

mot

TEST

KARMANN-GHIA

1200

**WAS KOSTEN
KUNDENDIENST UND ERSATZTEILE**

IM KREUZFEUER:

BMW 1500



NUMMER

7

8. JAHRGANG

JULI 1962

PREIS DM 1.20

Schweiz Fr. 1.40
Österreich S. 8.80
Schweden Skr. 1.75
inkl. oms.
Dänemark dKr. 2.75
Niederl. Hfl. 1.20

E 5939 E

DIE KUNST DES ABSCHLEPPENS

VW-Karmann-Ghia 1200

PLUSPUNKTE

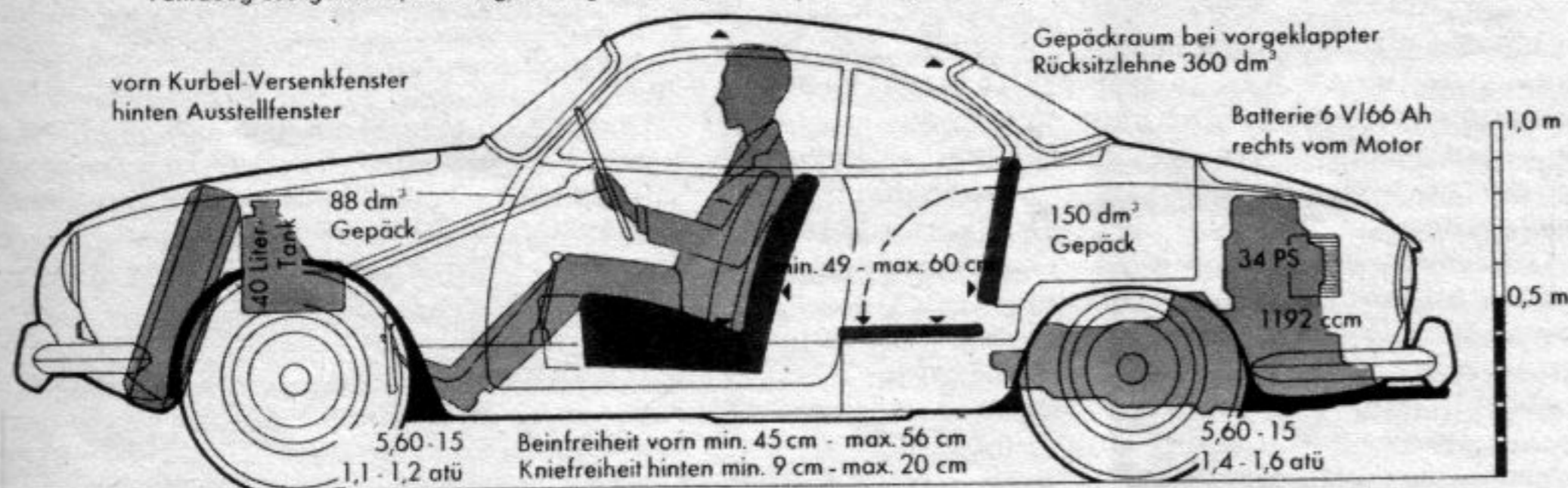
- Sehr robuster Motor
- Niedrige Motordrehzahl im Höchstgeschwindigkeitsbereich
- Entsprechend niedrige Kolbengeschwindigkeit (= hohe Haltbarkeit von Kolben und Zylindern)
- Geringe Ansprüche an Bedienungssorgfalt bei Motor und Getriebe
- Trotz höherem Gewicht gleiche Beschleunigung wie VW
- Durch aerodynamisch günstigere Form höhere Geschwindigkeit als VW
- Sehr stabiler Gesamtaufbau
- Vorbildlich gute Verarbeitung
- Sehr gute Rundumsicht (viel Glas, schmale Pfosten)
- Günstig geformte Sitze
- Sehr gut angelegte Ausstattung
- Sehr gute Lüftung
- Heckscheiben-Defroster!
- Für zwei Personen reichlich Gepäckraum
- Gut gefedertes, robustes Fahrwerk
- Weniger Seitenwindempfindlichkeit als VW
- Bessere Kurveneigenschaften als VW
- Billige Ersatzteile für Fahrwerk und Triebwerk
- Klapperfreiheit auch nach langer Betriebszeit
- Verbundglas-Windschutzscheibe ohne Aufpreis (Wir empfehlen: Verbundglas-Windschutzscheibe + Sicherheitsgurte als sicherste Lösung)
- Automatische Kupplung Saxomat lieferbar
- Beim Cabrio: Stabiler Aufbau, saubere Dachinnenverkleidung

MINUSPUNKTE

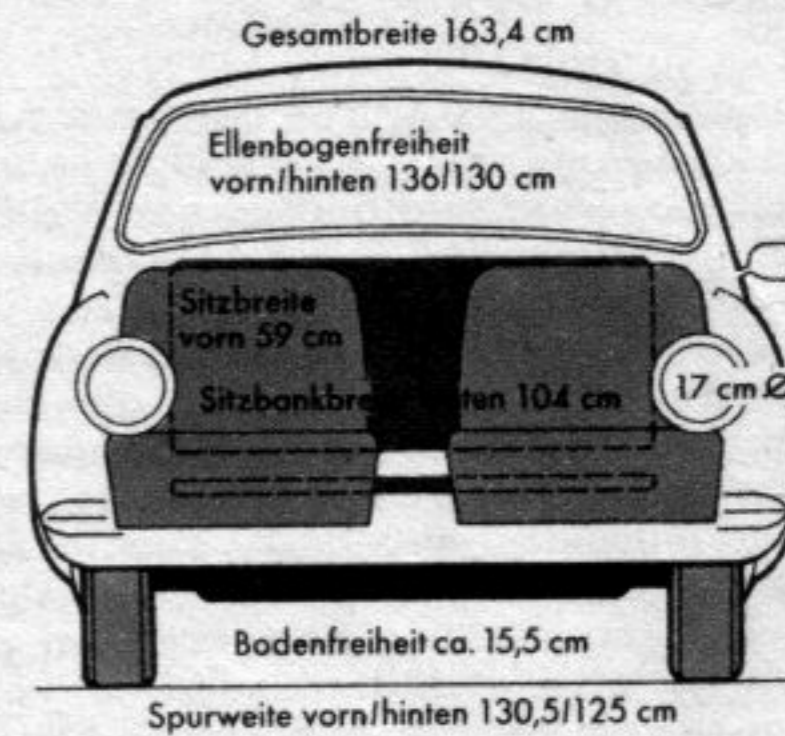
- Für die Preisklasse zu hohe Getriebegeräusche
- Unschönes Motorgeräusch nach außen
- Sehr starke Fahrgeräusche (Wind u. a.) im Wagen bei hohen Geschwindigkeiten
- Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit geringer als bei billigeren Limousinen
- Für einen Drosselmotor auffallende Klingelneigung aus niedrigen Drehzahlen
- Brems- und Kupplungspedal ungünstig angelegt
- Schloß der rechten Tür nicht durch Innenriegel zu betätigen
- Für sitzkleine Insassen stark eingeschränkte Übersichtlichkeit (hohes Armaturenbrett) nach vorn
- Im ganzen schlechte Übersichtlichkeit beim Parken
- Bei Besetzung des Rücksitzes (nur Kinder) wenig Gepäckraum
- Geringe Richtungsstabilität der Lenkung auf welliger Fahrbahn
- Übersteuerneigung in der Kurve
- Aschenbecher für Fahrer zu weit rechts
- Karosserieteilpreise im Durchschnitt obere Mittelklasse
- Karosseriereparaturen zum Teil aufwendig
- Normalstoßstangen zu niedrig für heutige Norm (und teuer!)
- Schalthebelposition für Saxomat ungünstig (unbeabsichtigtes Auslösen durch Beifahrer), ferner mit Saxomat Beschleunigungsverlust (lange Schaltpause)



