

# Gute Fahrt

Die Zeitschrift für den Volkswagenfahrer



OTTO WOHLLEIB  
VW-Vertragswerkstatt  
8521 NEUNKIRCHEN a. Brand  
Gräfenberger Str. 231, Tel. Nr. 301

**WAS IST DENN DRAN AN GÜRTELREIFEN?**  
**SCHNELLER? SICHERER? SPARSAMER?**





Wir gewannen in diesen Wochen die ersten eingehenden Erfahrungen mit dem derzeit schnellsten Wagen der Volkswagen-Familie, dem Karmann-Ghia 1500, der nun 8900 DM kostet und neuerdings ausschließlich mit dem 1500-ccm-Zweivergasermotor zu 54 PS ausgerüstet wird. Mit diesem stärkeren Motor ist der Karmann-Ghia 1500 noch interessanter geworden, als es der auch recht schnelle Vorgänger – der Karmann-Ghia 1500 mit 45 PS – ohnehin schon war. Lesen Sie hier, was wir von dem neuen Auto halten und zu welchen Fahr-Erfahrungen wir gekommen sind.



# KARMANN-GHIA 1500:

Die Volkswagen, die die Firma Karmann in Osnabrück mit den von Ghia in Turin entworfenen Karosserien ausstattet, gelten als flottere und elegantere Versionen der Wolfsburger Wagen. Sie sind etwas schneller als ihre Großserien-Geschwister, doch sie erheben nicht den Anspruch, ausgemachte Sportwagen zu sein. Ihre Vorzüge sind anderer Natur: Die Karmann-Ghias bieten eine eigenwillige Karosserie auf einem in der großen Serie bewährten Fahrwerk, das sich nun einmal durch Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit auszeichnet und mit dem man sich auf ein dichtes Kundendienst-Netz stützen kann.

Dies gilt sowohl für die beiden kleineren Karmann-Ghias, das Coupé und das Cabrio-

let 1200, wie auch für den neuen Karmann-Ghia 1500. Doch ist bei diesem neuen Wagen das sportliche Moment höher zu bewerten. Zwar gehört auch er nicht zu jener Kategorie der schnellsten – und vielfach unkomfortablen – Wagen. Doch: Mehr als 150 km/h – das ist schon etwas. Und: Solch ein Tempo mit 54 PS bequem und komfortabel zu fahren – das ist auch etwas.

Den Karmann-Ghia 1500 zu fahren, macht keine Mühe. Er ist so unkompliziert zu handhaben wie der VW 1500, und wer sich unter ihm ein abenteuerliches Sport-Auto vorstellt, sieht sich enttäuscht: Die Schaltung geht weich, mit relativ langen Schaltwegen, die Führung der einzelnen Gänge ist exakt. Die Lenkung ist recht direkt und leicht-

gängig. Kupplung und Bremse verlangen mäßigen Kraftaufwand, das Gaspedal erweist sich – wie beim VW 1500 S – beim Anfahren als eine Idee schwergängig, was mit dem umfangreicheren Gasgestänge, das ja jetzt zwei Drosselklappen öffnen muß, zusammenhängt. Die Position der Pedale gefällt uns hier im Karmann-Ghia nicht so sehr; ein bequemerer Übergang vom Gas zur Bremse wäre wünschenswert, da der Weg doch recht lang ist, den der rechte Fuß im Karmann-Ghia (in dem man ja tiefer sitzt) bei der augenblicklichen Stellung der Pedale beschreiben muß.

Einige Neuerungen, mit denen der VW 1500 S aufwartete, hat der Karmann-Ghia 1500 auch bekommen. Es sind, vom Motor abge-

