karmann-Ghia-Rezept gebaut wurde, spricht nur für ihn.

Nach den guten Erfahrungen, die seine Hersteller ebenso wie seine Käufer mit dem Karmann-Ghia machten, war zu erwarten, daß dem neuen größeren Volkswagen ebenfalls eine Coupé-Ausführung zur Seite gestellt

VORZUGE:

- Gute Gesamtqualität von Karosserie und Fahrwerk
- Gute Fahreigenschaften
- Gute Fahrleistungen
- Hübsche und zweckmäßige Innenausstattung

NACHTEILE:

- Starkes Windgeräusch
- Unzureichende Frischbelüftung
- Heizung wird zu langsam warm
- Serienmäßige Nebelscheinwerfer nur mit Abblendlicht einschaltbar

wurde. Aber es war erstaunlich, daß beide Modelle nahezu gleichzeitig das Licht der Welt erblickten: Entwicklung und Versuch liefen nebeneinander, lediglich die Produktion begann beim Coupé etwas später. Man sieht daran, welche große Bedeutung das Volkswagenwerk der Coupé-Ausführung beimißt. Man geht nicht fehl mit der Vermutung, daß Wolfsburg ganz bewußt die unauffällige Sachlichkeit der VW 1500 Limousine und die – modischer Akzente nicht entbehrende – Exklusivität der Coupés nebeneinanderstellt.

Darin liegt ein bemerkenswertes Entweder-Oder, mit dem der Käufer konfrontiert wird: entweder das sachliche Gebrauchsfahrzeug oder der elegante Liebhaberwagen. Offenbar verschmäht man in Wolfsburg den Kompromiß, mit dem die meisten modisch verzierten Limousinen um die Blicke des Publikums werben. Ob man sich das Entweder-Oder in dieser deutlichen Form auf die Dauer leisten kann, ob es beiden Wagen zu einem ebenso ungewöhnlichen Erfolg verhelfen wird, wie ihn ihre Vorgänger aufzuweisen haben – das sind zwar reizvolle Fragen, aber es kann sie heute niemand beantworten.

DER GHIA-ANTEIL

Notwendiger und näherliegender als bei der VW 1500-Limousine ist es beim Karmann-Ghia Coupé, über die Form zu sprechen; denn gerade durch die Form wird ja ein solcher Wagen das, was er sein soll. Mehr als das sachliche Alltagsauto muß sich das präventiöse Coupé der Kritik an der Form stellen; genauso wie derjenige, der Farben kauft und mit ihnen malt, von jenem Augenblick an harter Worte gewärtig sein muß, in dem er sich „Künstler“ nennt. Durch die Einbeziehung des Namens „Ghia“ wird beim VW 1500-Coupé der Anspruch gestellt, daß dieses Auto nicht nur ein hübsches Coupé sei, sondern formal zur internationalen Spitzenklasse gehöre.

Wenn man diesen Anspruch prüft, muß zunächst eine Schwierigkeit erwähnt werden: es ist für namhafte Karosseriespezialisten verhältnismäßig leicht, ein elegantes Einzelstück auf den Turiner Salon zu stellen und bewundern zu lassen. Solche Einzelstücke sind kurzlebig, man verzeiht ihnen formale Kühnheiten oder unpraktische Details. Ein Auto jedoch, das Jahre hindurch in größerer Stückzahl gebaut werden soll, muß nicht nur einigermaßen

TEST KARMANN-GHIA

F O R T S E T Z U N G

„geschmackssicher“ sein, sondern es muß auch den Notwendigkeiten der Serienproduktion und des praktischen Gebrauchs angepaßt werden. So kommt es, daß unter berühmten Namen zuweilen recht unpersönliche Produkte herauskommen, wenn es um Serienwagen geht – wir erinnern nur an die von Farina „gestylten“ BMC-Modelle und den Peugeot 404.

Es gehört also Mut dazu, der für die Serie bestimmten Karosserieform Eigenwilligkeiten mit auf den Weg zu geben. Von diesem Mut besitzt das Haus Ghia – der verantwortliche Gestalter ist Luigi Segre – vielleicht mehr als die an Großaufträge gewöhnte und selbst beträchtliche Stückzahlen produzierende Firma Pininfarina. Bei Ghia hat man den Mut nicht nur zum Unpopulären, sondern sogar zum offenbar Sinnwidrigen (siehe „Asimmetrica“), und man sichert sich dadurch einen möglichst großen Ideenspielraum, legt sich also nicht auf eine bestimmte Linie fest. Daß solche Politik für ein Unternehmen dieser seltenen Art richtig ist, zeigt die jahrelange Treue, die große Auftraggeber – neben VW noch Chrysler und Fiat – dem Hause Ghia halten.

