

mot

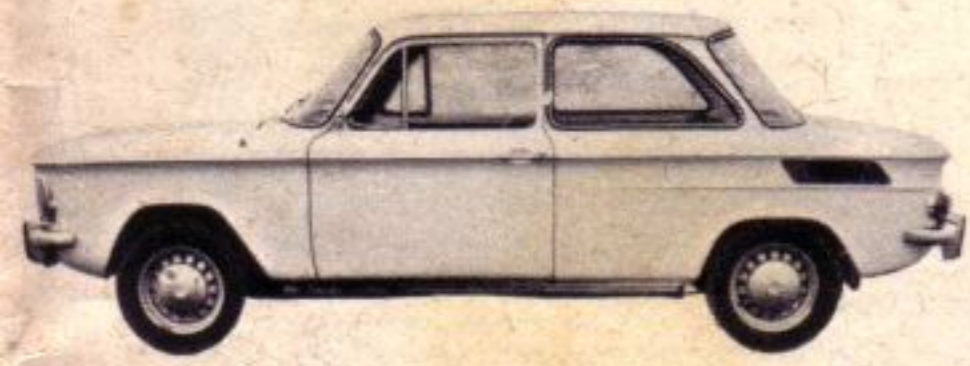
AUTO-KRITIK

13. JAHRGANG — 11. 2. 1967

E 5939 D

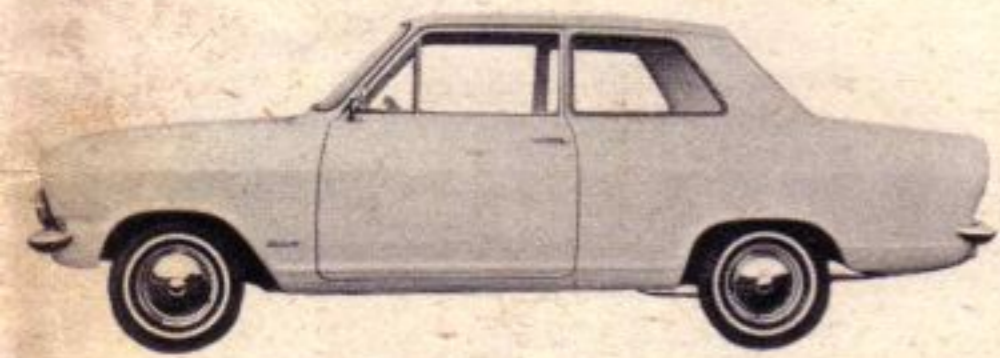
4

PREIS DM 1.20
Schweiz sfr 1.40
Österreich öS 8.80
Italien L 250.—
Niederlande hfl 1.50
Dänemark dKr 3.50
Schweden Skr 2.35
inkl. oms. US\$ —.50
Printed in Germany



NSU 110-S+SC

Vergleich



OPEL KADETT

TEST

WWW



1500 Karmann-Ghia

Zuviel Wind



um Sicherheit?



TEST VW 1500 KARMANN-GHIA



Pluspunkte

- Gegenüber Vormodell 1300 bessere Beschleunigung, mehr Kraftreserven fürs Überholen und am Berg
- Straßenlage gegenüber Vormodell verbessert, Kurveneigenschaften besser berechenbar
- Gegenüber Coupé-Konkurrenz besonders sportwagenmäßige (aber nicht zu niedrige) Karosserie ohne Anlehnung an Limousinenform
- Für zwei Personen reichlich Innenraum
- Gepäckraum für zwei Personen reichlich, Gepäck hinter den Sitzen während der Fahrt gut zur Hand
- Gut angelegte Armaturen, Schalter und Handhebel; Getriebeschaltung lobenswert
- Gut geformte Sitze, gediegener Ausstattungsstil
- Drehzahlschonende Getriebestufung in den oberen Gängen
- Gut abgestimmte Federung, robustes Fahrwerk
- Große Räder, vorteilhaft auf schlechten Straßen und im Winter, mitsamt Heckmotor vorteilhaft für sicheres Anfahren auf Glätte
- Karosserie stabil und gut verarbeitet
- Bei Fahrwerk und Motor kein Sonderrisiko (Service und Kosten) gegenüber VW-Käfer
- Nur Coupé: lobenswerter Heckscheibendefroster
- Cabrio: konkurrenzlos wärme-isoliertes Verdeck (mit sauberer Dachrinnenverkleidung), sehr haltbares Verdeckmaterial, klapperfreier Verdeckmechanismus, keine Schüttelneigung des Wagens

Minuspunkte

- Unübersichtliche Karosserie
- Im Gegensatz zu Konkurrenz-Coupés nur Not-sitz hinten, auf längeren Strecken nur für Kinder bis ca. zehn Jahren noch zumutbar
- Position von Lenkrad und Pedalen im Verhältnis zur flachen Sitzposition ungünstig
- Vorderer Gepäckraum sehr klein
- Ausstattung nicht preisgerecht: ungenügende Vordersitzlehnenverstellung, keine Vorklapp-sicherung, Rückfahrleuchten und ausreichend hohe (Bügel-)Stoßstangen nur gegen Aufpreis u. a.
- Starke Windgeräusche, Neigung zu Getriebe- und Zahnradgeräuschen
- Heizwirkung je nach Motorbelastung stark unterschiedlich, einwandfreie (Stand-)Heizung kostet ca. 400 DM
- Motor veraltet, für den Hubraum wenig Temperament, mit Normalkraftstoff bei vorwiegendem Kurzstreckenverkehr klingelanfällig
- Fahreigenschaften im Grenzfall immer noch gewöhnungsbedürftig, Seitenwindempfindlichkeit
- Kostenrisiko bei Karosserieschäden wie obere Mittelklasse
- Cabrio: bei geschlossenem Verdeck schlechte Sicht nach hinten, schlechte Lüftung

Form

Seit mehr als elf Jahren wird diese Karosserie gebaut, vor fast acht Jahren ist sie einmal geringfügig geändert worden. Sie sollte schon vor Jahren vom größeren VW-Ghia abgelöst werden. Aber nicht nur aus Preisgründen blieb der kleine Ghia erfolgreicher und hält sich auch gegen neue Coupé-Konkurrenten, die viel praktischer und temperamentvoller sind. Weil ein VW daruntersteckt, „Dienstmädchen im Abendkleid“, sagt man gewiß mit Recht, doch das allein ist es nicht. Er entspricht der Grundvorstellung vom Sportwagen, wirkt breitspurig und niedrig, schlicht - elegant; die Form ist am Erfolg doch sehr beteiligt.

Raum

Die traditionelle Sportwagen-Form mit kurzem Dachaufbau ergibt wenig Innenraumlänge. Als Zweisitzer ist der VW Karmann-Ghia geräumig, als Viersitzer nur mal auf kurzer Strecke benutzbar, wenn die Vordersitze vorgeschoben werden, um Beinraum vor dem schmalen Notsitz zu schaffen. Ein Erwachsener auf dem Rücksitz hat Beinraum rechts, weil der Beifahrersitz weit vorgerückt werden kann, aber man fühlt sich unglücklich unter dem Heckfenster eingeklemmt. Selbst Kindern sollte man längere Strecken auf diesem Rücksitz nicht mehr zumuten, seit in der Coupé-Konkurrenz verkappte Viersitzer mit vollwertiger Rücksitzbank und nahezu Limousinen-Innenmaßen geboten werden.