## Karmann-Ghia 1500: VW im Festtagsanzug

In der 1200er VW-Familie warten die beiden 2/2sitzigen Karmann-Ghias\* mit einer breiteren Rahmenbodenplatte auf; dort ist ja der Aufbau des Coupés nicht unerheblich breiter als der der Serien-Limousinen. Beim 1500er-Coupé hat man auf diese Extrawurst verzichten können; da nämlich nutzt auch schon der Limousinen-Aufbau die verfügbare Spurbreite weitgehend aus. Von Kleinigkeiten, etwa den Schienen für die Sitze, abgesehen, ist deshalb der Rahmen vom 1500er-Coupé dem seiner viersitzigen Artgenossen völlig gleich – genau wie alle an ihm angebrachten Aggregate; also der Motor, das Getriebe mit der Hinterachse, die Vorderachse, Lenkung usw. Auch Antriebsübersetzung, Federstäbe, Stabilisator, Stoß- und Lenkungsdämpfer sind die gleichen. Tatsächlich ist es also nur das schnittige Gewand und der von ihm umhüllte Innenraum, der den großen Karmann, das „Traum-Coupé“ für manchen Fahrer, von einer schlichten Limousine unterscheidet.

\* Kleiner Sprachkursus am Rande: Ein G, das vor einem e oder i steht, wird von den Italienern wie „dj“ gesprochen; das geschieht aber nur, wenn dazwischen kein h steht. Der Ghia wird deshalb von echten Italienern auch schlicht mit „Ghia“ angesprochen.

Wie ein Prospekt verrät, ist dieser Festtagsanzug maßgeschneidert; und offensichtlich ist es in erster Linie diese Maßarbeit, die den höheren Preis bedingt. Der Einsatz arbeitszeitparender Punktschweißpressen rentiert sich bei einer so beschränkten Stückzahl nicht in dem Maß wie bei den großen Serien. Die Einzelteile der Karosserie werden daher zum Teil von Hand verschweißt, und dies verursacht dann natürlich höhere Kosten. Blechschäden müssen bei einem solchen Aufbau gleichfalls teurer werden, da sich – im Gegensatz zur Limousine – zerbeulte Kotflügel zum Beispiel nicht einfach abmontieren lassen. Da heißt es dann ausbeulen oder auch Trennen und Wiedereinschweißen – Arbeiten, die viel Zeit und handwerkliches Können beanspruchen. Weshalb sich für den Besitzer eines solchen Wagens eine Kasko-Versicherung empfiehlt.

Die Verarbeitung unseres Wagens lag durchaus auf der bekannten Linie des VW, war also ausgesprochen sauber und gediegen. Verglichen mit manchem früheren Coupé war auch die Geräuschdämmung erfreulich gut; Getriebe und Motor ließen sich im 4. Gang erst bei höherem Tempo deutlicher vernehmen. Die Türen freilich hatten beim Schließen nicht ganz den satten Geldschrankton der Limousine; sie hörten sich „metallischer“ an.





# GUT FÜR 150

sehen, Kleinigkeiten, wie die (nicht überall begeistert aufgenommenen) Hauptasten in den Lenkradspeichen und die zum Vorteil geänderte Heizungsbedienung mit den Hebeln anstelle des früheren Drehknopfes. Das Armaturenbrett blieb unverändert, lediglich der Tachometerbereich wurde — wie beim 1500 S — auf 160 km/h erweitert, was durchaus nötig war. Die Armaturen selbst sind nicht außergewöhnlich groß. Daß man sie bei Nachtfahrten stufenlos beleuchten kann, ist auch bei diesem Auto eine Selbstverständlichkeit.

Die Sitze, mit Kunststoffgewebe bezogen und seitlich mit Kunstleder eingefasst, verdienen uneingeschränktes Lob. Sie sind, wie wir meinen, körpergerecht profiliert und ihr

Verstellbereich ist so groß, daß sowohl lange wie kurze Menschen schon nach kurzem Hin- und Herrücken ihre ideale Sitzposition herausfinden. Für sportliche Fahrer, die ja gern mit ganz ausgestreckten Armen fahren wollen, empfiehlt es sich, die Sitzlehne etwas nach hinten zu verstellen, wodurch sich ein höchst angenehmer Liegestuhl-Effekt ergibt.

