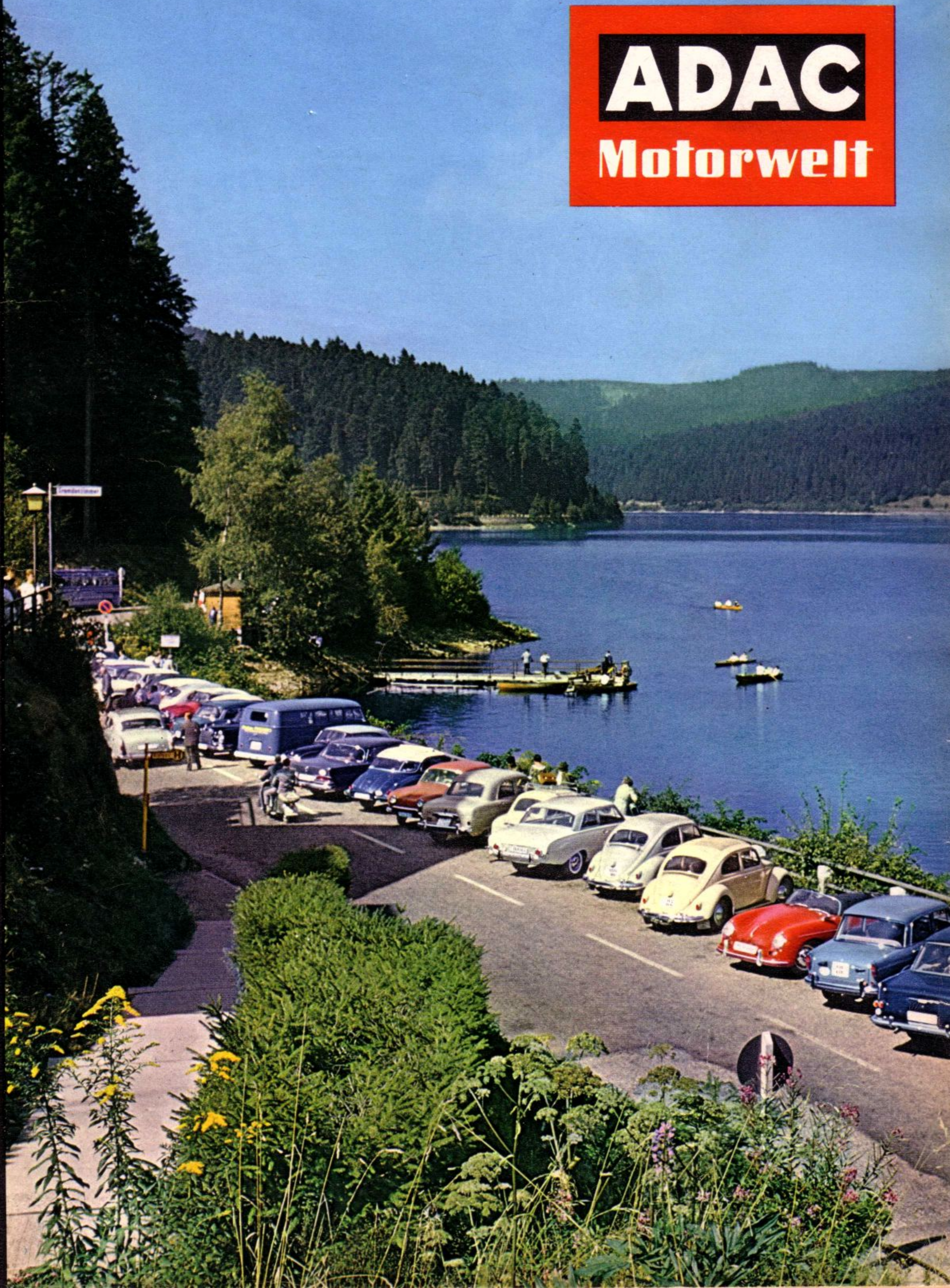


ADAC
Motorwelt

60 JAHRE ADAC IM DIENSTE DER KRAFTFAHRT





Test

VW 1500 Karmann-Ghia-Coupé

Sein Ursprungszeugnis: Form und Linie von Ghia aus Turin. Karosserie von Karmann aus Osnabrück. Chassis, Motor und Getriebe vom Volkswagenwerk aus Wolfsburg. Nachtrag: Das ist der größere Bruder des bekannten VW-Karmann-Ghia mit 34-PS-Volkswagenmotor, der die Produktionszahl 100 000 überschritten hat und als Coupé wie als Cabriolet weitergebaut wird.

Wagen dieses Typs, deren Aufgabe es ist, mehr schön als schnell zu sein, als Stadtcoupé zu katalogisieren, bedeutet, ihnen gerecht werden. 45 PS für 900 kg Eigengewicht des 1,5-Liter-Karmann-Ghia lassen diesen an äußerlichem Geltungswert sicher nicht armen Wagen karg motorisiert erscheinen. Das Volkswagenwerk versucht, das Beste daraus zu machen: „Der Motor liegt hinten, aus technischer Zweckmäßigkeit, aber auch symbolisch. Um ihn braucht man sich nicht zu kümmern, Sie können ihn vergessen.“

Jeder weiß, daß ein Triebwerk wie der 1,5-Liter-VW-Motor durch seine tiefe, bis herunter auf 45 PS bei 3800 U/min reichende Drosselung nichts als Stehvermögen verkörpert. Ob so viel motorische Zurückhaltung und Sorge um Langlebigkeit notwendig ist bei einem Wagen, der sich gegenüber einer Limousine wie ein Luxusgegenstand ausnimmt, ist freilich eine andere Frage. Sicher ist, daß mehr PS dem Wagen besser stehen würden, daß sie ihn technisch und funktionell harmonischer, im Verkehr beweglicher und noch erfreulicher fahrbar machen würden. Aber solange der Käufer das Maß aller Autodinge ist, läßt sich der VW 1500 Karmann-Ghia nicht einfach als kategorisch untermotorisiert abstempeln. Man kann auch in diesem Wagen gewohnheitsmäßig bedenkenlos mit Vollgas fahren, ohne