Gegenüber diesen Coupés hat der Karmann-Ghia als reiner Zweisitzer jedoch auch seine Reize; man fühlt sich in ihm mehr wie in einem Sportwagen. Die Sitze sind nicht so niedrig wie man glaubt (immerhin jedoch 8 cm niedriger als im Kadett-Coupé); viel mehr ist es die hohe Gürtellinie, die den Eindruck besonders niedriger Sitzposition vermittelt. Zum Nachteil der Übersichtlichkeit des Wagens, jedoch mit dem Vorteil eines Gefühls von Geborgenheit, das manche Fahrer schätzen.

Die Raumabmessungen vorn sind auch für lange Leute günstig: viel Beinraum, viel Ellenbogenraum und auch für lange Leute ausreichend Kopfraum trotz der niedrigen Karosserie, aber in Schulterhöhe wird der Raum für breitschultrige Personen knapp.

Gepäck

Inhalt des Gepäckraums unter der vorderen Haube ca. 90 dm³, das reicht nur für zwei schmale Koffer und Kleinzeug. Wegen der ungünstigen Anordnung des Reserverrades wird viel Platz verschwendet (der vordere Gepäckraum beim VW 1600 Karmann-Ghia hat 170 dm³). Hinter der als Ablagefläche vorklappbaren Rücksitzlehne ca. 150 dm³ Gepäckraum, beim Cabrio wegen des Verdeckkastens nur ca. 100 dm³. Insgesamt Gepäckraum für bescheidene Ansprüche, wenn man die Rücksitzbank braucht; Ausweg ist ein Außengepäckträger, auf dem Dach maximal 50 kg, schlecht für Fahreigenschaften und Aussehen, beim Cabrio unmöglich, auf dem Heck nur für mittleren Koffer. Bei Fahrt mit zwei Personen kaum Gepäckraumsorgen: bei vorgeklappter Rücksitzlehne (mit praktischer Abrutschkante) beträgt der Gepäckrauminhalt hinter den Sitzen beim Coupé ca. 310 dm³, beim Cabrio ca. 260 dm³, ohne daß die Sicht durchs Heckfenster verdeckt wird. Der vordere Gepäckraum ist mit Pappe, der hintere mit Noppen-teppich verkleidet. Cabrio: vorderer Gepäckraum abschließbar. Maximaler Gepäckraum also 400 bzw. 350 dm³. Mehr bieten in der Konkurrenzklasse nur die von Limousinen abgeleiteten Coupés: Opel Kadett ca. 460 dm³, Ford 12 M/15 M TS ca. 520 dm³; ihre Heckgepäckräume sind besser zugänglich und für sperrige Gegenstände besser nutzbar.

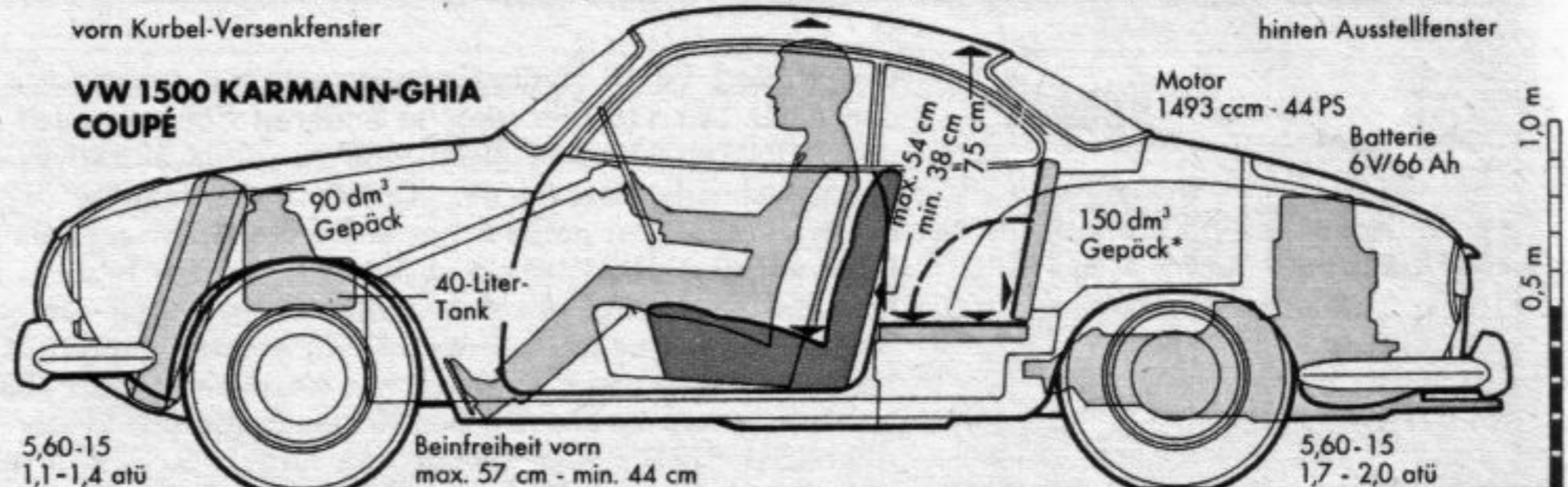
Fahrzeug-Leergewicht (fahrfertig) 840 kg - zulässige Zuladung 330 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1170 kg