Zum guten Autofahren, wie man es mit einem sportlichen Wagen ja praktizieren möchte, gehört eine klare und möglichst uneingeschränkte Rundumsicht, die nicht immer so selbstverständlich ist, wie sie sein sollte. Der Karmann-Ghia 1500 hat sie. Die Dachpfosten vorne sind relativ schmal gehalten, und auch nach hinten kann das Auge

ungehindert und ohne Anstoß zu nehmen schweifen. Das ist heutzutage sehr wichtig. Schon mit dem 45-PS-Motor hatte der Karmann-Ghia 1500 eine Beschleunigung und eine Spitze, die sich sehen lassen konnten. Trotzdem war er damit noch deutlich untermotorisiert: sein Fahrwerk war „schneller“ als der mit 45 PS noch recht gedrosselte Motor.

Was sich viele sportliche Fahrer wünschten, bekam der große Ghia: den 54-PS-Motor mit zwei Vergasern, wie er auch in die Limousine 1500 S eingebaut wird. Dieser Motor (wir haben ihn in GUTE FAHRT 9/63 beschrieben), bringt schon den 1500 S auf die respektable Höchstgeschwindigkeit von 143,5 km/h (wie wir sie maßen), und wir waren gespannt, wie schnell wohl der Ghia laufen würde. Um es gleich zu sagen: Wir stoppten auf ebener Autobahn eine Spitze von 151 km/h, und die Tatsache, daß der Wagen zu diesem Zeitpunkt erst 3600 km alt war, läßt uns — bei Wagen in weiter fortgeschrittenem Alter — auf echte 155 hoffen. Auch die Beschleunigung war höchst beachtlich für ein 54-PS-Auto, das leer immerhin 900 kg auf die Waage bringt. Wir stoppten von 0 auf echte 50 km/h eine Beschleunigung in 5,9 Sekunden, von 0 auf 80 km/h in 12,8 Sekunden und von 0 auf 100 km/h in 18,9 Sekunden. Das sind respektable Werte, mit denen sich der Karmann-Ghia 1500 im Kreis sportlicher Wagen durchaus sehen lassen kann und die ihn zu einem flotten Überholer werden lassen.

Noch etwas stärker als die Leistungen in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit interessierte uns, wie denn das Fahrwerk mit den Mehr-PS fertig werden würde. Immerhin verlangt der VW 1500 S — wenn man ihn schärfer fährt als es der Normalfahrer tun wird — zumal in Kurven einiges Fahrkönnen. Nun, wir erlebten, daß die Fahreigenschaften des Karmann-Ghia denen des 1500 S um einiges überlegen sind, wozu die anderen Reifen (der Ghia wird mit verstärkten Reifen für höhere Geschwindigkeiten ausgerüstet) und der niedrigere Wagenschwerpunkt beitragen mögen. Bei zivilen Kurvengeschwindigkeiten verhält sich der Ghia absolut neutral, der Fahrer muß gewissermaßen nur — mit dem

Nach dem Prospekt ist das Coupé nur 1½ cm breiter als die Limousine. Es überrascht daher nicht, wenn für die Schulterbreite an den Vordersitzen nur eben 1 cm mehr gemessen wird. Mit 126 cm sind das im übrigen gerade 2 cm mehr als beim 1200er-Coupé, das — kurioserweise — außen sogar noch 3 cm breiter ist. Auch in der Höhe mißt das 1500er-Modell nur einen halben Zentimeter mehr; nichtsdestotrotz ist durch das hinten nicht so tiefgezogene Dach der Innenraum jedoch geräumiger, so daß in diesem Karmann 1500 auch ein Erwachsener hinten auf dem Bänkchen einigermaßen aufrecht sitzen kann. Immerhin ist aber auch der Karmann 1500, außen gemessen, noch volle 16 cm niedriger als die Limousine — der wesentliche Grund für seine größere Höchstgeschwindigkeit. Um trotzdem an den Vordersitzen noch annähernd die gleiche Kopffreiheit zu haben (das Fahrgestell ist, wie wir sahen, ja das gleiche), kamen die Sitze ungefähr 10 cm näher an den Boden. Man sitzt infolgedessen im Coupé gestreckter und, was sich besonders beim Aussteigen nach rechts an einem Bürgersteig bemerkbar macht, auch deutlich tiefer als in einer Limousine. Daß man das Lenkrad nur etwa halb so weit gesenkt hat — wohl um das Einsteigen nicht zu sehr zu erschweren —,