Beim VW 1500-Coupé hat Ghia eine Eigenwilligkeit durchgesetzt, die geteilte Meinungen hervorruft: die Frontgestaltung. Die seitlichen Kanten sind keine Ghia-Erfindung, wohl aber die Art, wie sie an der Frontseite um zwei eigens zu diesem Zweck angeordnete Nebelscheinwerfer herum nach unten gezogen werden. Man pflegt sie sonst (siehe Corvair) horizontal weiterlaufen zu lassen – hätte man das bei diesem Wagen auch getan, dann wäre er einem Corvair ebenso ähnlich geworden wie der NSU Prinz 4 oder der Simca 1000. So aber war es möglich, in den Gesamtproportionen gewisse Merkmale aufrechtzuerhalten, die sich auch am alten Karmann-Ghia-Coupé finden und die inzwischen wieder aktueller geworden sind: die leicht ins Ovale tendierende Linienführung sowohl der seitlichen als auch der vorderen und hinteren Ansicht. Insofern ist es ungerecht, von einer Corvair-Nachahmung zu sprechen – man findet an diesem Wagen sehr viel Ghia. Am ehesten erinnert noch die zweifellos sehr gut gelungene Heckansicht an den Corvair. Die unterbrochene und wieder aufgenommene seitliche Kante und besonders die geschwungene Vorderhaube mit der eigenwilligen Front geben dem Karmann-Coupé durchaus einen selbständigen Charakter.

Freilich: Lösungen der Frontgestaltung bei Heckmotorwagen sah man in den letzten Jahren in großer Zahl – darunter recht gute. Warum man sich ausgerechnet für die jetzt gewählte, ungewohnterweise die Vertikale stark betonende Linienführung entschieden hat, ist nicht ganz verständlich. Sie hat auch den großen praktischen Nachteil, daß die Nebelscheinwerfer um ca. 5 cm mehr als die bei uns gesetzlich erlaubten 40 cm vom Fahrzeug-Außenrand entfernt sind und darum nur zusammen mit dem Abblendlicht gebraucht werden dürfen, wodurch ihr Nutzwert praktisch gleich Null ist. Einen etwas ärmlichen Eindruck macht übrigens die Metallplakette „VW 1500“ an der Wagenfront.

Insgesamt wirkt der Karmann-Ghia 1500 wuchtiger als sein älterer Schwesertyp. Dachaufbau und Karosserie-Unterteil korrespon-

dieren besser miteinander, besonders aus niedriger Perspektive – z. B. aus entgegenkommenden oder nachfolgenden Fahrzeugen gesehen – ist der Gesamteindruck harmonisch und geschlossen. Etwas stören die großen Radausschnitte – ein schwer vermeidbarer formaler Nachteil aller niedrigen Wagen mit 15 Zoll-Rädern.

DER KARMANN-ANTEIL

Die Osnabrücker Karosseriefabrik Karmann wurde dadurch zu Deutschlands größter Karosseriefabrik, daß sie sich in weiser Selbstbescheidung darauf beschränkte, Karosserien zu bauen, die anderswo entworfen wurden. Die handwerkliche Fähigkeit, Blech zu bearbeiten, kommt nämlich nach einem merkwürdigen, aber anscheinend unausweichlichen Naturgesetz nur in Italien mit der Fähigkeit zusammen, aus dem Blech elegante Automokarosserien zu formen. Nur dort gibt es noch jene kleinen Werkstätten, in denen unter primitivsten Bedingungen Blechgebilde entstehen, die nachher von der Fachwelt bewundert werden.

Anderswo sind Karosserieentwurf und Karosseriebau längst ganz verschiedene Dinge geworden – vollends in den großen Automobilfabriken, wo der Karosseriebau nahezu automatisch vor sich geht, während in den Styling-Abteilungen ohne unmittelbare Verbindung zur Praxis mit Bleistift und Gips hantiert wird.

Die Karmann-Ghia-Karosserien werden in einer Serie (etwa 100 Wagen pro Tag, zur Zeit ca. 65 Typ 1200 und 45 Typ 1500) am Fließband hergestellt, aber immerhin unter Bedingungen, die sich von der alten soliden Karosseriebau-tradition noch nicht allzuweit entfernt haben. Diese Karosseriebau-tradition scheint in letzter Zeit allgemein an Gewicht zu gewinnen – immer mehr Automobilfabriken legen Wert darauf, wenigstens einige besondere Modelle mit sorgfältig ausgestatteter und verarbeiteter Karosserie zu liefern. Selbst in der Großserie wird immer mehr versucht, den Anschein nachlässiger und billiger Massenarbeit zu vermeiden.