vorn Kurbel-Versenkfenster

hinten Ausstellfenster

**VW 1500 KARMANN-GHIA
COUPÉ**

Motor
1493 ccm - 44 PS
Batterie
6V/66 Ah

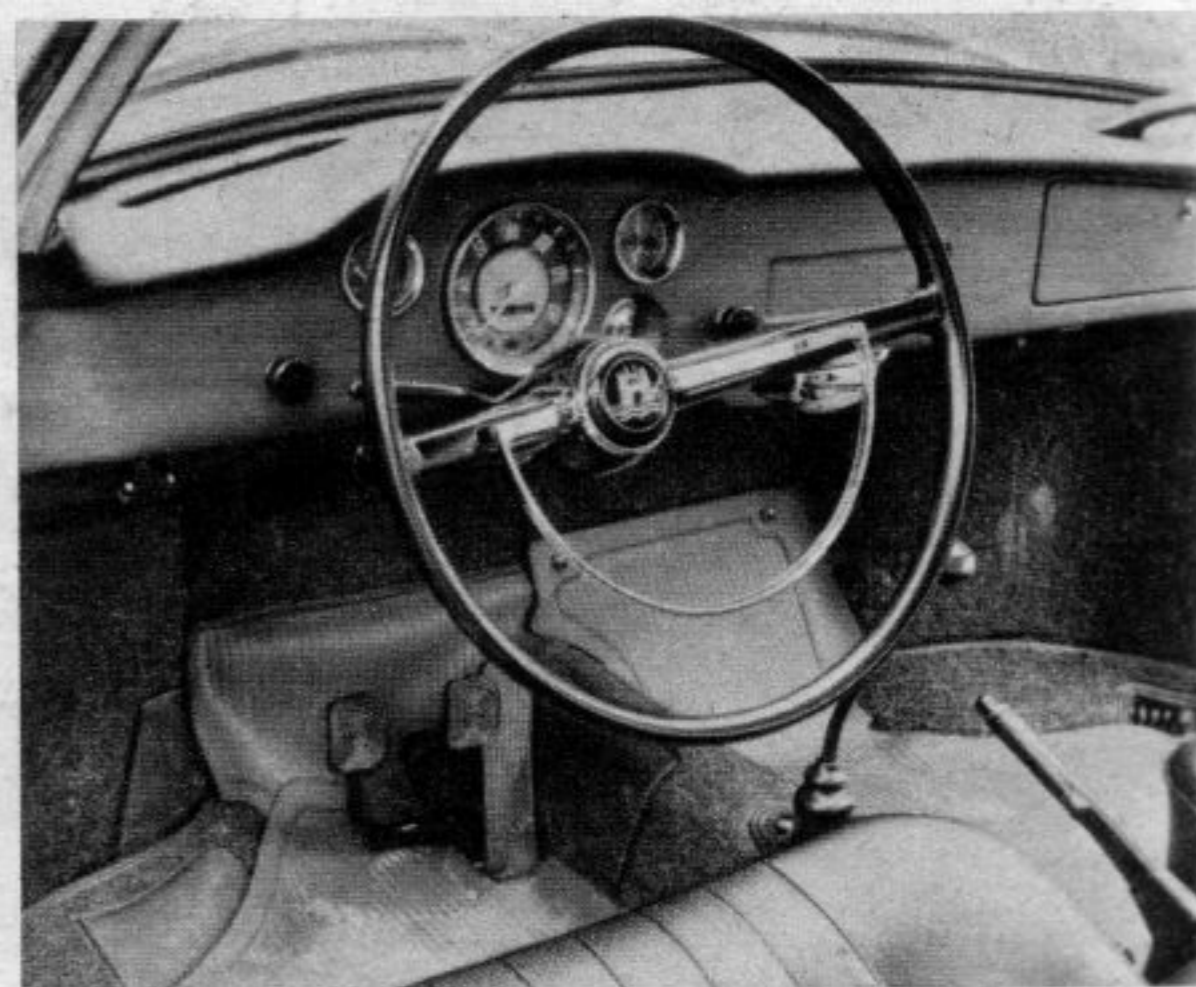


5,60-15
1,1-1,4 atü

Beinfreiheit vorn
max. 57 cm - min. 44 cm

5,60-15
1,7-2,0 atü

Radstand 240 cm - Gesamtlänge 414 cm - Gesamthöhe ca. 133 cm - Bodenfreiheit ca. 16 cm - Türöffnung hoch/breit 89cm/80 cm - Sitzfläche zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) 90 cm - Innenraumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 130 cm - Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet bis Fußboden) 25 cm, hinten 29 cm - Sitzfläche lang 47 cm, hinten 35 cm - *Gepäckraum bei vorgeklappter Rücksitzlehne 310 dm³



Keine Spielereien bei der Gestaltung von Armaturen und Bedienungsorganen, auch durch geschickte Materialwahl sachlich-gediegener Eindruck. Die scheinbare Holzfurnierverkleidung des Armaturenbretts ist unempfindliche Kunststoff-Folie, optischer Eindruck bei der großen Fläche wärmer als beim früheren nackten Blech oder bei schwarzer Folie. Im oberen Bild Sitze ganz aus Kunstleder, links die empfehlenswerteren Stoff-Mittelbahnen, kein Preisunterschied. Zusammen mit dem 1500-Motor kam die neue, sehr vorteilhafte Muldenform der Sitze. Cabrio nur Kunstledersitze.

Einsteigen/Aussteigen

Obwohl der VW 1500 Karmann-Ghia breite Türen hat, erfordert das Ein- und Aussteigen etwas geübte Akrobatik, besonders bei hohen Bordsteinen und weit vorgeschobenen Sitzen. Das ist praktischer Nachteil, den man bei weniger elegant-niedrigen Coupés auf Limousinenbasis nicht hinnehmen muß. Der Türöffnungswinkel ist ausreichend groß, die Arretierung sicher. Die hohe Lenkradposition erleichtert das Ein- und Aussteigen. Türschloß auch rechts. Die versenkten Türinnengriffe gibt es beim Karmann-Ghia schon seit August 1965. Seit dem letzten Modellwechsel (August 1966) nur Innenzugklinken zum Öffnen; verriegelt werden die Türen jetzt durch Knöpfe. Die gut angelegten Armlehnen dienen gleichzeitig als Zuziehgriffe.

Die Vordersitzlehnen (ohne Vorklappsicherung, ein Sicherheits-Minuspunkt!) lassen sich weit vorklappen. Dennoch ist der Durchstiegsraum nach hinten schon bei normaler Vordersitzposition recht knapp, bei ganz zurückgeschobenen Sitzen nur für sehr gelenkige Erwachsene zumutbar. Wegen des stark abfallenden Dachs muß man den Kopf beim Ein- und Aussteigen zum Rücksitz tief einziehen.

Ausstattung

Gleichzeitig mit dem 1500-Motor kamen im August 1966 ein neues Armaturenbrett (siehe Kapitel Bedienung) und neue, großflächigere Sitze mit leicht muldenförmigen Sitz- und Lehnenflächen. Ohne Preisunterschied gibt es beim Coupé die Sitze wahlweise ganz aus perforiertem Kunstleder (serienmäßig beim Cabrio) oder mit Stoff-Kunstlederkombination. Wir ziehen den Stoff vor.

Gegenüber der VW 1500 Limousine hat der Karmann-Ghia zusätzlich eine Zeituhr, Türschloß auch rechts, zweistufige Scheibenwischer, rechte Sonnenblende mit Spiegel. Für die Preisklasse (7445 DM kostet das Coupé, 7995 DM das Cabrio) ist die Ausstattung mager. Rückfahrleuchten muß man für 30 DM dazukaufen, und wünschenswert sind weitreichende Lehnverstellung (Liegesitze), Vorklappsicherung für die Vordersitzlehnen, Parkleuchten, Zigarettenzünder, abblendbarer Innen Spiegel.

Der Haltegriff im Armaturenbrett ist für den Beifahrer zu weit weg und in der Anordnung nicht griffgerecht. Außer kleinem Handschuhkasten und Türtaschen gibt es keine Ablagemöglichkeiten im Innenraum; Ablagefach unter dem Armaturenbrett bleibt zu wünschen.