Fahrzeug-Leergewicht (fahrfertig) 820 kg - zulässige Zuladung 300 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1120 kg



Radstand 240 cm - Gesamtlänge 414 cm - Gesamthöhe unbelastet 132,5 cm - Bodenfreiheit ca. 15,5 cm - Türöffnung hoch/breit 89/80 cm - Sitzfläche zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 90/75 cm - Innenraumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne 134 cm - Sitzhöhe (Sitzvorderkante-Fußboden) vorn/hinten ca. 25/26 cm



Preise:

Coupé 6935.- DM

Cabriolet 7635.- DM

ab Werk einschl. Heizung und Schaltungsschloß

Weißwandreifen 68.- DM

US-Stoßstangen 105.- DM

Saxomat 390.- DM

Zigarettenanzünder 7.40 DM

Rückfahrscheinwerfer 22.65 DM

Schiebedach nur Privat-Einbau (ca. 500 DM)

Über den Karmann-Ghia 1200 kann man mit guten sachlichen Gründen zwei ganz verschiedene Ansichten haben.

Ansicht A: Er ist ein Dienstmädchen im Abendkleid. Nichts gegen Dienstmädchen, nichts gegen Abendkleid; in dem Beispiel steckt eine Gemeinheit, aber es macht den Einwand doch klar: Wenn Volkswagen, dann konsequent, und wenn Sportwagen, dann ebenso konsequent, aber nicht Schein-Sportwagen auf VW-Fahrwerk. Der Volkswagen hat die Tugenden eines reinen Gebrauchsgegenstandes; man verzichtet auf Hochleistung und sportliche Feinessen, man bekommt Haltbarkeit und billige Ersatzteile, und wenn man beim Ghia-Coupé ein Plus von 2500 DM für eine viel unpraktischere Karosserie auf den Tisch legt, so ist das unsachlich und eine Angeberei dazu, denn für weniger Geld kann man Mittelklassewagen kaufen, die dem Ghia spielend davonlaufen und auch in den Fahreigenschaften trotz ziviler Karosserie sehr viel sportlicher sind. Möchte-gerne-Sportwagen, Damen-Auto und derartiges muß sich der Ghia nennen lassen.

Aber Ansicht B: Warum soll man die Tugenden des Volkswagens nur in der Einheits-Uniform der Maikäfer-Karosserie nutzen? Zwei Personen brauchen keinen Viersitzer, sondern einen Zweisitzer mit Notsitz, der für zwei Kinder bequem reicht, bei Besetzung mit zwei Personen reichlichen Gepäckraum. Niedrige Sitzposition (= Schwerpunkt) und ein Plus an Aerodynamik können dem Volkswagen nur zugute kommen, der Ghia nahm zudem Fortschritte am VW um Jahre voraus (Stabilisator, Benzinuhr etc.), und außerdem: Mancher, der einen Mittelklassewagen bezahlen kann, will doch gar keinen Mittelklassewagen, ob es nun wegen dessen Kastenkarosserie oder wegen der Betriebskosten ist. Warum soll man nicht zugleich die Qualitäten des Volkswagens und die Reize einer sportlichen Karosserie schätzen? Und was soll sich der, der nun mal ein Coupé will, sonst kaufen? Die Floride liegt eine kräftige Preisstufe höher als der Ghia, und in ihr steckt kein Volkswagen; als Floride S und Caravelle (sehr feine, wirklich sportliche Autos) ist sie endgültig in eine teure Luxus-Sonderklasse entrückt, während der Ghia - nicht zuletzt auch als qualitätssicherer Gebrauchswagen - noch in einem weit greifbareren Erschwinglichkeitsbereich liegt. Direkte Konkurrenten gibt es für ihn kaum; Sport-Prinz und Vignale-Jagst sprechen einen ganz anderen Interessentenkreis an, ebenso wie das BMW 700 Coupé, das zwar schon in Normalausführung die Fahrleistung des Ghia erreicht und ihn in der Sportausführung zur lahmen Ente degradiert, aber doch eine ganz andere Art von Auto ist.

Auch als Cabriolet hat der Ghia eine Sonderstellung. Die Skoda-Felicia scheidet für die meisten Interessenten von vornherein aus, meist allerdings aus nicht ganz gerechten Gründen, denn es ist ein solider und ausgereifter Wagen mit einem schönen Motor, wenn auch mit sehr hartem Fahrwerk; Stil und Kundendienst werden in erster Linie mißfallen. Der Triumph Herald (als Coupé relativ teuer, als Cabrio aber mit ca. 7200 DM bemerkenswert billig) hat nur ein dünnes Kundendienstnetz und ist in Deutschland wenig bekannt; trotz mancher Reize hat er von vornherein wenig Popularitätschancen, auch ist er hart gefedert, und im Vergleich zum Ghia-Cabrio tritt bei ihm die Schüttel- und Klapperneigung des offenen Wagens mit nicht besonders verwindungssteifer Bodenpartie stark zutage, ebenso wie beim BMW 700 Sport-Cabrio, das für Hubraum und Leistung zudem sehr teuer ist (cc. 7000 DM). Austin-Healey Sprite und MG Midget sind harte kleine Roadster ohne den Komfort, der nun einmal für ein Auto gefordert wird, das man sich wie den Ghia in erster Linie als robustes Gebrauchsauto mit eleganter Aufmachung kauft.