sich wie bei sportlich getrimmten Motoren fragen zu müssen, wie lange das wohl gut geht.

Auch dieser VW-Motor läuft und leistet in der Art des stationären Motors. Dauervollgas schadet ihm ganz sicher nicht, denn die 130 km/h, auf die der 1500 Karmann-Ghia selbst vollbeladen auf der Autobahn kommt, und die er tapfer hält, bedeuten für den Motor erstaunlicherweise nicht mehr als 4100 U/min. Das ist etwa dreimal mehr als flotter Standlauf, während 1,5-Liter-Wagen, deren Spitzengeschwindigkeit zwischen 140 und 150 km/h liegt, hierfür 5500–6000 U/min aufzubringen haben. Mit 4100 U/min bei 130 km/h steht der 1500 Karmann-Ghia zusammen mit dem in Triebwerk und Radgröße gleichartigen VW 1500 in der ganzen Autowelt als einmaliges Beispiel effektvoller Motorschonung da.

Trachtet man im 1500 Karmann-Ghia flott vorwärts zu kommen und heißt der Schauplatz Autobahn, dann ist Vollgas die Regel und äußerst gleichförmige Fahrt die Folge. Dadurch lassen sich bekanntlich höhere Schnitte erzielen als bei Tempeschwankungen, die verkehrsbedingt in schnelleren Wagen unvermeidlich sind. Hält man es im 1500 Karmann-Ghia mit stark wechselnder Geschwindigkeit, dann merkt man mitunter, daß 45 PS für einen Wagen dieser Größe und Gestalt das absolute Mindestmaß an Motorkraft sind und selbst für Ansätze zu sportlicher Beschleunigung nicht ausreichen. Demgegenüber ist er wiederum bergab ein kleiner König. Bringt ein starkes Gefälle den Motor auf 5000 U/min, was für diesen Fall fürwahr „keine“ Drehzahl ist, dann bewegt sich der Wagen mit gestoppten 160 km/h. Und wenn er tatsächliche 150 km/h erreicht, was wieder nur bergab möglich ist, sind die dazugehörigen

Das bietet das Coupé . . .