äußert sich beim Darüberschauen. Die Polsterung der Sitze zielt offenbar auf Dauerhaftigkeit und ist daher nicht übermäßig weich — ähnlich wie bei den anderen VW-Modellen. Die Sitzverstellung geschieht mit einem Hebel vorne wie bei den 1200er-Modellen. Die Lehnen hingegen kann man mit einem Handrad stufenlos verstellen, bis zu einer Neigung von etwa 45°; Flachlegen im Wagen ist damit offenbar nicht drin. Dagegen schützt sie eine solide Arretierung gegen Vorwärtsklappen, was wohl schon deshalb wichtig ist, damit sich hinten aufgetürmte Koffer daran hindern lassen, Fahrer und Beifahrer bei einer Notbremsung ins Kreuz zu fliegen.

Die Windschutzscheibe ist mit einer Wölbung bis zur Höhe des Dachs nach oben gezogen, die Sicht nach vorne infolgedessen trotz des niedrigen Aufbaus bemerkenswert gut; nicht minder günstig ist sie auch nach hinten. Die Meinungen teilen sich angesichts der Schwenkfenster in beiden Türen, die mit ihrer bescheidenen Breite fast nur symbolische Bedeutung haben, dafür jedoch mit ihrem Steg das Blickfeld nach seitlich-vorne zerschneiden und so den Vorteil der schlanken Holme für die Windschutzscheibe teilweise zunichte machen.



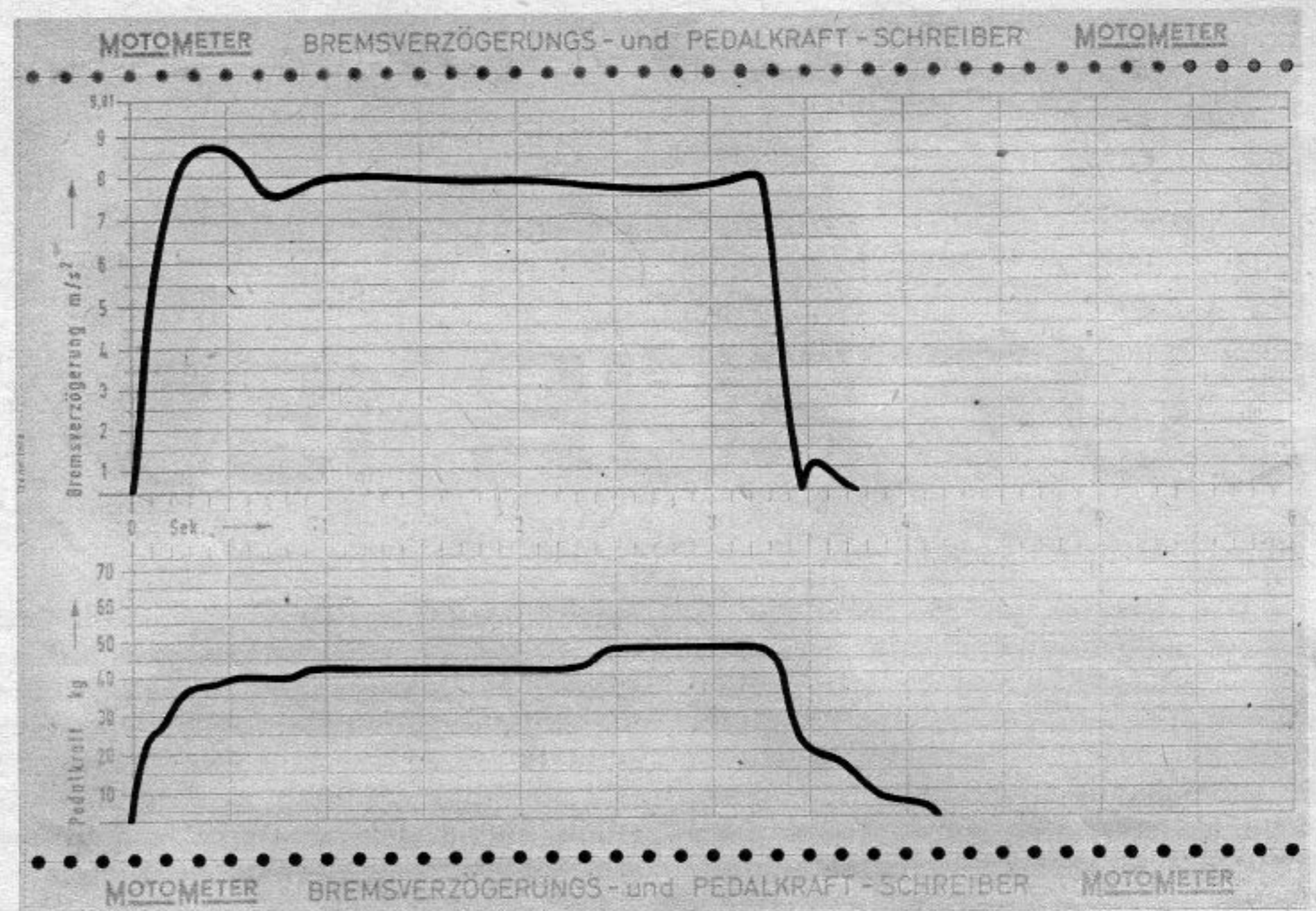
Lenkrad — den Kurvenradius „einstellen“, mehr nicht. Bei einem Kurventempo, das beim 1500 S bereits die Übersteuerungstendenz hervorruft (siehe GUTE FAHRT 9/63, Seite 24) und leichte Lenkkorrekturen erfordert, fuhr sich der Ghia noch völlig problemlos, und erst bei noch höherer Geschwindigkeit zeigte sich — doch immer noch in absolut gutmütiger Form — das erste Ausbrechen des Hecks. Dabei fuhren wir freilich schon so schnell, wie man es normalerweise nur selten tun wird. Man muß es nur wissen, denn die 54 PS in diesem Wagen fordern mitunter zu einer forcierten Fahrweise geradezu heraus. Das soll absolut kein Vorwurf sein, denn schließlich hat man sich den Ghia 1500 zum schnellen Autofahren angeschafft. Und nicht nur — wie es früher einmal war — zum Heben des Geltungsnutzens.