MOTOR:

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor
 Zylinderbohrung: 77 mm
 Kolbenhub: 64 mm
 Hubraum: 1192 ccm (nach Steuerformel 1184 ccm)
 Verdichtung: 7
 Leistung: 34 PS
 bei U/min: 3600
 Höchstes Drehmoment: 8,4 mkg
 bei U/min: 2000
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (3600 U/min) 7,7 m/sec
 Kurbelwelle: 3 + 1 Lager
 Ventile: hängend, Stoßstangen, Kipphebel
 Kühlung: Luft, Gebläse auf Lichtmaschinen-welle mit 1,8facher Kurbelwellendrehzahl, Keilriemenantrieb, Thermostat
 Schmierung: Druckumlauf (ca. 2,5 Liter), Öl-kühler, kein Ölfilter, Öldruckkontrolleuchte
 Vergaser: 1 Fallstromvergaser Solex 28 PICT, Beschleunigungspumpe, Automatische Start-hilfe
 Luftfilter: Ölbadfilter (Ölfüllung 0,25 Liter)
 Kraftstoffzufuhr: Membranpumpe, mechanisch angetrieben
 Tank: Vornliegend, 40 Liter, Reservehahn bei ca. 5 Liter, Standanzeige im Armaturenbrett
 Batterie: 6 Volt, 66 Ah (rechts im Heck)
 Lichtmaschine: 6 Volt, 180 Watt
 Anlasser: separat

KRAFTÜBERTRAGUNG:

Kupplung: Einscheibenkupplung, trocken. Auf Wunsch gegen Aufpreis automatische Kupplung Saxomat
 Getriebe: 4 Gänge, vollsynchronisiert, Schalt-hebel in Wagenmitte
 Ölinhalt: Getriebe mit Differential gemein-sam 3 Liter (Nachfüllmenge 2,5 Liter)
 Untersetzungen im Getriebe: 3,8 / 2,06 / 1,32 / 0,89 / 3,88
 Untersetzung im Achsantrieb: 4,375
 Gesamtuntersetzungen demnach: 16,63 / 9,01 / 5,77 / 3,89 / R 16,99

FAHRWERK:

Karosserie: Mittragend auf Zentralrohrrahmen (Triebwerk in Gabelung hinten) mit Platt-form



Der Ghia bietet die einzige Möglichkeit, vom Volkswagen zu profitieren, ohne den Volkswagen zu fahren.

Im Sommer 1955 wurde der Ghia vorgestellt, er hatte also von vornherein schon die 30-PS-Maschine und dazu als wichtige Fahrwerksverbesserung einen Torsionsstabilisator vorn, den sich Kenner alsbald auch in den Volkswagen einzubauen pflegten, was man auch heute noch für die älteren VW empfehlen kann. Äußerlich blieb der Ghia von Beginn bis Herbst 1959 gleich, man unterscheidet diese Ausführung von der nach Herbst 1959 bis jetzt gebauten an den niedriger liegenden Scheinwerfern in den rundlicheren Kotflügeln, an den kleineren Luft-eintrittsöffnungen vorn und an den kleineren Rückleuchten. Aber kaum jemand sieht so genau hin; Ghia ist Ghia. Dabei sollte man allerdings die Änderungen unter dem Blech doch nicht übersehen: Herbst 1957 bekam der Ghia ein neues Zweispeichen-Lenkrad mit Hupring, neue Innenausstattung, Lichthupe, Kraftstoffanzeige im Armaturenbrett, gegen Ende des Jahres kam das Cabrio heraus. Im Dezember 1958 tat man endlich etwas gegen die lästige Spiegelung des Armaturenbretts in der Windschutzscheibe; es bekam eine dunkle Polsterauflage, mehr Auflage als Polster. Nächste Änderung dann Herbst 1959 (die größeren Änderungen kommen immer nach den Betriebsferien): Die neue Scheinwerferposition (Scheinwerfer höher und weiter nach vorn gezogen), die größeren Luft-eintrittsöffnungen zwischen den Scheinwerfern, das neue VW-Lenkrad mit tiefer Nabe, Scheibenwascher, Armstütze links, Fußauflage für den Beifahrer, vor allem aber die ausstellbaren hinteren Seitenscheiben, mit denen die ohnehin gute Lüftung (sogar Heckscheiben-Defroster!) perfekt wurde, wobei sich das „ohnehin gut“ allerdings nur auf die Ausführung ab 1958 bezieht; vorher war zwar gegenüber dem normalen Volkswagen die bei ihm nicht vorhandene Fußraumbelüftung erfreulich, aber die Dosierung und vor allem die Abstimmung von Lüftung und Heizung beim Ghia machten Kummer.

Eine bedeutende Änderung am Ghia kam 1960: 34-PS-Motor mit automatischer Starthilfe, voll-synchronisiertes Getriebe mit etwas geänderten Untersetzungen, und als bisher letztes Additiv erhielt er 1961 das neue Lenkungssystem.

Der Ghia, den wir testen, ist also in keiner Weise ein neues Modell, aber das spricht mehr für als gegen ihn, wenn man an das aktuelle Stichwort Qualität denkt. Und der neue Karmann-Ghia 1500 kostet so erheblich viel mehr, daß er dem 1200 kaum das Lebenslicht ausblasen kann, von den Betriebskosten ganz abgesehen: Das 1500er Coupé kostet 8750 DM, das Cabrio 9500 DM, also Mehrpreise von 1850 und 2150 DM!

Die Karosserie des Karmann-Ghia 1200 ist in Bauart und Ausführung enorm solide; solider kann ein vergleichbares Auto überhaupt nicht gebaut sein. Der fugenlos verschweißte Karosseriekörper wirkt wie aus einem Stück (über die Auswirkungen dieser einerseits so eindrucksvollen Bauweise für Unfallreparaturen siehe die Rubrik „Ersatzteile etc.“ in der technischen Spalte). Lack und Chrom machen den besten Eindruck, ebenso die Verarbeitung im einzelnen; es gibt sehr viel teurere Wagen, die sehr viel schlechter verarbeitet sind. Übertrieben hat man die Solidität am Testwagen allerdings an den Türen, besonders rechts; man möchte eine Tür gern mal öffnen, ohne starke Muskeln zu brauchen, aber das hätten wir an einem eigenen Wagen nacharbeiten lassen. Auch die rechte Tür hat ein Schloß, unpraktisch ist aber, daß Schloß- und Innenverriegelung unabhängig voneinander sind; so kann man den von innen verriegelten Wagen nicht mit dem Schlüssel von außen öffnen. Nicht recht günstig liegen auch die Fensterkurbeln.