Beim Volkswagenwerk hatte man diesen Ehrgeiz schon seit jeher, und darum sind rein qualitätsmäßig die Unterschiede zwischen der Karosserie des VW 1500 und des Karmann-Ghia Coupés nicht so groß. Aber das Coupé – entsprechend auch das Cabriolet – ist reichhaltiger ausgestattet, und es macht – obwohl nur ca. 20 kg schwerer – beim Fahren einen gewichtigeren und komfortableren Eindruck. Daran sind verschiedene Einflüsse beteiligt: die gestreckte und tiefe Sitzposition in den sehr gut gepolsterten Sitzen, die fast völlig fehlende Seitenneigung in Kurven, das noch besser als bei der Limousine gedämpfte Motorgeräusch. Die Summe dieser Einflüsse ergibt ein Fahrgefühl, das etwa dem des Fahrens im Porsche vergleichbar ist – nur in Verbindung mit besseren Sichtverhältnissen einerseits und einem weniger „schnellen“ Motor andererseits.

Mit der VW 1500-Limousine hat das Karmann-Ghia-Coupé folgende wichtige Ausstattungsdetails gemeinsam:

- Türschlösser und Türgriffe mit Druckknöpfen, beide Türen sind abschließbar und können ohne Schlüssel verriegelt werden, wenn beim Schließen der äußere Druckknopf heruntergedrückt wird.
- Innere Türbeschläge mit versenktem Griff und Riegel.

- Schaltergruppe mit Drucktasten für Scheibenwascher, Scheibenwischer und Beleuchtung sowie Rändelscheiben für stufenlose Regelung von Wischgeschwindigkeit und Instrumentenbeleuchtung.
- Lenkrad mit Lenkradschloß, Hupen-Halbring und kombiniertem Schalter für Blinker, Parkleuchten, Lichthupe und Abblenden.

Die Instrumente im Armaturenbrett sind etwas anders gestaltet, jedoch im Prinzip gleich: Tachometer, elektrische Uhr, Benzinuhr und Warnleuchten für Standlicht, Fernlicht, Lichtmaschine, Oldruck und Blinker. Zusätzlich ist ein Zigarrenanzünder vorhanden, versteckt unter dem Armaturenbrett findet sich der Kippschalter für die Nebelscheinwerfer. Die Frischbelüftung wird nur mit zwei Hebeln für links und rechts reguliert, die bei der Limousine vorhandene gesonderte Fußraum-Belüftung wurde leider weggelassen. Dadurch sind die Belüftungsmöglichkeiten sehr spärlich geworden, was besonders bei heißem Wetter ein fühlbarer Nachteil ist. Die von den Türen automatisch betätigte Sitzlehnen-Verriegelung fiel ebenfalls weg, obwohl sie in diesem zweiseitigen Wagen weniger stören würde als in der Limousine, wo die Hintensitzenden bei geschlossenen Türen praktisch eingesperrt sind. Sie wurde durch Zugknöpfe an den Lehnen ersetzt.

Im ganzen wirkt die Innenausstattung ruhig und freundlich, es fehlt ihr zum Glück jene aufdringliche Glamour-Eleganz, die einem bei manchen Autos das Gefühl geben soll, von besonderen Kostbarkeiten umgeben zu sein. Etwas gewollt wirkt das in der Form eines runden Instrumentes auf der rechten Seite des Armaturenbrettes angebrachte Lautsprecher-gitter. Die Verarbeitung ist sauber, die verwendeten Werkstoffe machen einen soliden Eindruck. Die Sitze empfanden wir auch nach 400 km Nonstop-Fahrt als bequem, die Lenkradposition, die Anbringung der (zu harten) Armlehnen und die Pedalanordnung (von der Limousine übernommen) zeigten im Dauergebrauch keine „Pferdefüße“. Die hintere Kindersitzbank ist notfalls im Kurzstreckenverkehr auch für zwei Erwachsene brauchbar; umgeklappt ergibt sie eine sehr brauchbare Gepäckfläche. Deren besonderer Vorzug besteht darin, daß sie vorn eine Kante hat, die es verhindert, daß dort niedergelegte Regenschirme oder Aktentaschen bei der ersten Bremsung im Fußraum landen. Die – geöffnet nur geringfügiges Geräusch verursachenden – hinteren Ausstellfenster sind von den Sitzen aus gut zu erreichen; an Sichtmöglichkeiten nach hinten und zur Seite fehlt es nicht. Die Instrumente – obwohl nicht sehr groß – sind unter allen Bedingungen gut abzulesen. Störende Spiegelungen in der Windschutzscheibe – wie beim ersten Karmann-Ghia – treten nicht auf.