. . . ins Auge springende Autoeleganz durch Ghia-Linie – durch Karmann-Fertigung der Karosserie und VW-Trieb- und -Fahrwerk mit das Beste, was heute im Bau von Coupés an Qualität geboten wird – bei starkem Gefälle von sportlicher Erscheinung zu nicht sportlichem Leistungsvermögen – VW-Motorlebensdauer nicht zuletzt aufgrund äußerst „gestreckter“ Unter-setzung des IV. Ganges, wodurch die Motordrehzahlen extrem niedrig gehalten werden – Kindersitz bzw. Gepäckbank hinten mit Kniefreiheit 7 bis 20 cm und etwa 78 cm freier Sitzhöhe – gute Sicht, saubere Verarbeitung der wohnlichen Innenausstattung, straffe Federung, fahrzeuggerechte Lenkung, gute Bremsen, sichere Straßenlage – katalogmäßig im Bug 205, im Heck 120 Liter Gepäckraum, nicht ausgelitert ist es weit weniger, Ladehöhe sehr klein – ausreichend großen Tank (40 Liter), Verbrauch bei Sparbetrieb neun, bei flotter bis schneller Fahrt gern zehn bis elf Liter/100 km und darüber (weit mehr leistende, höher als nur 7,2 verdichtete Motoren verlangen nicht mehr bis weniger).

Preis: 8750 DM – Steuer: 216 DM.

. . . was noch geboten werden sollte . . .

. . . „schnellere“ und ausgeglichene wie im ganzen effektvollere Heizung – Belüftungskappen, die bei kleiner Öffnung nicht laut pfeifen – weniger Triebwerksgeräusche im Innenraum – Brems- und Kupplungspedal fußgerechter – kein Streifen der Vorderräder bei vollem Einschlag – zweckmäßiger liegende Nebelscheinwerfer – kleinerer als etwa elf Meter großer Wendekreis (bei so großen Rädern schwierig) – eine Ausführung mit leistungsstärkerem Zweivergasermotor.

4700 U/min für den Motor nicht mehr als ein flotter Galopp. In derart überhöhten Geschwindigkeiten (mit normalen Reifen sind 150 km/h zulässig!), die vom 1500 Karmann-Ghia so gelassen hingenommen werden, als wäre er zu 200 km/h fähig, fährt schon wieder die Frage mit, weshalb dieser stämmige Wagen mit dieser herrlich festen Karosserie, dem stabilen Fahrwerk und den großen 15-Zoll-Rädern so „kleinbürgerlich“ motorisiert sein muß. Mehr PS durch eine Zweivergasanlage würden die Kalkulation nur wenig belasten, aber allein damit wäre es nicht getan. Vertragen die Kurbeltriebe moderner Vierzylinder-Reihenmotoren durch fünffach gelagerte Kurbelwellen anstandslos sehr hohe Drehzahlbelastungen, so liegen die Verhältnisse bei der Kurbelwelle eines Boxermotors anders. Die im Schaubild dargestellte Maximalbeschleunigung wurde bei Schaltdrehzahl 5000 U/min ermittelt.