Ein- und Aussteigen ist beim Ghia unbequem bis an die Grenze der Akrobatik, wie bei (fast) allen sehr niedrigen Wagen. Der Abstand Sitz-Türvorderkante ist etwas größer als beim VW, weil man bei niedrigen Sitzen weiter von den Fußpedalen entfernt sitzen muß, aber für das Einsteigen ist es immer noch recht knapp. Wer schön sein will, muß leiden, nicht nur beim Ghia. Sitzt man drin, so sitzt man gut; die Verstellbarkeit der Sitze nach vorn und hinten ist reichlich bemessen, die Sitzform ist einschränkungslos lobenswert, die Sitzlehnenneigung ist einstellbar, die Sitzpolster sind in Weichheitsgrad und Stoffwahl (Stoff-Kunstleder-Kombination) vorbildlich. Der Kopfraum über den Vordersitzen ist um ca. 5 cm geringer als beim Volkswagen, aber ca. 90 cm Abstand Sitz-Dach ist noch genug auch für lange Leute. Auf dem Rücksitz, der eine einfache, aber nicht unkomfortable Polsterauflage hat, können wegen der stark geneigten Heckscheibe Erwachsene nur sehr gebückt sitzen, im allgemeinen unzumutbar, und auch mit Fußfreiheit kann man da hinten nicht viel erwarten; zur Not reicht es mal für ein paar Kilometer. Wie Kinder unterkommen, hängt von ihrer Größe ab; bis zu zehn Jahren kann es keine Schwierigkeiten geben, beim Cabrio sitzen sie allerdings reichlich dunkel. Klappt man die Rücklehne herunter (= strapazierbare Gepäckfläche mit Abrutschrand vorn), so zeigt sich dahinter noch ein Gepäckraum, der mit einer kleinen Stufe über 55 cm unter die Heckhaube reicht; für zwei Personen mit Gepäck ist der Ghia reichlich bemessen, zumal der Gepäckraum unter der Vorderhaube zwar im Verhältnis zur Nasenlänge des Ghia recht klein, durch seine Form aber (vor allem seit Einführung des niedrigen Tanks) gut ausnutzbar ist.

Im Verhältnis zum Armaturenbrett und zu den unteren Fensterbegrenzungen sitzt man sehr tief; Leute unter ca. 1,65 m Körpergröße müssen sich daran gewöhnen, daß sie mehr Armaturenbrett als Landschaft sehen, und der Fahrer schaut dicht über Lenkrad und Haube hinweg, kleine Leute haben den oberen Lenkradbogen im Blickfeld. Da ist man in moderneren Coupés besser dran, jedoch kann sich gefühlsmäßig auch ein besonderer Eindruck von Geborgenheit ergeben, der psychologisch durchaus etwas für sich hat, wengleich natürlich der ohnehin recht lange Wagen mit seinen Wölbungen nicht besonders übersichtlich ist. Man wird sich an diese Verhältnisse jedoch erfahrungsgemäß bald gewöhnen, wenn Sympathie für den Wagen als Ganzes mitspielt, und immerhin sieht aber auch der kleine Fahrer noch ohne zu viel Mühe beide Kotflügel.

Objektiv unerfreulich ist vielmehr die Lage der Fußhebel, die ganz und gar nicht auf die Sitzverhältnisse im niedrigen Coupé abgestimmt ist; beim vorn schmalen Volkswagen fällt kaum

Radführung vorn: Je 2 gezogene Schwinghebel an querliegenden Torsionsfedern (auf Verdrehung beanspruchte Pakete von je 8 Blattfedern), Torsionsstabilisator (auf Verdrehung beanspruchter Federstab), Teleskopstoßdämpfer

Radführung hinten: Pendel-Halbachsen, Längsschwingarme an je einer querliegenden Torsionsfeder (runder Federstab im Gegensatz zu den vierkantigen Blattfedernpaketen der Torsionsfedern vorn)

Lenkung: Schnecke mit Rolle, zweiteilige Spurstange

Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag: ca. 2,6

Reifen: 5,60-15 schlauchlos

Fußbremse: hydraulisch

Bremsfläche 620 cm²

Handbremse: Seilzug auf Hinterräder

ABMESSUNGEN:

Radstand: 2400 mm

Spurweite vorn/hinten: 1305/1288 mm

Länge/Breite/Höhe: 4140/1634/ca. 1330 mm

Bodenfreiheit: voll belastet ca. 150 mm

Innenraummaße: siehe Schemazeichnung

2. Testseite

Wendekreis- ϕ : ca. 11 m

GEWICHTE:

Wagengewicht, vollgetankt: ca. 820 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 1110 kg

Zulässige Belastung demnach: 290 kg

= bei Besetzung mit 2 Personen (je 75 kg)

nach 140 kg für weitere Belastung!

Leistungsgewicht: (kg/PS) fahrfertig unbelastet

24,2 kg/PS, voll belastet 30,2 kg/PS

BERGSTEIGEFÄHIGKEIT:

Bei voller Belastung, nach Werksangabe, im

1. Gang 43,5%, im 2. Gang 22,5%, im

3. Gang 13,5%, im 4. Gang 7,5%.

FAHRLEISTUNG:

Beschleunigung:

0 - 50 km/h 7,5 sec

0 - 60 km/h 10,5 sec

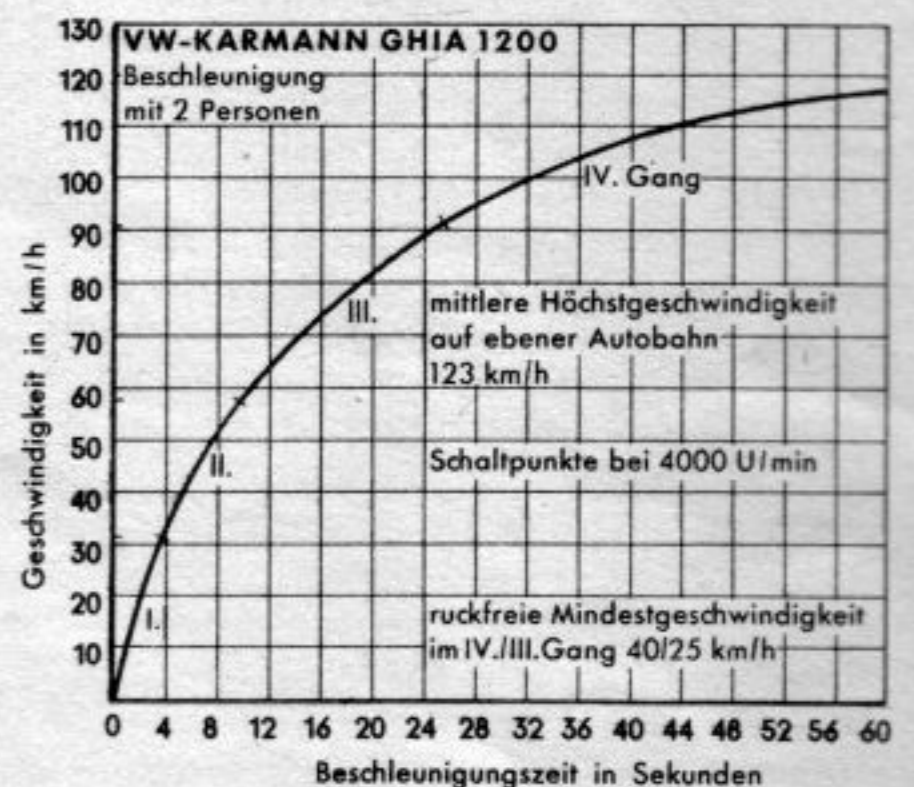
0 - 80 km/h 18,0 sec

0 - 100 km/h 32,0 sec

0 - 115 km/h ca. 54,0 sec

jeweils mit 2 Personen in der Ebene, Tachometer korrigiert (Tachometer zeigte im Mittel ca. 5% mehr als die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit an).

Die Verbindung sämtlicher Beschleunigungsmeßwerte ergibt die „Beschleunigungskurve“, siehe Zeichnung. Aus ihr kann man alle Zwischenwerte ablesen.



GESCHWINDIGKEITSBEREICHE:

Einblick in das Verhältnis von Motordrehzahl zu Geschwindigkeit in den Gängen gibt das Geschwindigkeits-Drehzahl-Diagramm. Die von 0 ausgehenden „Strahlen“ zeigen das Geschwindigkeits-Drehzahl-Verhältnis jeweils für einen Gang. Der Karmann Ghia hat die gleichen Getriebeuntersetzungen wie der normale Volkswagen; die Angaben treffen also auch für diesen zu. Man sieht aus dem Diagramm zum Beispiel, daß der Motor bei 40



auf, daß die Hebel sehr weit rechts liegen, beim Ghia um so mehr. Dementsprechend ragt der Kupplungshebel dem Fahrer besonders weit entgegen, man muß zur Bedienung den Fuß anheben, kann viel weniger gut dosieren als bei der hohen Sitzposition im Volkswagen und läßt dementsprechend die Kupplung oft unnötig schleifen. Da muß man sich mit Gewalt angewöhnen, den Fuß jedesmal nach dem Kuppeln vom Hebel wegzunehmen, und Saxomat kann als erfreuliche Lösung empfunden werden. Allerdings bringt er eine Verlängerung der Schaltpause, die man gerade bei einem sportlich aussehenden Wagen wie dem Ghia, den man schnell durchschalten will, als lästig empfinden kann, und wenn man die elektrische Auslösung der Kupplung bei Berühren des Schalthebels knapp auf sofortige Reaktion, also geringstes Tippen an den Hebel, einstellt, muß der Beifahrer sehr aufpassen, den Schalthebel nicht im geringsten zu berühren, was beim Mittelschalthebel des VW, der im zweiten und dritten Gang weit nach rechts liegt, nicht einfach zu vermeiden ist. Deshalb Saxomat beim Ghia doch nur, wenn wirklich entscheidende Gründe dafür sprechen, sonst Gewöhnung an die wenig günstig liegende Pedalerie.

Die hohe Lage des Lenkrades ist für große Fahrer beim Einsteigen und auch für die Bedienung besonders angenehm, aber auch kleineren Fahrern liegt es gut zur Hand. Schalt- und Handbremshebel liegen günstig, ebenso die wenigen Knöpfe im Armaturenbrett (nur Licht und Wischer-Wascher-Kombination), auch der Fußschalthebel hat seine Annehmlichkeiten, und der kombinierte Blinker-Lichthupen-Fingerhebel an der Lenksäule liegt tadellos, ebenso die Luftverteilungsregulierung unter dem Armaturenbrett. Statt des Drehknopfes für die Heizung auf dem Mittelunnel wäre ein Hebel wohl praktischer.

Tachometer und Zeituhr liegen vorbildlich im Blickfeld, sie sind tadellos abzulesen, die gute Beleuchtung ist stufenlos abblendbar und ausschaltbar. Die Benzinuhr liegt hoch zwischen den großen Uhren, Radiofeld in Armaturenbrettmitte, rechts daneben Aschenbecher und Handschuhkasten mit Klappe. Zugknopf für Vorderhaube links unter dem Armaturenbrett, für Motorhaube links unten am Rücksitz – damit ist der Motor gegen unbefugte Hände gesichert. Der Motorraum ist geräumiger als beim VW, alle wichtigen Teile sind gut zugänglich.

Der Motor springt mit der automatischen Starthilfe stets leicht an, der Wegfall der Starthilfebedienung ist durchaus ein Pluspunkt, dem allerdings zumindest der Verdacht entgegengehalten werden muß, daß sich die Starthilfe im Kurzstreckenverkehr mit kühlem Motor und

**Diese interessanten technischen Hinweise
gelten auch für den normalen Volkswagen**

häufigen Aufhalten unnötig lange einschaltet; das dürfte beim relativ hohen Verbrauch (siehe Rubrik in der technischen Spalte des Tests) mitspielen. Sorgfältige Einstellung bei vorliegendem Verdacht wird sich lohnen, Umbau auf Handbedienung ist leider äußerst aufwendig und teuer (siehe Seite 22).

Das Motorgeräusch ist volkswagenmäßig und paßt nicht recht zu dem eleganten Ghia, von dem man allerdings gewohnheitsmäßig nichts anderes erwartet. Das gilt auch für die Fahrgeräusche im Wagen, die für diese Preisklasse enorm hoch sind, vor allem über 90 km/h; bei schneller Autobahnfahrt strapaziert eine Unterhaltung die Stimmbänder derart, daß man bald die Lust daran verliert, zumal auch Windgeräusche dazukommen; beste Lösung ist wohl fingerbreite Öffnung der Kurbelfenster und Öffnen der ausklappbaren hinteren Seitenscheiben. Im ganzen sind es eben die bekannten VW-Geräusche. Daß sie vielen Leuten nicht so unangenehm sind, um die Freude am Wagen zu verderben, ist bekannt, und das hochfrequente Getriebesingen des VW, das über lange Strecken Nerven kosten kann (meist ohne daß man die Ursache erkennt), fiel uns beim Ghia nicht so lästig auf; hier mag der kleinere Innenraum und die bessere Geräuschisolierung vorbeugen.