Der vordere Gepäckraum ist durch seine rechteckige Form und seine gleichbleibende Innenhöhe von ca. 20 cm gut ausnutzbar; zusammen mit der Gepäckablage hinter den Sitzen ist für zwei Personen wirklich ausreichend Gepäckraum vorhanden – wer mit vier Personen verreisen will, wird sich nicht gerade ein solches Coupé kaufen. Hinter der hochgeklappten Rücksitzlehne bleibt noch ein freier Raum, in dem sich kleinere Sachen (Fotoapparate, Handtaschen) von außen unsichtbar verstauen lassen. Der hintere (von außen abschließbare) Gepäckraum über dem Motor ist nur für flache Gegenstände brauchbar, immerhin bietet er durch seine große

Fläche noch Unterbringungsmöglichkeiten für Decken, Anzugtaschen und ähnliches. Die VW 1500-Limousine vermag nicht alle Gepäckraum-Ansprüche zu befriedigen, das Karmann-Ghia-Coupé aber ist in dieser Hinsicht jeder Kritik gewachsen.

Schon auf den ersten Kilometern offenbarte sich ein nicht zu unterschätzender Nachteil des neuen Coupés: ein starkes Windgeräusch. Es fällt besonders zwischen 50 und 100 km/h auf und vereinigt sich bei schnellem Fahren mit den übrigen Geräuschen zu einer Stärke, die den Fahrkomfort fühlbar beeinträchtigt und ein müheloses Sprechen im Wagen – entsprechend auch das Radiohören – erschwert. Das Motorgeräusch ist mitbeteiligt, aber sein runder Ton störte uns weniger als das Zischen des Windes. Wir führten es zunächst auf nicht dicht schließende Belüftungs-Klappen oder Fenster zurück, aber in der Hauptsache scheinen es doch Wirbel zu sein, die sich an der Karosserie-Außenfläche bilden. Ein solches Windgeräusch ist bei einem für lange Autobahnreisen sonst gut geeigneten Wagen ein erheblicher Mangel; man sollte alles tun, um es zu beseitigen.

Noch einige Kleinigkeiten: Die Fahrertür quietschte beim Öffnen kräftig, auch schien uns der Widerstand des Tür-Feststellers etwas zu stark zu sein. Die stufenlose Einstellung der Scheibenwischer funktionierte nicht – entweder liefen die Wischer langsam oder aber so schnell, daß man befürchten mußte, sie würden davonfliegen. Obwohl wir dieser Be-

fürchtung wegen nur die langsame Stellung benutzten, versagte nach einiger Zeit der rechte Scheibenwischer seinen Dienst, er saß lose auf der Welle. Das lag offenbar nicht daran, daß die Stellschraube lose war, sondern an zu weichem Material der Welle, in das von der Stellschraube eine tiefe Rille eingegraben worden war. Die Scheibenwischer des VW 1500 und des Coupés haben einen erfreulich hohen Anpreßdruck und einen erfreulich starken Motor; nun ist offenbar die Verbindung zwischen Wischer und Welle der schwächste Punkt. Auch ein Fehler an der praktischen, aber nicht unkomplizierten Schalter-Anlage sei der Vollständigkeit halber erwähnt: eine Zeitlang ging beim Abblenden während des Drucks auf die Abblend-Taste das Licht völlig aus und leuchtete erst beim Loslassen der Taste wieder auf. Die Erscheinung verschwand von selbst.