Bedienung

Niedrige Sitzposition und hohe Gürtellinie ergeben schlechte Sicht. Kleine Personen sehen mehr von Lenkrad und Armaturenbrett als von der Straße. Die Lenkradposition stammt vom VW-Käfer und ist damit für den Karmann-Ghia zu hoch; Brems- und Kupplungspedal liegen im Verhältnis zur niedrigen Sitzposition ungünstig. In allen anderen Punkten sind die Bedienungsorgane lobenswert angelegt. Das neue Armaturenbrett mit Holzmaserfolie (ab August 1966) wirkt nicht mehr so blechern wie früher. Statt der vorherigen Instrumentengruppe (links Tacho, rechts Zeituhr, in der Mitte die kleine Kraftstoffstandanzeige) wurde das Tachometer vergrößert (tadellos ablesbare Rundskala) und über die Lenksäule gerückt; links davon die Kraftstoffstandanzeige, rechts die Zeituhr. Wichtigster Fortschritt ist das Zünd/Lenkschloß (unter der Zeituhr), das endlich das umständliche Getriebeschloß ablöste, mit dem sich die Karmann-Ghia-Fahrer seit August 1961 herumärgerten. Ganz links der Lichtzugschalter (auf- und abgeblendet wird mit Taste im Blinkerhebel links an der Lenksäule, gleichzeitig Lichttupe), rechts der Drehschalter für die zweistufigen Scheibenwischer mit Druckknopf für die pneumatische Scheibenwaschanlage - keine Verwechslungsmöglichkeiten. Hup-Halbring, Schubascher unter dem Radioeinbaufeld in Armaturenbrettmittte.

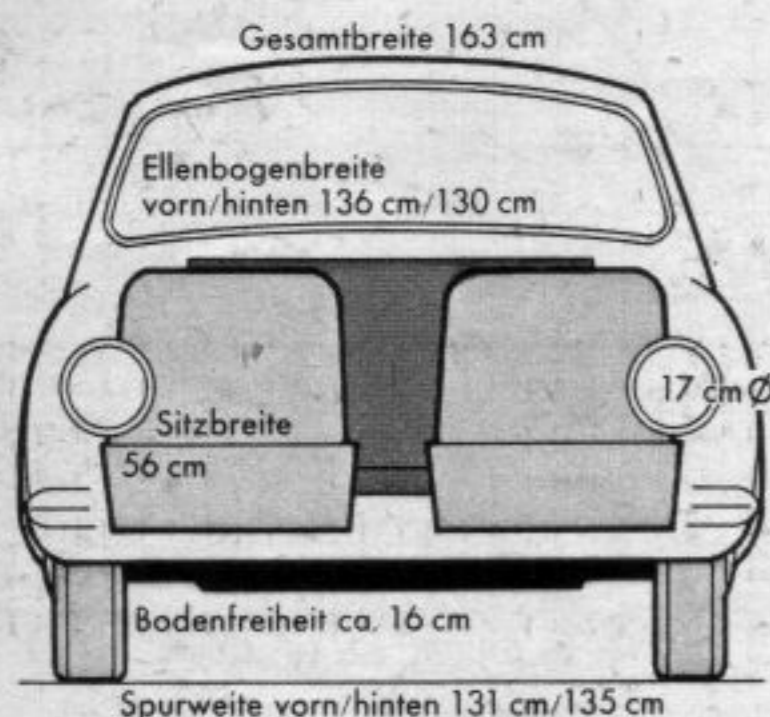
Fahren im Alltag

Bei einwandfreiem Batteriezustand sicherer Kaltstart auch bei tiefsten Wintertemperaturen. Kein Choke, durch die Startautomatik nimmt der Motor sofort nach dem Anspringen gut Gas an, in dieser ausgereiften Ausführung eine erfreuliche Bedienungserleichterung. Die frühladende Lichtmaschine versorgt die Batterie auch bei ungünstigem Fahrbetrieb mit Ladestrom.

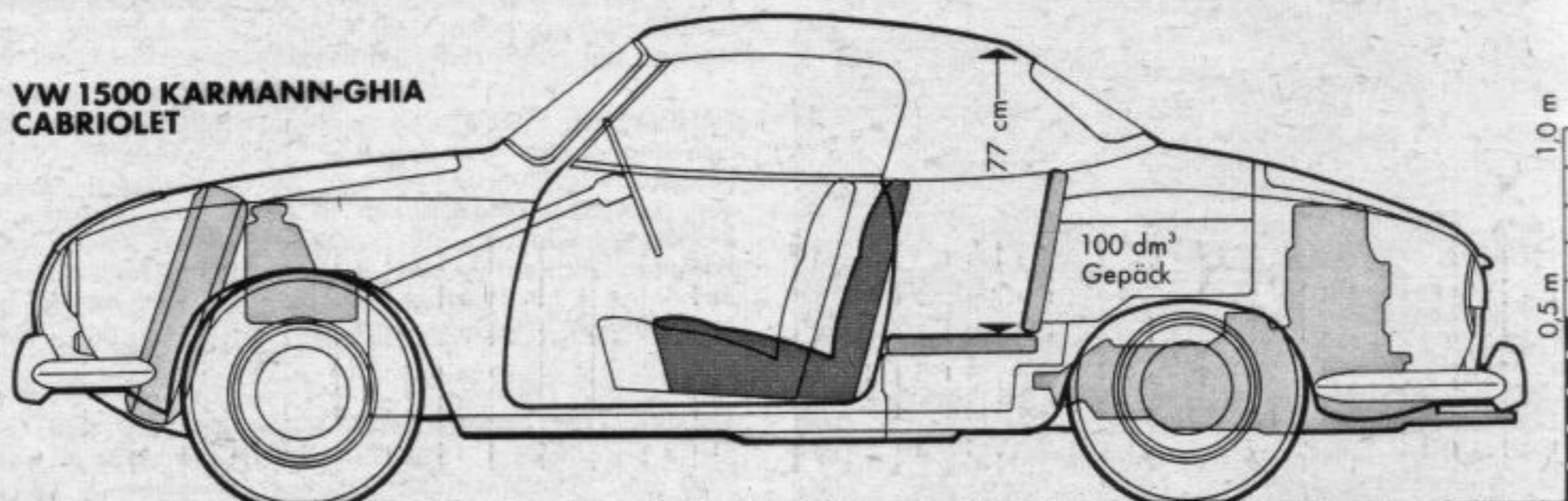
Häufig am Tag ein- und auszusteigen, ist beim VW Karmann-Ghia ein Körpertraining, das lästig fällt, wenn man nicht gern turnt. Je nach Talent und Körperbau entwickelt man Routine oder ärgert sich auf die Dauer.

Routine braucht man auch, um den unübersichtlichen Wagen zentimetergenau zu parken. Die Gürtellinie ist hoch, man sitzt tief im Wagen. Der Blick nach hinten ist zwar nicht versperrt wie bei einem Fließheck, aber man hat den Karosserie-Abschluß nicht im Blick. Man muß auch um die nicht überschaubare Wölbung vorn fürchten, zumal der Wendekreis größer als 11 m ist und die Stoßstangen tiefer liegen als heute üblich. Beruhigend (auch gegenüber fremden Stoßstangen, die das teure Karmann-Blech bedrohen) sind „US-Stoßstangen“ mit Bügeln, Aufpreis 110 DM. Ferner lohnen Rückfahrleuchten für 30 DM.