Für die alltägliche Fahrpraxis empfehlen sich als höchste Schaltdrehzahl eher 4500 U/min. Das Plus von 500 U/min bringt an Beschleunigungszeit nicht viel ein. Mit 4500 U/min werden im I.-II.-III. Gang erreicht: 33-62-95 km/h. Es heißt, daß man in Wolfsburg auch für den 1500 Karmann-Ghia ausgesuchte Motoren verwendet. Aber seit wann sind die Streuungen bei nur 45 PS aus 1,5 Liter Motorinhalt so bedeutend, daß daraus eine Überlegenheit abzuleiten wäre. In der Tat ist sie gegenüber dem VW 1500 weder in der Beschleunigung noch in der Endgeschwindigkeit so ausgeprägt, daß das Coupé der Limousine viel vormachen könnte. Auch die Limousine ist aerodynamisch gut geformt, und auch da, wo die bessere aerodynamische Form des Coupés zum Tragen kommen müßte, nämlich im Verbrauch, äußert sich der Nutzen der Coupéform nicht so deutlich, wie die gestreckten Linien vermuten lassen.

Beim Einsteigen hat der Kopf die coupémäßig (84 cm) niedrige Türöffnung zu respektieren. Dagegen wäre ein Meter Breite der Türöffnung höchst einladend, wenn Beine und Füße nicht sofort merken würden, daß der Abstand vom vorderen Türpfosten bis zur Vorderkante der Sitze recht karg ausgefallen und die Türschwelle sehr hoch ist. Es gibt viel kleinere Coupés, die sich darin nichts vorwerfen lassen, aber sitzt man im 1500 Karmann-Ghia erst einmal drin, ruht man auf nicht üppigen, doch durchaus bequemen und vernünftig geformten Sitzen, deren Lehnen sich in einmalig günstiger Weise durch sehr handliche und leicht bewegliche Knöpfe mehr oder weniger schräg einstellen lassen. Sobald man als Fahrer von etwas über 1,70 m Körpergröße die Lehne flacher neigt, um Abstand vom nicht gerade tief liegenden Lenkrad zu gewinnen, steigt im Blickfeld der Lenkradkranz hoch und hat dann Straße, also nicht mehr die Motorhaube, zum Hintergrund. Man sitzt tief, die Vorderkanten der (unbelasteten) Sitze liegen nur 25 cm über dem Fußboden. Der Bug ist gut, das Heck weniger gut überschaubar. Man glaubt in einem schwereren Wagen zu sitzen, und diesen Eindruck wird man nicht wieder los.

Rundinstrumente bringen Sportwagencharakter auf das Armaturenbrett. Leider ist ihre Basis lackiertes Karosserieblech, so daß zum Beispiel bei hellgelbem Wagen die gleiche Farbe den gediegenen Eindruck der Instrumentierung und der dunkel gepolsterten Kanten wieder teilweise

zunichte macht. Der Knopf des Mittelschalthebels ist plump geformt und bietet sich einer derben Männerhand so klobig dar, daß er im Urteil selbstfahrender Damen noch schlechter abschneiden muß. Dabei schaltet das Getriebe mustergültig leicht; die Synchronisierung ist erstklassig, Brems- und Kupplungspedal stehen weit vom Boden ab und damit leider deutlich über dem Gaspedal, so daß sie vom Fuß „erstiegen“ werden müssen. Bei schwungvollem Start neigte die Kupplung zum Rupfen, eine heutzutage höchst selten gewordene Unart, die möglicherweise nur dem Testwagen eigen war.