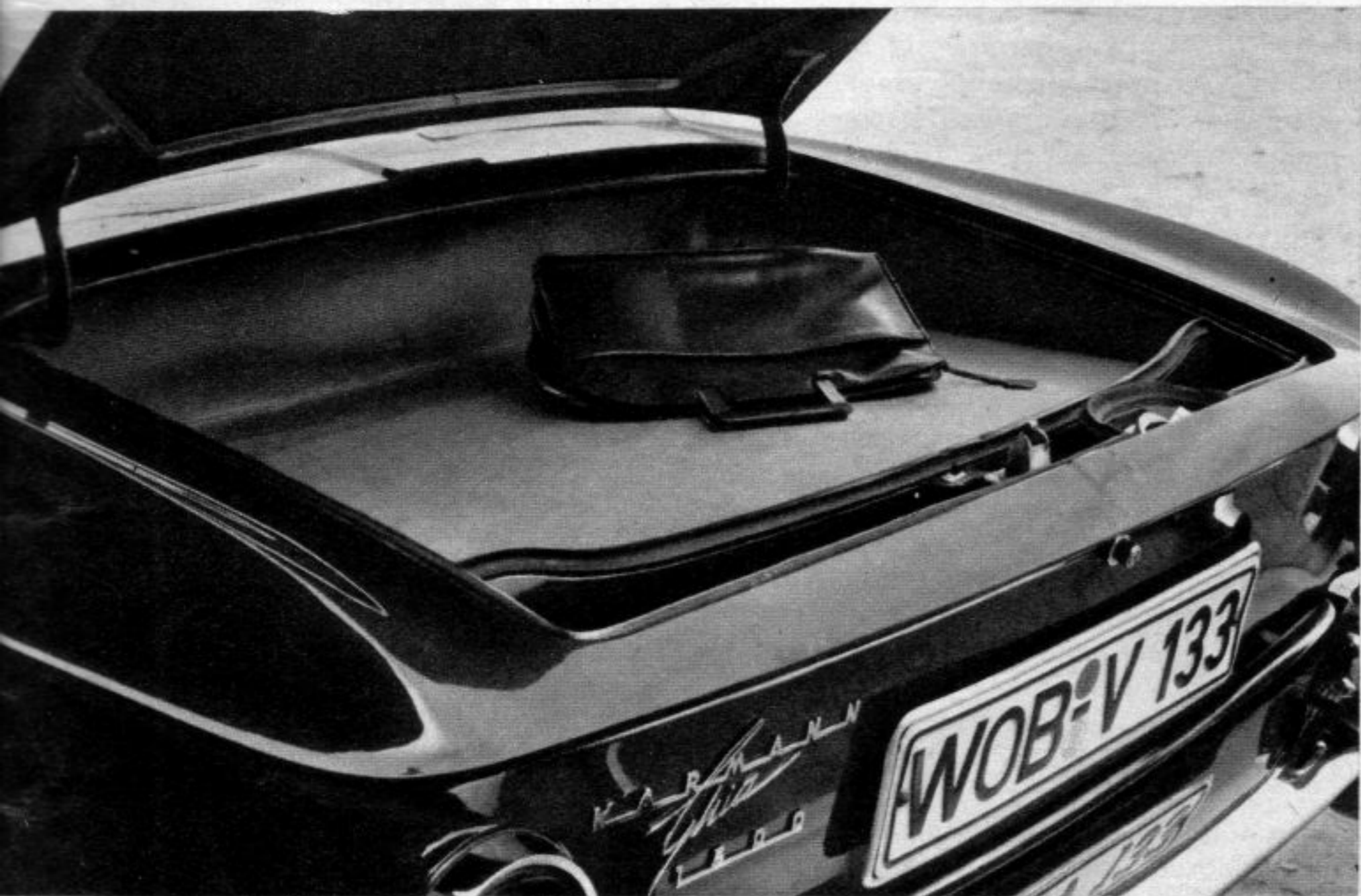
DER VW-ANTEIL

Unser VW 1500-Testbericht in Heft 21/1961 war so ausführlich, daß wir es uns wohl sparen können, hier noch einmal auf die technischen Einzelheiten einzugehen. Es ist auch nichts hinzuzufügen – was das VW-Werk inzwischen selbst hinzugefügt hat, sind durchweg Detailverbesserungen, deren sämtliche Einzelheiten wohl nur Wolfsburgs zentralen Verantwortlichen bekannt sind. Daß der VW 1500 von vornherein in jeder Einzelheit vollkommen sein würde, war nicht zu erwarten. Inzwischen ist er dem Stadium der endgülti-

gen Reife nähergekommen, wenn sich auch vermutlich noch dieses und jenes herausstellen wird. Die erwähnten Funktionsschwächen von Scheibenwischern und Schaltern sind typisch für jene Art Fehler, die sich erst zeigen, wenn eine größere Serie produziert und in die Hand des Käufers gelangt ist. Die in unserem Testbericht aufgeführten Mängel – rutschende Kupplung, rubbelnde Bremsen, klapperndes Schaltgestänge – scheinen inzwischen beseitigt zu sein, einige andere Dinge – Undichtigkeiten der Karosserie, Anschlaggeräusche in Kurven durch zu weiche Motoraufhängung – sind zu beseitigen; offenbar bemühen sich das Werk und die VW-Vertreter großzügig, an den laufenden Wagen jede Kleinigkeit auf dem Garantiewege zu beheben. Unzufriedene VW 1500-Besitzer haben sich jedenfalls bei uns noch nicht gemeldet. Seit Jahresanfang läuft bei AUTO, MOTOR und SPORT ein VW 1500 im Dauertest; über die gemachten Erfahrungen werden wir in einigen Monaten berichten. Jedenfalls läßt sich heute schon sagen, daß der VW 1500 das in ihn gesetzte Vertrauen nicht enttäuscht hat und sich als ein gutes Auto erwies, das sich neben seinem berühmten und in langen Jahren ausgereiften älteren und kleineren Bruder durchaus sehen lassen kann. Eine noch nicht beseitigte schwache Seite, auf die wir in unserem Testbericht noch nicht hinweisen konnten, zeigte sich in den Wintermonaten: die Wirksamkeit der Heizung läßt im Kurzstreckenverkehr sehr zu

Drei Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung gibt es im Karmann-Ghia-Coupé: den durchgehend etwa 20 cm hohen vorderen Kofferraum (unten links), den sehr flachen Heck-Kofferraum und die umklappbare, mit einer Kante versehene Rücksitzlehne, hinter der in hochgeklapptem Zustand noch ein kleiner, von außen nicht sichtbarer Raum bleibt. Unten rechts: Einstieg- und Sitzverhältnisse sind gut.