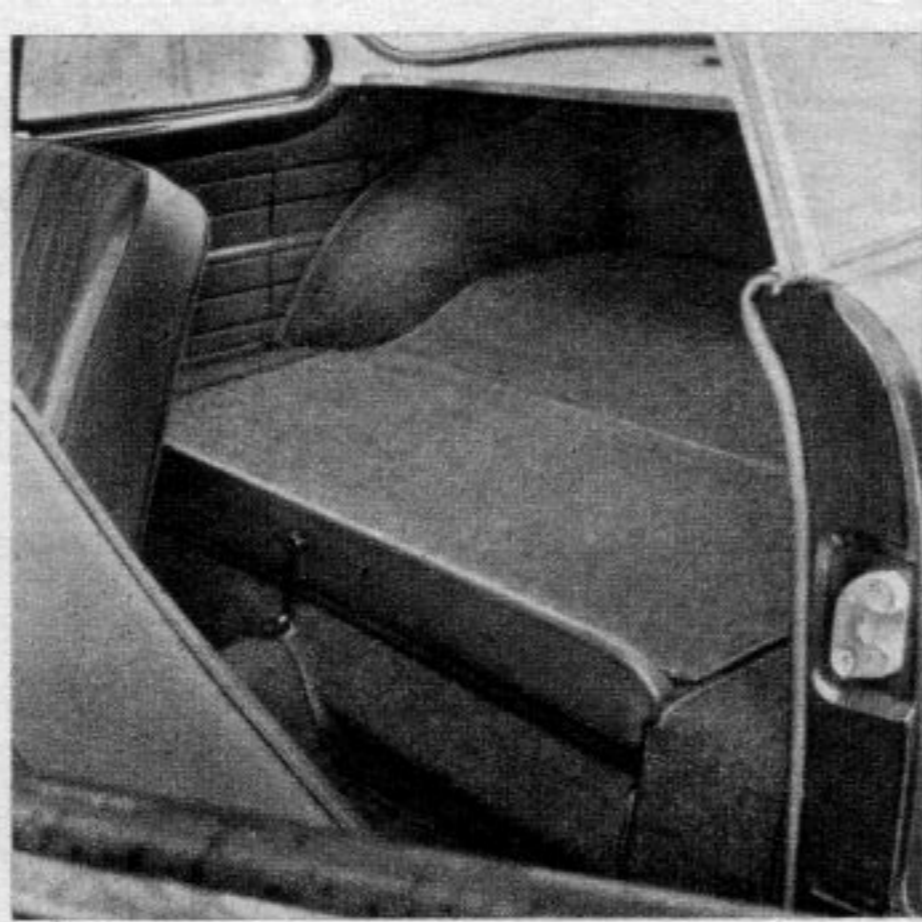
Bedienungstechnisch ist der VW Karmann-Ghia ein angenehmes Alltagsauto: Schaltung exakt, hand-



VW 1500 KARMANN-GHIA CABRIOLET



Abweichungen vom Coupé: Gepäckraum hinten 100 dm³, bei vorgeklappter Rücksitzlehne 260 dm³ - Sitzfläche zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) hinten 77 cm



Bilder links: Keine Rück-sitzbank, nur ein knapp gepolsterter Notsitz. Gepäckraum hinter der Lehne. Wenn die Lehne vorgeklappt wird, ergibt sich eine große Gepäckfläche, ca. 100 cm lang.



gerecht und leichtgängig; Hebel und Schalter gut angelegt, nicht verwechselbar; nicht viel Lenkradkurbeleier beim Rangieren.

Der VW Karman-Ghia wird nur mit dem 1500-Superkäfer-Motor geliefert. Für den Hubraum sind Temperament und Spitze nach wie vor bescheiden (siehe Beschleunigungsvergleich), aber gegenüber 1200 und 1300 ist der 1500-Motor viel temperamentvoller, außerdem lauffruhiger und gesünder durch das günstigere Verhältnis von Drehzahl zu Geschwindigkeit in den Gängen. Ohne wesentlichen Mehrverbrauch gegenüber dem 1300, siehe Verbrauchstabelle.

Gleichzeitig mit der 1500-Maschine bekam der Karmann-Ghia die Fahrwerksverbesserungen des VW-Modells 1966/67. Das macht sich schon im Bereich des Kurzstreckenverkehrs bemerkbar. Wenn man in einer scharfen Kurve zu schnell ist, neigt der Wagen nicht mehr wie früher zum plötzlichen und schwer kontrollierbaren Ausbrechen. Man spürt, wenn man den Wagen überfordert und kann rechtzeitig ausgleichen.

Die Federung ist kurzhubig, für empfindliche Bandscheiben nicht günstig, jedoch spricht sie schon auf geringe Unebenheiten gut an. Für normale Ansprüche kann man zufrieden sein, zumal z. B. der Kadett wesentlich härter ist.

Fahren: Fernstrecke

Gegenüber dem früheren 1300 Karmann-Ghia mehr Sicherheit: Man kann zügiger überholen, ohne mehr schalten zu müssen oder den Motor höher zu beanspruchen. Der stärkere Motor erlaubte eine knappere Antriebsuntersetzung; sie spart Drehzahl. Das macht höhere Endgeschwindigkeiten in den Gängen möglich. Das VW-Werk hat außerdem ab August 1966 den dritten Gang höher gelegt, so daß man beim 1500 bis an 112 km/h beschleunigen kann.

In der Betriebsanleitung werden sehr gemäßigte Grenzgeschwindigkeiten in den Gängen empfohlen – sie entsprechen der äußerst bescheidenen Drehzahl von 3500 U/min und können gefährlich sein, weil sie den Fahrer davon abhalten, lebensrettende Beschleunigungsreserven auszunutzen. Deshalb sollte man wissen, daß der Motor ohne Gefährdung seiner Gesundheit bis an 4500 U/min ausgenutzt werden kann, das sind – wie unser Diagramm zeigt – ca. 35 km/h im ersten Gang, 60 km/h im zweiten Gang und 100 km/h im dritten Gang. Wenn es darauf ankommt, sind nahezu 70 km/h im zweiten Gang, über 110 km/h im dritten Gang möglich.

Man muß aber nicht übertrieben schaltfreudig fahren. Im Ganzen ist der Umgang mit diesem Motor sehr angenehm, obwohl er eigent-

lich hoffnungslos veraltet ist. Ein moderner Motor dieses Hubraums wäre in niedrigen Drehzahlen elastischer und würde die Ausnutzung höherer Drehzahlen erlauben, jedoch hat das VW-Werk den Motor in seiner Art zu lobenswerter Reife entwickelt.

Die Fahreigenschaften waren vor August 1966 viel zu gewöhnungsbedürftig, in schwierigen Situationen nicht zuverlässig genug. Mit dem abgeänderten Fahrwerk ist der VW nach wie vor ein „Übersteuerer“, der also in der Kurve das Heck hinausdrängt, im extremen Fall schleudert. Die Tücke bei Überforderung des Fahrwerks – oft ein Schock für Fahrer, die ihren VW zu kennen glaubten – ist abgebaut worden. Auch der Verhalten bei hohen Geschwindigkeiten und Seitenwind sowie bei schnellen Lenkkorrekturen ist wesentlich verbessert.