Wer gern schnell fährt, wird auch auf geraden Strecken seine Freude haben, denn der Karmann-Ghia 1500 fühlt sich nicht nur auf kurvenreich gewundenen Pisten, sondern gerade auch auf der Autobahn sehr wohl. Dauergeschwindigkeiten um 140 km/h stellen sich mit Leichtigkeit ein und werden auch mit ebensolcher Leichtigkeit gefahren. Das turbinenartige Laufgeräusch des Motors bei solchem Tempo wirkt niemals störend, und die Windgeräusche sind — durch die strömungsgünstige Karosserie bedingt — äußerst leise. Die Geradeausführung des Wagens ist gut, Einflüsse von Seitenwind machen sich zwar bemerkbar, zwingen den Fahrer jedoch nie zu größeren Lenkkorrekturen. Als enorm wohltuend empfanden wir die Tatsache, daß der Motor, wie alle VW-Motoren, extrem niedertourig ist, nicht in den unteren Gängen, in denen man 5000 U/min schon mal überschreiten kann, wohl aber bei zügiger Autobahnfahrt im 4. Gang: echte 150 km/h entsprechen etwa 4500 Umdrehungen, und das wiederum ist ein Wert, der bei einem Kolbenhub\* von nur 69 mm keine Sorgen bereitet. Das ist schon wichtig bei einem Auto, dessen günstige Karosserieform ein hohes Dauertempo ermöglicht.