FOTOS: WEITMANN



TEST KARMANN-GHIA

F O R T S E T Z U N G

wünschen übrig. Während gute Heizungen bei wassergekühlten Wagen nach ca. 3 bis 5 km ihre volle Wirkung erreichen, dauert dieser Vorgang beim VW 1500 10 km und mehr. Wir sind keineswegs für Fahren im überheizten Wagen, aber bei Regen und Schnee ist es doch recht angenehm, wenn man zumindest die Windschutzscheibe mit Warmluft freihalten kann. Ob man in Wolfsburg etwas für eine verbesserte Heizung tun wird, muß sich zeigen, leicht ist das Problem nicht zu lösen. Als Notlösung bleibt der Einbau einer benzinelektrischen Heizung, wie sie für kalte Breitengrade ohnehin empfohlen wird. Im übrigen bestand der VW 1500 die Winterbewährungsprobe mit Auszeichnung, die Fahreigenschaften auf Schnee und Eis erwiesen sich als hervorragend und der Motor – wie nicht anders zu erwarten – als völlig winterunempfindlich.

Das gilt natürlich für den Karmann-Ghia ebenso wie für die Limousine. Überhaupt sind die Unterschiede im Fahrverhalten zwischen beiden Wagen so gering, wie ihrer engen Verwandtschaft nach zu erwarten war. Wir erwähnten schon die wegen des tiefen Schwerpunktes äußerst geringe Seitenneigung in Kurven und das sportlichere Fahrgefühl durch niedrige Sitzposition. Im Kurvenverhalten, in der Charakteristik der Federung und in der Handlichkeit aber sind beide Wagen nahezu gleich. Wie die Limousine verhält sich der Karmann-Ghia in engen Kurven neutral oder leicht untersteuernd und in schnellen Kurven leicht übersteuernd; das Übersteuern fiel uns möglicherweise beim Karmann-Ghia deswegen stärker auf, weil man dazu neigt, diesen Wagen porschemäßig zu fahren, und die heutigen Porsche übersteuern bekanntlich auch bei sehr schnellem Kurvenfahren nur noch in Extremfällen. Wer den Karmann-Ghia betont sportlich fahren will, wird sich vielleicht noch Verbesserungen wünschen; das nächstliegende ist es, unserem Eindruck nach, Porsche-Gürtelreifen (Dunlop SP, Conti Radial oder Firestone-Phoenix) statt der normalen Reifen und eventuell noch Koni-Stoßdämpfer zu montieren. (Bei dieser Gelegenheit sei auch auf die Wege zur Erhöhung der Motorleistung hingewiesen: bisher gibt es die verhältnismäßig „milde“ Expresß-Zweivergaser-Anlage (s. AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 8/1962), ein wirkungsvollerer Umbausatz ist bei Dipl.-Ing. Oettinger in Friedrichsdorf/Taunus in Arbeit, und schließlich sprechen unbestätigte Gerüchte von einer offiziellen Werks-Sportversion.) Für den Normalzweck möchten wir Gürtelreifen nicht uneingeschränkt empfehlen, weil ihr rauher Ablauf auf Straßenpflaster

bei mittleren Geschwindigkeiten den Komfort beeinträchtigt.

In einer Beziehung ist das Fahrverhalten des Karmann-Ghia dem der Limousine vorzuziehen: in der Windempfindlichkeit. Auch der Karmann-Ghia reagiert auf Seitenwind, besonders bei schnellem Autobahnfahren. Während jedoch in den Februar- und Märzstürmen der VW 1500 bisweilen mit beträchtlicher Mühe und Aufmerksamkeit auf der Straße gehalten werden mußte, ließ sich der Karmann-Ghia fühlbar weniger beeindrucken. Die Elastizität der Lenkung wirkte sich darum auch beim Coupé nicht so stark aus wie bei der Limousine, die man mit einer exakteren Lenkung bei Seitenwind vermutlich fester in der Hand halten könnte. In Bezug auf die Lenkung sind jedoch die Meinungen verschieden: manche Leute scheuen eine sportwagenmäßig auf jede Bewegung reagierende Lenkung. Vielleicht findet man deswegen bei Heckmotorwagen wie dem VW 1200 und dem VW 1500, aber auch der Renault Dauphine und dem Simca 1000, Lenkungen von indifferentem Charakter. Alle diese Wagen neigen im Extremfall zum Übersteuern, und eine direkte und exakte Lenkung birgt mehr die Gefahr des „Überziehens“ in sich als eine indirekte und indifferente.