Ob man den Karmann-Ghia als angenehmen Reisewagen empfindet, hängt sehr stark von Fahrweise und Ansprüchen ab. Dauervollgas auch am Gefälle macht dem Motor nichts aus, weil der knapp unteretzte vierte Gang ihn nicht in überhohe Drehzahlen kommen läßt (140 km/h entsprechen erst 4500 U/min). Dementsprechend ist er auch lauffruhig. Doch können Windgeräusche und Laufgeräusche aus der Kraftübertragung empfindlichen Insassen zusetzen, siehe Kapitel Geräusche.

Reifen/Bremsen

Serienmäßig Superballonreifen 5,60-15. Gürtelreifen, nicht ab Werk lieferbar, machen das verbesserte Fahrwerk noch besser. Größe unbedingt 155 R 15, nicht etwa 165, die auf der 4 Zoll-Felge nicht zulässig sind. Drahtgürtelreifen Michelin X sollten wegen ihres harten Ablaufs nur bei gleichzeitiger Umrüstung auf Bilstein-Stoßdämpfer verwendet werden. Sonst Textilgürtelreifen, keine besondere Fabrikat-Empfehlung nötig. Durch den geringeren Radius der Gürtelreifen dreht der Motor etwas höher, praktisch unbedeutend.

Vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Zweikreisbremsensystem, bei Beschädigung einer Vorderrad-Bremsleitung fallen nicht auch die Hinterradbremse aus und umgekehrt. (Beim Karmann-Ghia Zweikreisbremse für die gesamte Serie, beim Käfer vorerst nur für US-Export). Mehr Pedalkraft als früher bei Einkreis-Trommelbremsen notwendig. Bremswirkung tadellos.

Eine negative Eigenschaft der Vorderradführung an Kurbellänglenkern macht sich in Verbindung mit den Scheibenbremsen verstärkt bemerkbar: die Vorderradführung sinkt beim scharfen Bremsen stark ein, weil die Bremskräfte ungenügend aufgefangen werden. Auf schlechter Straße wird der scharf gebremste Wagen vorn sehr hart.

PREISE, KOSTEN

Coupé 7445,—
Cabriolet 7995,—
Stoßstangen mit Bügeln + 110,—
Zwei Rückfahrleuchten + 30,—

Jahressteuer 216.— DM
Kfz-Haftpflichtversicherung (250 000 DM Deckungssumme) 384.— DM

Feste Jahreskosten einschließlich Nebenkosten ohne Wertverlust ca. 800.— DM

Wertverlust durchschnittlich pro Jahr während der ersten drei Jahre voraussichtlich ca. 950.— DM

Feste Jahreskosten einschließlich Wertverlust ca. 1750.— DM

Laufende Kosten auf 100 km:
Kraftstoff 6.15 DM
Öl —.60 DM
Reifen —.90 DM
Werkstatt 4.50 DM
12.15 DM

Gesamtverlust pro Monat ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:

10 000 Jahreskilometern 168,— DM (247,— DM)
15 000 Jahreskilometern 218,— DM (297,— DM)
20 000 Jahreskilometern 268,— DM (347,— DM)
30 000 Jahreskilometern 368,— DM (447,— DM)
Kilometerkosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:
15 000 Jahreskilometern 17,5 Pf (23,8 Pf)

TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck, Bohrung/Hub: 83/69 mm, Hubraum (effektiv): 1493 ccm, Verdichtung 7,5:1; 44 PS bei 4000 U/min, größtes Drehmoment 10,2 mkg bei 2000 U/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile, Motorölinhalt ca. 2,5 Liter, Gebläse auf der Kurbelwelle, 1 Solex Fallstromvergaser 30 PICT-1 mit elektrisch beheizter Startautomatik, Tankinhalt ca. 40 Liter, Batterie 6 Volt/66 Ah, frühladende Gleichstrom-Lichtmaschine.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Einscheibenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Getriebeuntersetzungen: 3,80 / 2,06 / 1,26 / 0,89 / R. 3,88; Antrieb auf Hinterräder, Untersetzung 4,125:1.

FAHRWERK: Radführung vorn an doppelten, gezogenen Schwinghebeln, querliegende Torsionsfedern, Querstabilisator; Radführung hinten an pendelnden Halbachsen, Längsschwingarme an je einer querliegenden Torsionsfeder, Zusatzfeder; vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer; Rollenlenkung; Reifen 5.60-15 schlauchlos auf Felge 4 J x 15; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Hebelhandbremse zwischen den Vordersitzen.

MASSE UND GEWICHTE: Radstand 2400 mm, Spurweite vorn/hinten: 1305/1350 mm, Außenmaße 4140/1634/1330 mm, Wendekreisdurchmesser links/rechts: ca. 11,0/11,4 m; Leergewicht ca. 840 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1170 kg, zulässige Belastung demnach ca. 330 kg.