Die Fahrleistung des Ghia entspricht trotz des um ca. 75 kg höheren Gewichts dem VW, die Höchstgeschwindigkeit liegt durch die aerodynamisch günstige Form etwas höher. Äußerst bemerkenswert ist der turbinenhafte Lauf des Motors bei Dauervollgas und auch bei höchsten Bergab-Geschwindigkeiten. Es ist typisch für den VW, daß man dem Motor auch bei extremem Ausfahren keine näheren Gedanken zu widmen braucht, er zwingt nicht dazu und braucht es nicht. Ob man schaltfaul fährt oder die Gänge ausfährt – ihm ist es egal. Er bringt natürlich bei richtigem Schalten mehr Beschleunigung, aber er nimmt auch gleichgültigste Bedienung nicht übel, und sportliches Einfühlungsvermögen braucht er nicht – oder allenfalls, wenn man ihm einen Umbausatz mit etlichen Mehr-PS schenkt, um der Figur des Ghia gerecht zu werden. Aber das ist ein Sondergebiet, das nicht in diesen Test gehört.

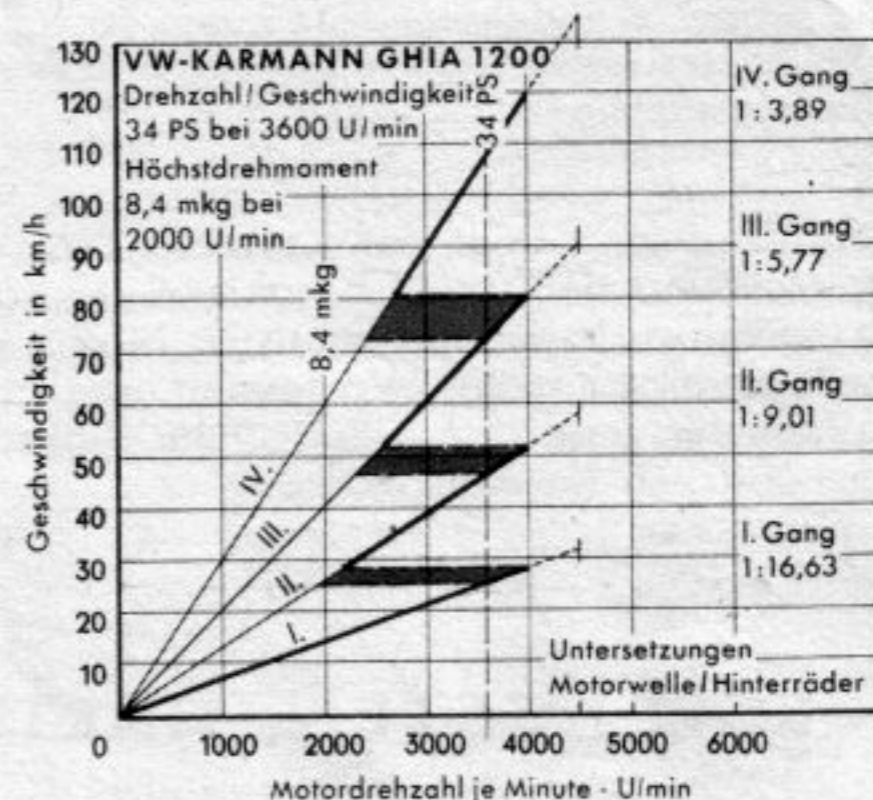
Einzelheiten zur Fahrleistung und ihren Grundlagen siehe die technische Spalte. Die Getriebebeschaltung arbeitet trotz relativ großer Hebelwege sehr exakt, blitzschnelles Durchschalten ist kein Problem.

Die Fahreigenschaften des Ghia sind entschieden besser als diejenigen des normalen Volkswagens. Das ergibt sich von vornherein aus der niedrigen Gesamtlage. Dementsprechend spürt man auch im Ghia weit mehr als im normalen VW die Verfeinerung der neuen Lenkung; auf guter Fahrbahn sind die Fahreigenschaften einwandfrei, das für den VW typische Übersteuern (= Hinausdrängen des Hecks aus der Kurve) tritt weniger ausgeprägt auf und ist leicht zu neutralisieren.

Sehr viel weniger zufrieden sind wir mit den Fahreigenschaften des Ghia (wie des VW) auf welliger Fahrbahn, wo man bei schneller Fahrt mit durchaus nicht geringen Lenkradausschlägen die Geradeausführung korrigieren muß. Wer auf welliger Fahrbahn für längere Zeit Vollgas fährt, wird reichlich stark beansprucht, psychisch und physisch, und wer sich an modernen Fahrwerken feste Begriffe über gut oder schlecht gebildet hat, kann diese Eigenschaften des VW nur schlecht nennen, zumal der Wagen, der auf guter Fahrbahn in der Kurve klar korrigierbar übersteuert, in welligen Kurven oft nur „auf Verdacht“ zu fangen ist.

km/h im 2. Gang etwas über 3000 U/min dreht.

Eingezeichnet sind in unserem Diagramm ferner die Lage des höchsten Drehmoments (8,4 mkg bei 2000 U/min) und der Nennleistung (34 PS bei 3600 U/min). Zum Verständnis dieser Begriffe: Drehmoment, das sind die Beinmuskeln eines Läufers; Leistung, das ist seine Fähigkeit, die Beine schnell zu bewegen.