Den relativ hohen Geschwindigkeiten angepaßt sind die Bremsen, die ja — im Vergleich zum VW 1500 S — noch ein bißchen

## Wir maßen beim Karmann-Ghia 1500:

<b>Tachometerabweichung</b>	Tachometeranzeige 50 = 43 km/h
	Tachometeranzeige 80 = 75 km/h
	Tachometeranzeige 100 = 96 km/h
	Tachometeranzeige 120 = 115 km/h
	Tachometeranzeige 150 = 142 km/h
<b>Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit</b>	Beschleunigung 0–50 km/h = 5,9 s (1500 S: 6 s)
	Beschleunigung 0–80 km/h = 12,8 s (1500 S: 12,8 s)
	Beschleunigung 0–100 km/h = 18,9 s (1500 S: 18,5 s)
	Beschleunigung 0–120 km/h = 30,5 s
	Höchstgeschwindigkeit = 151 km/h (1500 S: 143,5 km/h)
<b>Benzinverbrauch</b>	Durchschnittsverbrauch während des Tests = 8,3 l Super/100 km
<b>Bremung aus etwa 100 km/h (genau 98,6 km/h)</b>	Mittlere Bremsverzögerung = 7,4 m/s <sup>2</sup>
	Erforderliche Pedalkraft = maximal 48 kg



Wir unternahmen die Bremsprüfung mit dem Bremsverzögerungs- und Pedalkraft-Schreiber der Stuttgarter Firma Moto Meter. Das Gerät wird mit dem Bremspedal des Wagens verbunden und zeichnet — ähnlich einem Fahrtschreiber — vom Beginn bis zum Ende der Bremsung die zu erzielende Bremsverzögerung und die hierfür erforderliche Pedalkraft in zwei Kurven auf. Das Bremsdiagramm finden Sie

obenstehend. In der oberen Kurve ist die Bremsverzögerung festgehalten: Sie erreicht schnell den maximalen Wert von 8,7 und hält sich dann bis zum Stillstand des Wagens erfreulich kontinuierlich über 7,5 m/s<sup>2</sup>. In der unteren Kurve ist die Pedalkraft festgehalten: Die erforderliche Kraft steigt allmählich auf den maximalen Wert von 48 kg, einen Wert, der mäßige Kraftanstrengung erfordert.

Ihr völliger Fortfall wäre daher in unseren Augen kein Verlust — zumal sich mit den hinteren Ausstellfenstern, die man im Gegensatz zur Limousine hier von den vorderen Sitzen aus erreichen kann, der Wagen wirksamer und außerdem praktisch geräusch- und zugfrei lüften läßt. Doch sind wir sicher, daß so mancher Fahrer nicht begeistert wäre, wenn man die Schwenkfenster verschwinden ließe.

Die Aufteilung der Armaturentafel sollte wohl deutlich anders sein als bei der Limousine. Wir halten sie, worüber sich natürlich streiten läßt, für nicht so sehr viel besser. Vor allem fragen wir, warum bei diesem flinken Wagen trotz der Erweiterung des Meßbereichs der Durchmesser des Tachometers rund 20 mm kleiner wurde; so ist es das kleinste beim schnellsten VW! Zugunsten der Rosette für den Radio-Lautsprecher wurde des weiteren das Handschuhfach beschnitten, an dessen — allerdings abschließbarem — Knopf eine Griffleiste zum Aufziehen fehlt; denn das Drücken darauf wirkt ja dem Aufklappen entgegen. Dagegen nimmt man mit Befriedigung zur Kenntnis, daß das Doppeltonhorn dem Temperament des Fahrzeugs angeglichen wurde. Ein guter Fahrer wird zwar die Hupen tagelang nicht brauchen. Wenn's aber sein muß, soll man sie auch hören.

Durch die niedrigen Sitze kommt es im übrigen von selbst dazu, daß man sein Stühlchen weiter als sonst nach hinten schiebt, damit der Oberschenkel auf dem Polster aufliegt. Das ist zwar im Sinne jener beliebten „sportlichen“ Lenkradhaltung mit gestreckten Armen; doch rückt der Fahrer damit leider automatisch auch entsprechend weiter vom Schalthebel ab. Dies aber wird ein wenig problematisch, wenn er als sicherheitsbewußtes Mittellangbein die Haltegurte — denn das ist doch wohl ihr Zweck — um seine Schultern und die Lehne schnallt: Dann sind der erste und der dritte Gang nicht mehr so günstig zu erreichen.