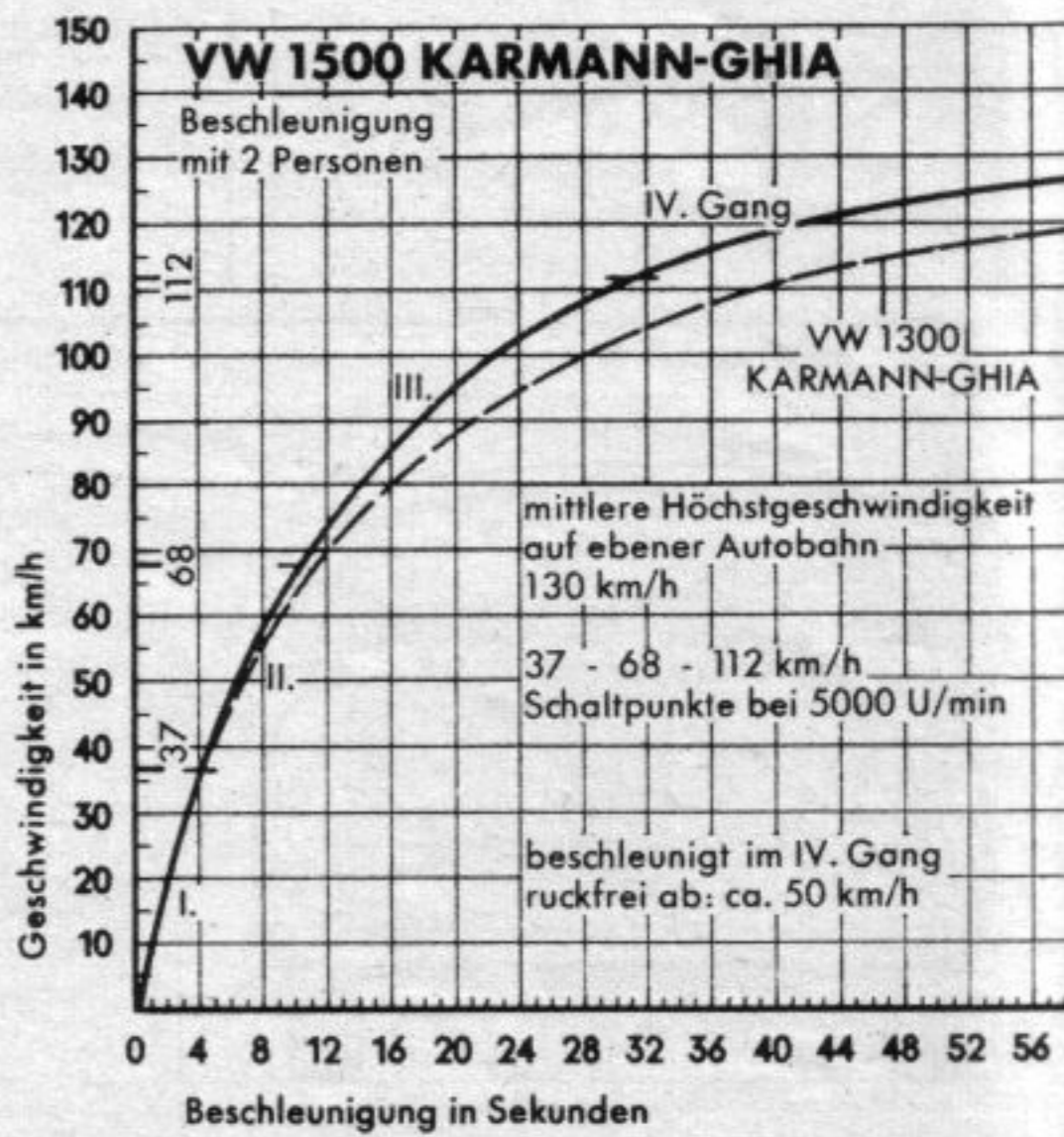




Bild links: Sitz- und Gepäckraumbreite hinten sind beim Cabrio durch die seitlichen Kästen fürs Verdeckgestänge eingeschränkt, der hintere Gepäckraum ist durch den Verdeckkasten niedriger als beim Coupé. Bild rechts: Das Verdeck des VW-Ghia ist nicht besonders fortschrittlich; es hat keine hinteren Seitenfenster wie früher DKW und jetzt Fiat 124 Spider, und es braucht viel Raum, ist aber nicht voll versenkbar. Bemerkenswert ist jedoch die sehr solide Gestängeausführung. Das Verdeck hat eine Innenverkleidung, einen regelrechten Dachhimmel und damit tadellose Isolierung gegen Geräusche und Kälte so gut wie bei einem Coupé-Aufsatz (Hardtop).

Geräusche

Spürbar weniger Innenlärm als in der Limousine; durch die wirkungsvolle Geräuschabdämmung zum Innenraum übersteht man lange Strecken im Ghia besser. Merkliches Ansteigen der Innengeräusche bei vorgeklappter Rücksitzlehne, Dämpfung durch Gepäck. Die Hubraumvergrößerung und das dadurch mögliche niedrigere Drehzahlniveau kommen der Laufruhe des Motors zugute. Der knapp untersetzte 4. Gang hält das Motorgeräusch auch bei Höchstgeschwindigkeit in erträglichen Grenzen. Der turbinenartige Motorlauf wirkt angenehm.

Empfindliche Insassen klagen über lästiges Getriebebingen (von Wagen zu Wagen unterschiedlich) und unterschwellige Geräusche von Zahnrädern oder vom Gebläse. Beim Ghia tritt es wegen der besseren Motorgeräuschabdämmung mitunter lästiger aus den Gesamtgeräuschen hervor als bei der Limousine.

Solide Karosseriestruktur, keine Klapper- und Dröhnneigung. Starke Windgeräusche durch breite Fugen an den rahmenlosen Türfenstern. Das Cabrio ist geräuscharm in jeder Beziehung, keine Neigung zu Klappern oder Flattergeräuschen des Verdecks (Innenverkleidung), auch offen geringe Geräuschbelastung für die Insassen.

Heizung/Lüftung

Prinzipnachteile der VW-Heizung (ungleichmäßige Heizwirkung je nach Motorbelastung) werden beim Ghia durch den kleineren, besser zu durchwärmenden Innenraum teilweise ausgeglichen. Das dicht schließende Cabriooverdeck bleibt ohne Nachteil für die Innenraumerwärmung. Durch vier Austrittsöffnungen im Fußraum (getrennte, griffgerechte Heizungshebel für vorn und hinten) wird der Innenraum gleichmäßig durchgeheizt. Für gleichbleibende Innentemperatur müßte der Motor ständig auf Drehzahl gehalten werden, im Stadtverkehr unmöglich. So muß man oft nachregulieren. Für viel Kurzstrecke empfiehlt sich die Standheizung (nur nachträglicher Einbau für ca. 400 DM). Sie kann jetzt raumsparend im Motorraum untergebracht werden. Im Gegensatz zur Limousine nur zwei ungünstig angelegte Defrosterschlitze für die Windschutzscheibe. Coupé mit lobenswertem Defrosterschlitze für die Heckscheibe.

Kurbelfenster vorn, Ausstellfenster hinten (Coupé). Frischbelüftung mit zwei Hebeln links unter dem Armaturenbrett, erst ab mittlerer Fahrgeschwindigkeit wirksam. Stahlkurbeldach nicht ab Werk lieferbar. Nachträglicher Einbau (bei Werkstätten der Fa. Golde) teuer: ca. 700 DM.