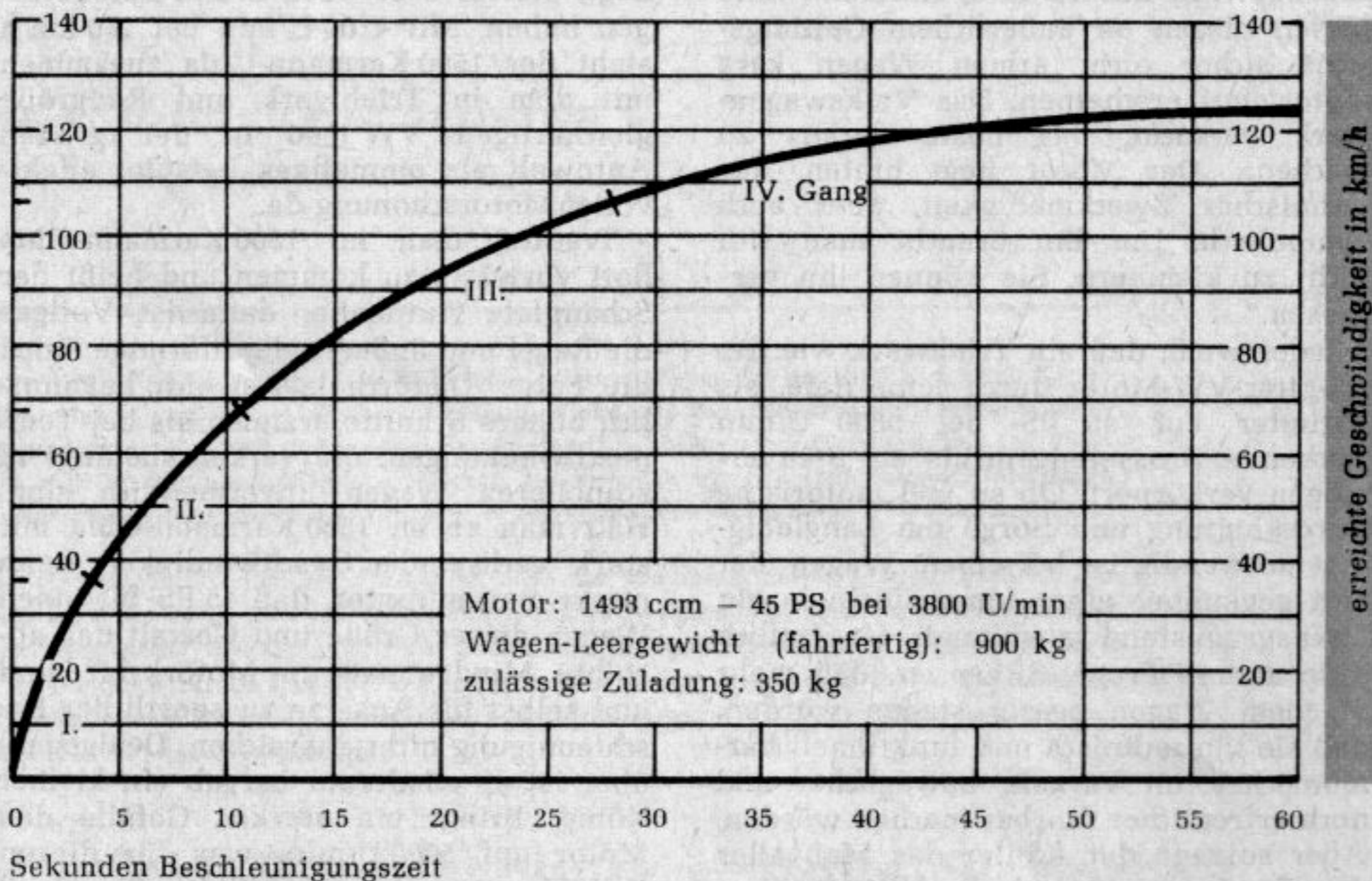
Eine Ohrenweide ist weder die äußere noch die innere Akustik. Setzt man die Geräuschkultur eines wassergekühlten Sechszylinders an die erste Stelle, so kommt dahinter der wassergekühlte Reihenvierzylinder und dann erst der luftgekühlte Vierzylinder-Boxermotor. Der 1500 Karmann-Ghia hat einen, und so kommt es nicht überraschend, daß es in ihm nicht gerade edel klingt. Der Motor läuft gewiß nicht rau, aber es nützt nichts: Im Hinblick auf die geringe Leistungsausbeute aus 1500 ccm und die genannten, äußerst maßvollen Drehzahlen könnten die Motorgeräusche im Wageninnern geringer sein, doch nur das Werk wird in Einzelheiten wissen, wie schwierig es ist, einen gebläsegekühlten Motor abzuschirmen. Das Niveau der Windgeräusche war als normal zu bezeichnen. Die Heizung verhält sich leise; ihr Regelknopf bietet das gleiche Geduldsspiel wie beim VW 1500. Nach dem Kaltstart läßt die Wärme auf sich warten wie bei allen Heckmotorwagen, die durch den langen Transportweg der Wärme nicht den Heizkomfort von Wagen mit vorn liegendem Motor erreichen.