Besonderheit des Volkswagenmotors ist hohes Drehmoment schon bei sehr niedrigen Drehzahlen und bewußte Beschränkung von PS und damit Nennzahl im Vergleich zu anderen Wagen dieses Hubraums. Der Volkswagenmotor zieht sehr kräftig schon aus niedrigen Drehzahlen heraus, er kann deshalb ausgesprochen schaltfaul gefahren werden. Das heißt nicht, daß er schaltfaul gefahren werden soll, aber die Erörterungen, die wir sonst ans Geschwindigkeits-Drehzahl-Diagramm anknüpfen, sind beim Volkswagen fast gegenstandslos. Als Regel für zügiges Beschleunigen sollte jedoch gelten, daß man erst aufwärtsschaltet, wenn der Motor im eingeschalteten Gang ca. 3500 U/min erreicht hat, also jeweils ca. 25, 45 und 70 km/h im ersten bis dritten Gang; für die maximale Beschleunigung wird man 5000 U/min drehen, also an ca. 28, 65 und 100 km/h im ersten bis dritten Gang, aber nötig ist das nicht, und völlig sinnlos ist das Hinausdrehen über 5000 bis an die Schnattergrenze der Ventile, denn schon beim Schalten aus ca. 4500 U/min wird die Maximalbeschleunigung erreicht, und der Motor ist da wesentlich leiser, von der Förderung der Lebensdauer ganz abgesehen. Auffallend knapp angelegt ist der 4. Gang; bei 120 km/h ergeben sich erst 4000 U/min. So knapp kann der 4. Gang nur bei einem Motor sein, der auf hohe Leistung im unteren Drehzahlbereich unter Verzicht auf extreme Hochleistung angelegt ist, aber es zahlt sich auch aus: 115 km/h, die mittlere Höchstgeschwindigkeit eines normalen Volkswagens, entsprechen im 4. Gang der sehr geringen Nennzahl von 3600 U/min, man braucht sich also wegen Höchstgeschwindigkeits-Drehzahlen überhaupt keine Gedanken zu machen; ein Ghia, der durch seine aerodynamisch günstigere Form ca. 122 bis 125 km/h läuft, überschreitet kaum 4200 U/min, und selbst bei 140 km/h, die man schon einmal beraubt erreichen kann, sind es erst 4700 U/min. Man hat beim heutigen Stand der Technik eigentlich keinen Anlaß, auch für haltbare Gebrauchsmotoren Drehzahlen zu fürchten, die bei vergleichbaren Geschwindigkeiten um 500 bis 1000 U/min höher liegen, aber beim Volkswagenmotor braucht man sich jedenfalls über die Drehzahlen im Höchstgeschwindigkeitsbereich überhaupt keine Gedanken zu machen, und auch für die Haltbarkeit von Kolben und Zylindern sind niedrige Drehzahlen günstig; nur 7,7 m/sec mittlere Kolbengeschwindigkeit bei der Höchstgeschwindigkeit des Volkswagens muß günstige Auswirkungen auf die Lebensdauer haben, und man findet in der Vereinigung von Leistungsbeschränkung und knapp angelegtem 4. Gang



Gewöhnung kann natürlich viel, wenn nicht alles ausmachen, die meisten Fahrer bleiben in Geschwindigkeitsbereichen, wo alles nicht so heiß gegessen wird, aber das ändert nichts an den fahrwerkstechnischen Tatsachen; von der Raffinesse moderner Schräglenker-Hinterachsführungen ist der VW durch ein Vierteljahrhundert getrennt, und im Lenkungsbereich ist der hydraulische Dämpfer wohl kein voller Ausgleich für Perfektion von Geometrie und Grundanlage.

Pluspunkte am Fahrwerk sind die großen Räder mit dem vertrauerweckenden Reifenformat, Die Federung ist für die Gesamtfigur des Wagens gut abgestimmt, die Bremsen entsprechen voll den Bedürfnissen, die sich aus Gewicht und Geschwindigkeit des Ghia ergeben. Der recht große Wendekreis tritt kaum lästig zutage; der Wagen wirkt durchaus wendig und hat keine besonderen Schwierigkeiten beim Einrangieren in Parklücken, wenn Gewöhnung die Unübersichtlichkeit ausgleicht.

Im ganzen überzeugt der Karmann-Ghia – Sympathie mit seinem Äußeren, den Raumverhältnissen und dem VW-Charakter vorausgesetzt – vor allem durch Solidität, gute Verarbeitung, anspruchslosen und robusten Motor und überhaupt einen beherrschenden Eindruck von echter Dauerhaftigkeit. Wo immer man im Zweifel sein mag, ob ein Auto wirklich als Anschaffung für viele Jahre taugt: Der Karmann-Ghia taugt dafür; er ist in gutem Sinne ein Dienstmädchen im Abendkleid.

PFLEGE, KOSTEN, HALTBARKEIT

WARTUNG

Einfahrstrecke: keine Vorschrift – etwas Zurückhaltung hinsichtlich Dauervollgas und extremem Hochdrehen in den Gängen ist beim neuen Motor vernünftigerweise geboten.

Ölwechsel (Motor): alle 5000 km (zugleich Wechsel der Ölfüllung im Ölbad-Luftfilter des Vergasers).

Kleiner Schmierdienst alle 2500 km.

Wartungsdienste alle 5000 km.

Trotz niedriger Preise muß heute kritisiert werden, wenn ein Gebrauchswagen alle 2500 km versorgt werden soll. 15 Schmiernippel sind für einen Volkswagen des Jahres 1962 entschieden zu viel! Wohl kann man die geringen Pflegekosten bei der derzeitigen Anordnung durchaus anerkennen, aber die Überlastung der Werkstätten führt zu lästigen und indirekt sehr kostspieligen Anmelde- und Wartefristen.

ERSATZTEILE, AUSTAUSCHTEILE, REPARATUREN

Der Karmann Ghia profitiert für Fahrwerk und Triebwerk von den billigen Ersatzteilen und den günstigen Festpreisen des Volkswagens. Damit liegt das Reparaturkostenrisiko von vornherein weit unter dem Durchschnitt der 1200er Klasse. Nur die Karosserieteile sind naturgemäß sehr viel teurer als beim VW, aber man muß dabei bedenken, daß die Teile des Normal-Volkswagens sehr billig sind. Im ganzen entsprechen die Karosserieteilepreise des Karmann Ghia etwa den Karosserieteilen eines Mittelklassewagens, sie sind also nicht so teuer, wie man es bei einem Coupé der gehobenen Preisklasse erwarten könnte. Eine Tür (grundiert ohne Beschläge) kostet z. B. das gleiche wie beim 12 M (ca. 112.– DM), Motor- und Gepäckhaube – oft teure Teile – entsprechen mit 84.50 DM und 72.20 DM ebenfalls etwa den betreffenden Teilen des Ford 12 M, und auch für die Windschutzscheibe zahlt es sich aus, daß der Ghia ein Großserienwagen ist; 44.30 DM (Sekurit) sind billig. Teuer sind naturgemäß die nicht einfach geformten Stoßstangen; der Preis der hinteren Stoßstange entspricht mit 118.35 DM etwa dem Opel Rekord, AU 1000 etc. Ein erhöhtes Kostenrisiko bei Unfallschäden ergibt sich daraus, daß die Karosserieteile nicht verschraubt, sondern verschweißt sind; ontisch wirkt die Karosserie wie aus einem Stück, Reparaturen sind arbeitsmäßig erheblich schwieriger als bei einer Mittelklasse-Normalkarosserie, und auch den Spachtel- und Lackarbeiten muß besondere Sorgfalt gewid-

met werden, die etwas kostet. Sehr teuer ist auch eine komplette Rohkarosserie: VW 850.– DM, Rekord 1630.– DM, Ghia 2750.– DM, Porsche immerhin aber 4010.– DM.

Routinepflege und Verschleißreparaturen sind jedenfalls nicht teurer als beim VW. Die Addition der empfohlenen Wartungsdienste (ohne Schmiermaterial usw.) ergibt über 100 000 km knapp 400.– DM.