Der Karmann hat natürlich, wie die Limousine, Türschlösser, die man auch ohne Schlüssel schließen kann: Man drückt die Sperrklinke vorher hinein und läßt beim Zuschlagen den Druckknopf außen schnappen. Das ist sehr praktisch. Wenn es geschnappt hat — dann schaukelt am Zündschloß vergnüglich der Schlüssel! Wer hat das nicht schon selbst einmal erlebt und dann im Schweiß seines Angesichts versucht, mit Gangstertrick den eigenen Wagen wieder aufzuknacken? Wir persönlich hielten deshalb mehr von Schlössern, die sich nur schließen, wenn man den Schlüssel dazu nimmt. Dies alles freilich sind im Grunde Kleinig-



mehr an Gewicht und Geschwindigkeit herunterbremsen müssen. Sie setzen weich ein; und auch eine Vollbremsung aus hohem Tempo verlangt (wie Sie aus unserem Bremsdiagramm ersehen) keinen übermäßigen Pedaldruck, ist also auch von einem zarten Damenbein zu schaffen. Die Bremsverzögerung ist zufriedenstellend, und der allgemeine Aufschrei nach Scheibenbremsen ist, nach unserer Meinung, selbst beim Karmann-Ghia unbegründet. Gute Trommelbremsen tun es auch, wie man erlebt.

Im übrigen ist anzumerken, daß sich der Karmann-Ghia mit dem Zweivergasermotor — wie bereits der VW 1500 S — durch bemerkenswerte Genügsamkeit auszeichnet. Wir kamen auf einen Durchschnittsverbrauch von 8,5 Liter Superbenzin/100 km bei überwiegend forscher Fahrweise auf Autobahnen. Und einer unserer Mitarbeiter, dessen Gasfuß allerdings zu außergewöhnlicher Sparsamkeit neigt, fuhr mit dem Wagen 1400 km weit, über diverse Alpenpässe, und vermeldete anschließend einen Verbrauch von 8,0 Liter/100 km — woraus zu schließen wäre, daß dieser Karmann-Ghia 1500 sparsam wie ein Schotte sein kann.

Das Fahren mit dem Ghia macht Spaß, darin waren sich alle einig, die unseren Testwagen fuhren. Und die Zeiten, in denen der Karmann wegen seiner damals nicht zu leugnenden Diskrepanz zwischen Form und Leistung hier und da ein Lächeln einstecken mußte, sind endgültig vorbei. Der Karmann-Ghia 1500 mit dem S-Motor ist, wie er sich heute präsentiert, ein schnelles Auto, in dem sich italienische Eleganz und deutsche Zuverlässigkeit vereinen.

*Klaus Westrup*

\* Die Strecke von 69 mm beim 1500er Motor entspricht dem Weg, den die Kolben bei jeder Auf- und Abwärtsbewegung zurücklegen. Da zu jeder Kurbelwellenumdrehung eine Auf- und eine Abwärtsbewegung gehören, errechnet sich aus dem Hub von 69 mm und der Drehzahl 4500 eine sogenannte Kolbengeschwindigkeit von 10,35 Metern pro Sekunde. Anders ausgedrückt: Würde man die einzelnen 69-mm-Intervalle bei der gegebenen Drehzahl aneinanderreihen, so käme man auf die Weglänge von 10,35 Meter, eine Strecke also, die die Kolben in einer einzigen Sekunde absolvieren. Diese Kolbengeschwindigkeit von rund 10 m/sec ist beim heutigen Stand der Technik ein absolut ziviler Wert.

keiten, die nichts an dem Eindruck ändern können, daß so ein Karmann-Ghia 1500 ein recht begehrenswertes Auto ist. Übrigens nicht nur für Damen.

Nur dieses eine müßten wir vielleicht noch sagen: In den Prospekten wird auch der Karmann 1500 ausdrücklich als „2/2-Sitzer“ bezeichnet. Es läge nicht fern, daraus beim Überlegen in Gedanken einen Zur-Not-auch-4-Sitzer zu machen; auch seine Seitenansicht könnte vielleicht dazu verleiten. So eine Rechnung ginge aber schwerlich auf. Dieses Coupé ist ein enorm bequemer Reisewagen, der zwei erwachsene Personen und ungeahnte Mengen von Gepäck verschluckt — vorne und hinten und vor allem innen, wenn man die Lehne der Bank im Heck herunterklappt.