Als Quelle des fahrerischen Vergnügens empfanden wir auch beim Karmann-Ghia die Schaltung und das Getriebe, dessen hervorragend weich arbeitende Synchronisierung alle jene Aufmerksamkeiten und Rücksichten überflüssig macht, die viele andere Schaltungen vom Fahrer verlangen. Man kann schalten und walten wie man will – auch in den ersten Gang. Einen ebenfalls guten Eindruck machten die Bremsen: sie sind zwar offenbar im unteren Geschwindigkeitsbereich auf beinahe „giftiges“ Ansprechen bei geringem Fußdruck ausgelegt, woran man sich erst gewöhnen muß, aber sie arbeiten trotzdem gleichmäßig und bringen auch aus hohem Tempo gute Verzögerungswerte. Eine unschöne Erscheinung ist das auch bei der Limousine auftretende Schleifen der vorderen Reifen bei vollem Radeinschlag. Eine exakte Begrenzung des Einschlags wäre eigentlich nicht zuviel verlangt.

Hinweisen möchten wir noch auf das „Schneekettenproblem“: es trifft nicht zu, daß man auf den VW 1500 keine Schneeketten montieren kann. Es ist freilich schwierig, die Ketten am Wagen zu montieren, man soll die Räder abnehmen. Es können normale Ketten bis zu 3,1 mm Metallstärke verwendet werden. M+S-Reifen brauchen nach den bisher vorliegenden Erfahrungen nicht auf alle vier Räder, sondern nur auf die Hinterräder montiert zu werden.

Abgesehen von dem schon erwähnten gefühlsmäßigen Eindruck, daß es sich um ein

schwereres Auto handelt, ist der Federungskomfort des Karmann-Ghia dem des VW 1500 ungefähr gleichwertig. Ein wiegend weiches Fahren erwartet man nicht von einem solchen Wagen, die sportlich-straftige Federung paßt durchaus zu seinem Gesamtcharakter. Als hart kann man sie jedoch nicht bezeichnen, denn sie spricht sauber auf Bodenunebenheiten aller Art an, Stöße oder unangenehme „Vertikalbeschleunigungen“ kommen auch auf Schlaglöchern und Querrinnen nicht vor.

Die Dämpfung arbeitet ausgezeichnet, so daß der Wagenkörper auf kurzen und längeren Bodenwellen nicht ins Schwingen oder Schaukeln gerät. Die Einzelradfederung bewährt sich besonders auf schlechten Straßen durch ausgezeichneten Fahrbahnkontakt der Räder bei absolut sicherer Spurhaltung des Wagens.

In der Wirtschaftlichkeit müßte der Karmann-Ghia auf Grund des fast gleichen Gewichtes der Limousine ungefähr entsprechen, unser Testwagen brauchte jedoch unter vergleichbaren Bedingungen etwa 1 Liter/100 km mehr als die 1961 getestete Limousine und brachte es bei vollem Ausfahren auf respektable 13 Liter/100 km.

Schließlich die Fahrleistungen: unter 100 km/h beschleunigte unser Karmann-Ghia-Testwagen etwa genau so gut wie die im vorigen Herbst gefahrene Limousine, darüber (infolge der strömungsgünstigen Form) etwas besser. Die Höchstgeschwindigkeit lag mit 136 km/h um 4 km/h höher als bei der Test-Limousine, die schon ein recht schnelles und lebendiges Exemplar gewesen war. Mangel an Leistung empfindet man im Karmann-Ghia nicht. Zwar ist er kein Porsche, aber der III. Gang reichte bis zu effektiv 107 km/h (Tachometer über 110 km/h!), womit natürlich alle Beschleunigungsprobleme des normalen Straßenverkehrs mühelos zu lösen sind.

Der VW 1500 hatte und hat eine Menge von Antipathien zu überwinden. Das zeigte sich schon an der teilweise allergischen Reaktion auf unser positives Urteil im Herbst 1961. Zum großen Teil konzentrierte sich damals das Mißvergnügen auf den Preis, der unterdessen durch die heraufgerutschten Preise des normalen VW und wichtiger Konkurrenzwagen günstiger geworden ist. Es sprachen aber wohl auch Unwägbarkeiten mit, die man als Fahrer des VW 1500 sogar im Straßenverkehr am zuweilen beinahe feindseligen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer konstatieren kann. Nun, dies alles wird sich mit der Zeit ausgleichen, während der VW 1500 zu beweisen hat, daß er die Lorbeeren verdient.

Der Karmann-Ghia hat es leichter. Er zeigt sich von außen – bei aller Diskussion über Details – freundlicher und eleganter als sein sachlicher Bruder, und er wird in Deutschland zu einem Preis angeboten, den wir angesichts des Gebotenen für gerechtfertigt halten. Einiges wäre noch auszubügeln – besonders die Beseitigung des Windgeräusches sollte man nicht als Nebensache ansehen; verschiedene am Testwagen zu findende Verarbeitungsmängel seien der erst anlaufenden Fertigung verziehen. Daß der Wagen gut gelungen ist, steht aber außer Zweifel. Er gehört zu den qualitativ besten Coupés, die es gibt – nicht nur in dieser Preisklasse. Daß er in Leistung und Komfort ein VW 1500 ist, kann man als Vorteil ebenso wie als Nachteil ansehen. Zumeist wird man ihn gerade deswegen kaufen.