Auf der Autobahn und anderen nicht gewölbten Fahrbahnen zeigt sich im 1500 Karmann-Ghia eine sehr saubere Lenkung, die nicht beschäftigt, sondern den Wagen wie von selbst leitet. Sie ist für diesen Wagen geradezu richtig, also weder zu direkt noch zu indirekt untersetzt. Demnach ist es sicher keine Sportwagenlenkung, dazu ist sie nicht straff, nicht

direkt genug. Daß sie so und nicht anders ist, hat in Kurven-Grenzgeschwindigkeiten, wo bei mehr Lenkdirektheit das Heck eher hinausdrängen könnte, bestimmt seine Vorteile. Der Wagen ist keine „Heckschleuder“, doch wer wirklich schnell durch Kurven zu gehen gedenkt, muß hier wissen, daß sich das anfängliche Untersteuern (Hineinlenken) mit zunehmendem Tempo in Übersteuern (Wagen lenkt selbst hinein) verwandelt und dann die hohe Hinterachsbelastung Anforderungen an die Reifenhaftung der Hinterräder stellt, die zum Ausbrechen des Hecks führen können. Auf stark gewölbten Straßen fordert diese Lenkung als kaum willkommene Eigenart mehr Korrekturbewegungen ab, als man es von immer genau geradeaus führenden Lenkungen gewohnt ist. Der tiefe Schwerpunkt des Wagens und die sehr geringe Seitenneigung in Kurven fördern das sportliche Fahrgefühl, nur sind 45 PS keine große Hilfe dabei. Was verbleibt, ist jedenfalls gute Straßenlage als feste Basis von Fahr-sicherheit. Der 1500 Karmann-Ghia leidet nicht unter der Seitenwindempfindlichkeit des VW 1500. Als Heckmotorwagen ist auch er kein Vorbild an Langstabilität, sobald der Wind von der Seite bläst, aber auch da hilft die „runde“ Lenkung. Mit ihr fallen Korrekturbewegungen niemals eckig aus, und so läßt sich der Wagen auch im böigen Seitenwind gut auf Kurs halten.

Die Federung beim 1500 Karmann-Ghia ruht auf ausgesprochen steifen Federn. Sie kann daher nicht so komfortabel sein wie es möglich wäre. Der 1500 Karmann-Ghia ist nicht bretthart, doch immerhin straff gefedert; er verhält sich in der Federung auf schlechten Straßen nicht stoßig, aber auf der Basis weicher Federn ließe sich fraglos eine dem Wagencharakter entsprechende komfortable Federung verwirklichen. Wahrscheinlich sind es Serienteile des VW 1500, die solchen einfachen Wünschen entgegenstehen. Die Bremsen erwiesen sich als sehr zufriedenstellend. Schließlich hat hier jedes Kilogramm Auto praktisch einen cm² Bremsfläche. JFD

So beschleunigte der Testwagen VW 1500 KARMANN-GHIA-COUPÉ mit 2 Personen



Hochgeschaltet wurde bei Motordrehzahl 5000 U/min – hierbei erreichte Geschwindigkeiten im I.-II.-III. Gang: 37-68-106 km/h · Spitzengeschwindigkeit, ermittelt auf ebener Autobahn: 130 km/h (zugehörige Motordrehzahl: 4100 U/min · Ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im IV. Gang: etwa 40 km/h (zugehörige Motordrehzahl: 1250 U/min)