LEBENSDAUER

Fahrwerk und Triebwerk des Volkswagens, äußerst solide Karosserie (keine schwingenden Blechflächen, keine feuchtigkeitsempfindlichen Fugen), langjährig geübte Verarbeitung und einwandfreie Qualität in Einzelteilen und im Finish erlauben die Voraussage, daß ein Karmann Ghia weit über normale Automobil-Laufstrecken hinaus hält, ohne klapper- und pannen anfällig zu werden. Bis zum Austauschmotor kann man in der Regel 80 000 km als Minimum erwarten, 150 000 km wären keine Überraschung, beim Fahrwerk kann mal ein Stoßdämpfer o. ä. fällig sein, der Karosserie sind von vornherein zehn kummerfreie Jahre vorzusagen, und auch dann wird eine Reparatur (etwa bei durchgerostetem Boden) noch lohnen, wenn sie überhaupt fällig ist. Mehr Haltbarkeit, als der Ghia sie bietet, kann man nirgendwo erwarten und bekommen.

BETRIEBSKOSTEN

(ohne Kasko und Garage, mit Wertverlust, Grundkosten und laufenden Kosten).

Kfz.-Steuer	172.80 DM
Versicherung	230.– DM
(Haftpflicht 250 000.– DM)	
Wertverlust	900.– DM
(voraussichtlicher Durchschnitt pro Jahr während der ersten drei Jahre).	
Grundkosten pro Jahr mit Wertverlust	1500.– DM
Grundkosten pro Jahr ohne Wertverlust	600.– DM
Laufende Kosten pro 100 km	9.80 DM
Gesamte Unkosten pro Monat ohne (in Klammern mit) Wertverlust:	
bei 5 000 Jahres-km:	91.– DM (166.– DM)
bei 10 000 Jahres-km:	132.– DM (207.– DM)
bei 20 000 Jahres-km:	213.– DM (288.– DM)
bei 30 000 Jahres-km:	295.– DM (370.– DM)
bei 40 000 Jahres-km:	377.– DM (452.– DM)

Tester: Dr. Paul Simsa (Text, Fotos, Daten)

Zeichnungen J. F. Drkosch

ein wesentliches Element der legendären VW-Haltbarkeit. Als Tribut muß man in Kauf nehmen, daß der 4. Gang für die erlaubten 50 km/h im Stadtverkehr sehr knapp ist; der Motor dreht da nur ca. 1700 U/min, und auch einen VW soll man nicht mit so niedrigen Drehzahlen quälen. Man kann ihn mit den 1700 U/min rollen lassen, sollte aber zum Beschleunigen in den 3., wenn nicht sogar in den 2. Gang schalten. Dem gesunden Durchzugsvermögen schon aus niedrigen Drehzahlen entspricht es andererseits, daß sich das Mehrgewicht des Ghia von ca. 80 kg gegenüber dem normalen Volkswagen in den Beschleunigungswerten praktisch nicht äußert, jedenfalls bei gut eingelaufenen Motoren.

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Der Karmann Ghia 1200 erreicht (gegen Luftwiderstand, Rollwiderstand usw.) im 4. Gang ca. 4200 U/min = ca. 125 km/h.

Damit ist er dem normalen Volkswagen um nahezu 10 km/h überlegen, zweifellos durch seine aerodynamisch günstigere Form. Daß dies so viel ausmachen kann, ergibt sich aus der oben dargelegten Übereinstimmung von Nenndrehzahl und Höchstgeschwindigkeits-Drehzahl; bei verringerten Fahrwiderständen setzt der Motor sich leicht durch und dringt zu höheren Geschwindigkeiten vor. Dies gilt auch für Bergabfahrt und Rückenwind; man kann unter solchen Verhältnissen durchaus über 135 km/h vorstoßen, ohne dabei überhaupt an die Gesundheit des Motors denken zu müssen. Die steil steigenden Fahrwiderstände machen darüber hinaus ohnehin ein Ende. Das geöffnete Cabrio kann ohne Schiebewind oder Gefälle nur knapp 115 km/h erreichen; man wird wegen des tosenden Fahrtwinds im offenen Wagen aber meist nicht allzu schnell fahren.

VERBRAUCH

Meßwerte bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten sind nur von theoretischem Interesse. Für den Jahres-Durchschnittsverbrauch sind in erster Linie der Fahrbetrieb (Kurzstrecke/Langstrecke) und die Fahrweise (scharf/ruhig) maßgebend. Man kann folgende Durchschnittswerte erwarten:

Scharfer Fahrer, überwiegend Kurzstrecken	ca. 10,5 Liter/100 km
Ruhiger Fahrer, überwiegend Langstrecken	ca. 8,0 Liter/100 km

Im Mittel wird man beim Volkswagen und Ghia mit 9 bis 10 Liter je nach Fahrbetrieb rechnen müssen. Das sind für heutige Begriffe ziemlich hohe Werte, praktisch schon 1,5 Liter-Mittelklasse-Verbräuche. Hier zahlt man für den besonderen Charakter des Motors, den wir im Zusammenhang mit Geschwindigkeit und Drehzahl erläutern, etwas zu, was ein Hochleistungsmotor sparen würde. Wenn man Vorteil gegen Vorteil abwägt, kann man aber die Ansicht gelten lassen, daß für den unvermeidlichen Mehrverbrauch des niedrig verdichteten Drosselmotors Vorteile für Haltbarkeit und Bedienungseinfachheit geboten werden. Wir teilen diese Ansicht allerdings im Prinzip nicht; Verringerung des Kraftstoffverbrauchs muß Punkt 1 für die weitere Entwicklung des Volkswagenmotors sein. Und Punkt 2: Die Klingelneigung des Motors muß verschwinden; es ist fürs Werk eine Blamage, wenn ein so niedrig verdichteter Drosselmotor in vielen Fällen nur mit Super oder Mix klingelfrei arbeitet.

Der Ölverbrauch ist beim Volkswagenmotor nicht ganz so gering, wie man es bei den niedrigen Drehzahlen annehmen könnte; ca. 0.3 Liter/100 km können als normal gelten, viele VW brauchen weniger, aber in Einzelfällen sollten auch Ölverbräuche bis ca. 1 Liter noch keine Bedenken über die Gesundheit des Motors erregen. Andererseits bleibt der Ölverbrauch, den ein Motor einmal aufweist, auch über sehr lange Laufstrecken gleichmäßig; erhöhter Ölverbrauch durch Alterung tritt erst sehr spät ein.

Da hat einer seinem
Ghia eine Super-
luxusfassade gebaut:
Scheinwerfer vom
Mercedes ergeben
zusammen mit dem
Grill des Lloyd Alex-
ander TS und Hör-
nern ohne Stoßstange
einen atemberauben-
den Effekt.