Verarbeitung/Lebensdauer

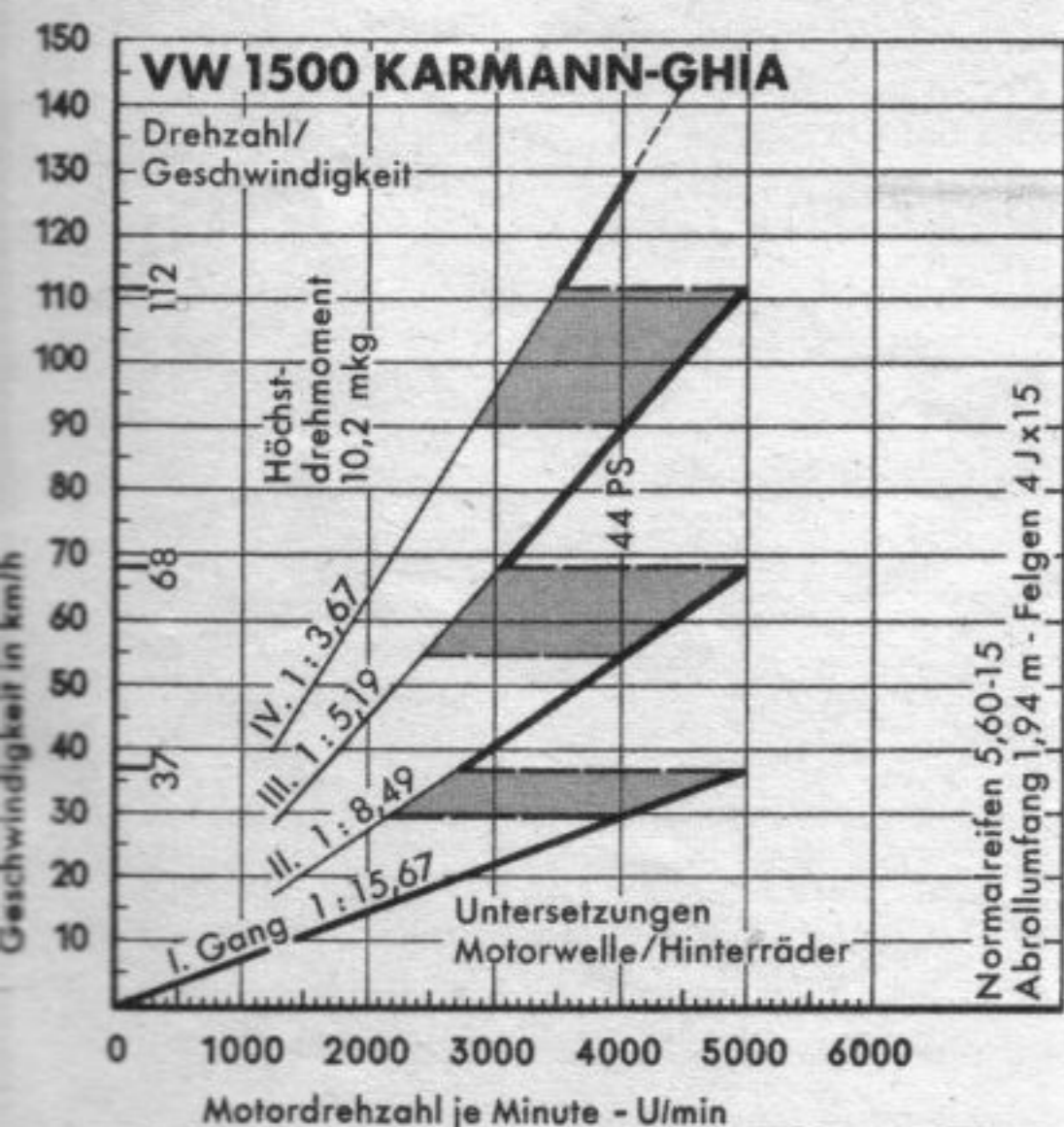
An der Verarbeitung gab es im Laufe der Karmann-Produktion einiges auszusetzen. Jedoch ist anscheinend endlich eine Reife erreicht worden, die langjährigen Betrieb ohne Ärger sichert. Das gilt auch für das qualitativ hochwertige Cabriooverdeck. Zwei Punkte erfordern verstärkte Pflege: die Frontseite ist ebenso steinschlaggefährdet wie die Vorderkante der Fußraummulde am Unterboden (vorbeugend mit Bitumenmasse schützen, bei Gebrauchtwagen auf Durchrostungen achten!).

Nach den bisherigen Erfahrungen kann man bis zum Austauschmotor mit ca. 80 000 km rechnen, eher mit mehr. Aufgrund schlechter Erfahrungen mit der ersten Serie des 1500-Transporters (von 1963-1964) ist der Motor damals wesentlich verbessert worden und gelangte voll ausgereift in die Personenwagen. Er ist in wichtigen Teilen überdimensioniert, z. B. entsprechen Lager und Ventile dem 1600-Motor. Normalreifen sind - je nach Fahrweise und Fahrbetrieb - nach ca. 25 000-35 000 km abgefahren, Textiltügelreifen erreichen ca. 35 000 bis 45 000 km, Drahtgürtelreifen können 50 000-60 000 km erreichen. Sehr sportliche Fahrweise kann ca. 10 000 km Reifenlebensdauer kosten.

Wartung/Ersatzteile

Wartungsansprüche wie VW-Käfer, siehe Test in Heft 20/66. Alle 5000 km soll der Ghia zur Werkstatt, abwechselnd zum Schmierdienst (zeitparender an der Tankstelle) und zur großen Inspektion. An der Vorderachse immer noch vier Schmiernippel; Getriebeölwechsel nur alle 50 000 km; Motorölwechsel alle 5000 km, verschärfte Wechselempfehlungen bei extremer Beanspruchung: bei Kurzstreckenverkehr im Winter alle 2500 km.

Fahrwerk und Motor erfordern nicht mehr Aufwand als der Käfer, Blechschaden kann teuer kommen. Die Preise für die Karmann-Ghia-Blechteile liegen über VW 1600-Niveau, etwa bei Opel Rekord und Ford 17 M. Dazu kommt, daß die Karosserie verschweißt ist; selbst kleinere Reparaturen erfordern umständliche Schweißarbeiten, Ausbeulen und Glätten erfordert viel Sorgfalt, weil Ungleichmäßigkeiten bei der rundlich glatten Form sehr auffallen. Preise für die Blechteile (grundiert, unlackiert, ohne Beschläge): Haube vorn 79,40 DM, Motorhaube 106 DM, Kotflügel vorn 105 DM, Seitenteil hinten 208,50 DM, Fahrtür 190,50 DM, Stoßstangenecke vorn 48 DM, Mittelteil 38,20 DM, Stoßstangenecke hinten 52,50 DM, Mittelteil 50 DM, Austauschmotor 780 DM (Einbau 17,50 DM).



BESCHLEUNIGUNGSVERGLEICH

Typ	Leistung PS	0-80 sec	0-100 sec	0-120 sec	Spitze km/h
VW 1500 Karmann-Ghia	44	14,1	22,5	43,0	130
VW 1300 Karmann-Ghia	40	16,3	28,0	65,0	125
Austin-Healey Sprite	55	11,5	18,5	28,5	140
Fiat 850 Coupé	47	11,2	17,8	30,0	140
Fiat 850 Spider	49	12,7	20,0	44,0	140
Ford 15 M TS Coupé	65	10,0	16,0	26,7	145
NSU 1000 TT	55	9,7	15,0	24,9	150
NSU/Wankel-Spider	55	10,5	16,5	24,5	150
Opel Kadett Coupé	55	11,0	18,8	37,3	135

Abweichende Angaben gegenüber früheren Heften beruhen auf neuen Messungen. Alle Messungen mit zwei Personen, Tachometer korrigiert.

VERBRAUCH

Normalkraftstoff	8,5-9,5 Liter/100 km
Langstrecke zügig	10,0-11,3 Liter/100 km
Langstrecke scharf	10,5-11,6 Liter/100 km
Kurzstrecke/Stadt	10,8 Liter/100 km
Mittel/Testdurchschnitt	10,8 Liter/100 km
Ölverbrauch im Test	0,5 Liter auf 1000 km

Text: Dr. P. Simsa, E. Männer, W. Hecht, R. Traub
Fotos: J. F. Drkosch (2), Dr. P. Simsa (3), E. Männer (3)
Zeichnungen und Diagramme: J. F. Drkosch
Preise und Kosten: K. Freund

mot

GESAMT URTEIL

Gegenüber der Coupé-Konkurrenz ist der VW 1500 Karmann-Ghia weder temperamentvoll noch schnell, Ein- und Aussteigen sind unbequem, die Unübersichtlichkeit erfordert Gewöhnung, neue Coupé-Konstruktionen bieten einen vollwertigen Rücksitz. Doch andererseits machen positive Eigenschaften durchaus verständlich, warum der Karmann-Ghia immer noch beliebt ist. Solidität und viel Schliff in Einzelheiten liegen über dem Konkurrenz-Niveau. Die ebenso unpraktische wie teure Karosserie kann man gegenüber anderen Coupés schätzen, weil sie eine kompromißlose Sonderkarosserie ohne Anlehnung an Limousinenform ist. Bei den Betriebskosten muß man das hohe Kostenrisiko bei Blechschäden beachten.