*Dipl.-Ing. Adelbert Schaar*





Volkswagen 1200 Limousine



Volkswagen 1200 Limousine  
(Export-Modell)



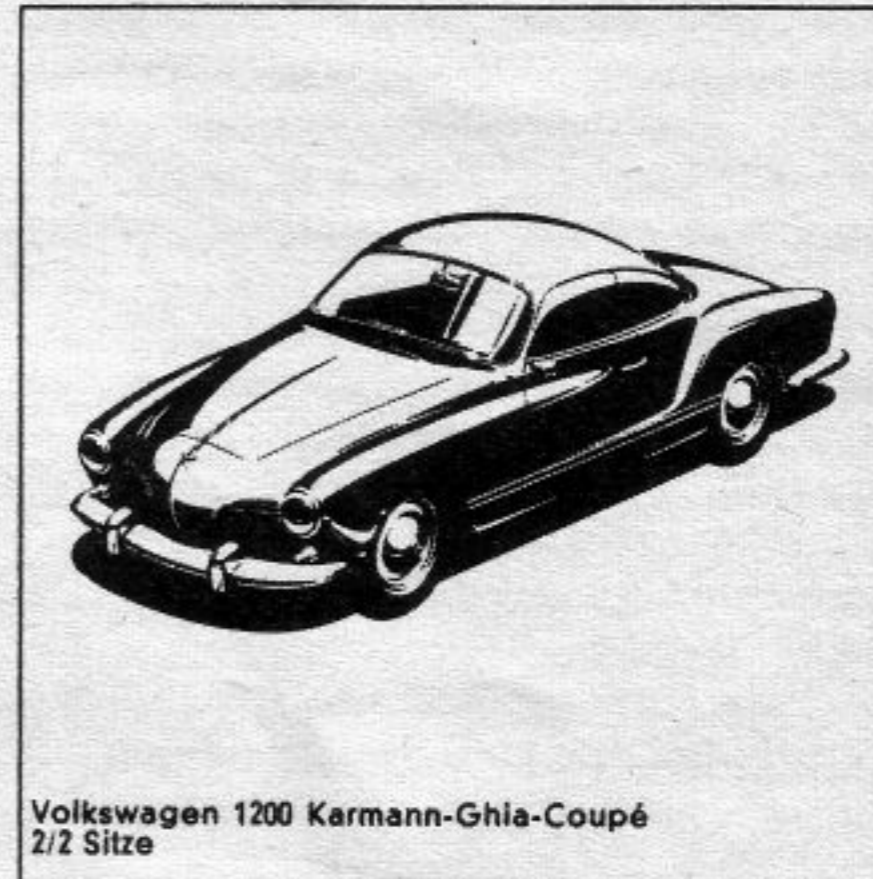
Volkswagen 1200 Cabriolet  
4 Sitze



Volkswagen 1500 S Limousine



Volkswagen Variant S



Volkswagen 1200 Karmann-Ghia-Coupé  
2/2 Sitze



Volkswagen 1200 Karmann-Ghia-Cabriolet  
2/2 Sitze



Volkswagen 1500 Karmann-Ghia-Coupé  
2/2 Sitze



VW-Sieben- oder Neunsitzer 1500  
Sondermodell

## Was haben alle Volkswagen gemeinsam - auch wenn sie verschieden aussehen?

Sie haben nicht nur die Herkunft und das Konstruktionsprinzip gemeinsam - sondern alles, was einen Volkswagen zum Volkswagen macht: Qualität der Fertigung. Qualität des Materials. Wirtschaftlichkeit und lange Lebens-

dauer. Heckmotor und Luftkühlung. Torsionsstabfederung und Einzelradaufhängung. Den bewährten VW-Kundendienst und das dichte VW-Werkstättenetz. (Kontrollierbar niedrige Preise für Wartung und Reparaturen.)

Was sie noch gemeinsam haben? Den Erfolg. Volkswagen (fast 7 Millionen) werden in 136 Ländern der Welt begeistert gefahren...

**VOLKSWAGENWERK AG WOLFSBURG**