Reinhard Seiffert



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VW 1500 KARMANN-GHIA COUPÉ



MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck, Bohrung \times Hub 83 \times 69 mm, Hubraum 1493 ccm, Verdichtung 7,2:1, Leistung 45 PS bei 3800 U/min (30,1 PS/Liter), max. Drehmoment 10,8 mkg bei 2000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (3800 U/min) ca. 8,74 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (3150 U/min) ca. 7,24 m/s, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt ca. 2,5 Liter, 1 Flachstromvergaser Solex 32 PHN, mechanische Kraftstoffpumpe, 40 Liter-Tank im Bug, Batterie 6 Volt 77 Ah, Lichtmaschine 200 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,8 (15,68), II. 2,06 (8,49), III. 1,32 (5,45), IV. 0,89 (3,672), R. 3,88 (16,0), Hinterachse 4,125, Ölinhalt Getriebe und Differential ca. 2,5 Liter.

FAHRWERK

Plattformrahmen mit Mittelträger, mit Karosserie verschraubt, vorn Einzelradaufhängung an längs liegenden Kurbellenkern, Querstabilisator, hinten Pendelachse mit Längslenkern, vorn und hinten Drehfederstäbe und hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Schneckenrollen-Lenkung mit geteilter Spurstange und hydraulischem Lenkungsdämpfer, hydraulische Fußbremse (Gesamtbremsfläche 830 cm²), Hebelhandbremse mechanisch auf Hinterräder, Reifen 6,00-15 schlauchlos, Luftdruck 1,1/1,7 atü, voll belastet 1,2/1,7 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2400 mm, Spur 1310/1346 mm, Bodenfreiheit 138 mm, Außenmaße 4280 \times 1620 \times 1335 mm, Innenbreite vorn 1310 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante 895 mm, Sitztiefe 480 mm.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 893 kg (davon Vorderachse 370 kg, Hinterachse 523 kg, Gewichtsverteilung 41,4:58,6), zulässiges Gesamtgewicht 1250 kg, Zuladung 357 kg, Personen-Indexzahl 4,2, Leistungsgewicht vollgetankt 19,8 kg/PS, mit 170 kg Belastung (zwei Personen und Gepäck) 23,6 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 37 km/h
II. Gang	15 bis 69 km/h
III. Gang	25 bis 107 km/h
IV. Gang	ab 40 km/h
Höchstgeschwindigkeit	136 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
60	53,5
80	73,7
100	93,9
120	113,2
Kilometerzählerabweichung	0

Beschleunigung

(auf effektive Geschwindigkeiten mit zwei Personen)

0 bis 40 km/h	4,4 s
0 bis 60 km/h	8,8 s
0 bis 80 km/h	15,5 s

0 bis 100 km/h	24,3 s
0 bis 120 km/h	47,5 s
1 km mit stehendem Start	41,7 s (86,3 km/h)

Verbrauch

Autobahn Schnitt 120 km/h	12,5 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 98 km/h	9,2 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 75 km/h	10,7 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 83 km/h	12,5 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	13,3 Liter/100 km
Testverbrauch	11,8 Liter/100 km

PREISE

Coupé zweitürig	DM 8 750.-
Cabriolet zweitürig	DM 9 500.-
In Österreich: Coupé	ö.S. 73 400.-
In der Schweiz: Coupé	sfrs. 12 250.-

BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr	DM 216.-	
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr ca.	DM 280.- + 5%	
Vollkaskoversicherung mit 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr ca.	DM 220.- + 5%	
Betriebskosten je Kilometer (Kosten für Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung)	11,6 Dpf	
Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebskosten) ohne Abschreibung und Verzinsung bei jährlich	pro Jahr DM	je km Dpf
10 000 km	1 710.-	17,1
20 000 km	2 870.-	14,4
30 000 km	4 030.-	13,4

WARTUNG

Schmier- und Wartungsdienst alle 5000 km

Austauschteile

Preise stehen noch nicht fest.

Ersatzteile

Zylinder	DM 23.10
Kurbelgehäuse	DM 232.50
Zylinderkopf	DM 81.40
Kurbelwelle	DM 131.50
Stoßdämpfer vorn und hinten	DM 22.—
Nockenwelle	DM 32.—
Rohbaukarosserie	
kompl. grundiert	DM 2190.—
Kotflügel vorn	DM 91.80
Kotflügel hinten	DM 82.90
Fahrtür (Rohbau)	DM 91.70
Vorderhaube	DM 101.50
Hinterhaube	DM 73.50
Vordere und hintere Stoßstange	DM 82.80
Scheibenrad	DM 23.05
Radkappe	DM 12.80

Hersteller:

Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

