

Motor-

Kundschau

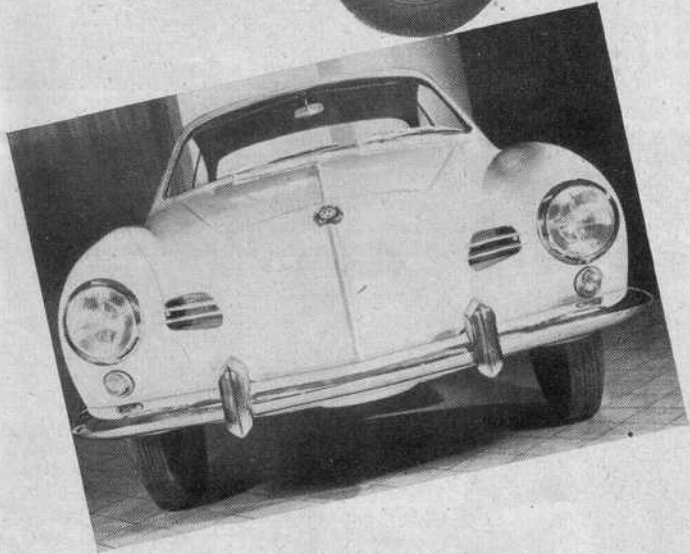
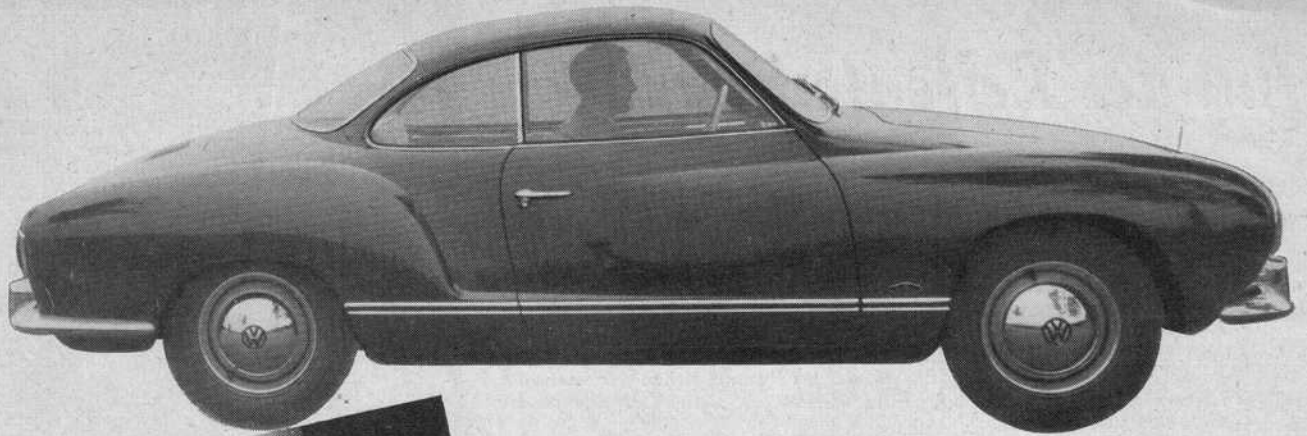
MIT NKZ



RUTSCH FEST WIE IMMER



JETZT AUCH SCHLAUCHLOS



EINE Ghia-Robe FÜR DEN VW

Bei Karmann ging das VW-Coupé in Serienfertigung

Volkswagen-Chef, Prof. Dr.-Ing. Nordhoff, hat seine Linie, die durch die zwei Buchstaben VW gekennzeichnet ist, nie verlassen. Er litt auch nicht die kleinste Produktionsstörung durch jenen Kundenkreis, der statt der Limousine Kabrioletts haben wollte. Diese Fertigung übergab er — freilich sehr gewissenhaft — anderen Firmen der Spezialfertigung. Bei Karmann in Osnabrück, wo man seit 81 Jahren Karossen baut, wo man damals acht, heute mehr als 2000 Menschen beschäftigt, wurde stets das viersitzige VW-Cabriolet hergestellt. Beide, Karmann und Nordhoff, sind gut damit gefahren. Und die Kunden auch. —

Jetzt, 1955, wünscht ein Teil der VW-Kundschaft wiederum etwas Neues, vielleicht sogar etwas „Extravagantes“, aber eben doch einen VW, der hinsichtlich Leistung, Wirtschaftlichkeit und technischer Sorglosigkeit unverändert bleibt. Also: Karmann!

In Osnabrück zog man dieses Mal einen italienischen „Auto-Architekten“ zu Rate. Italiener sind nun einmal Künstler im Entwurf schöner (und schönster) Autos. In Paris macht Dior Frauen, in Turin macht Ghia Autos schön.

Carozzeria Ghia in Turin schuf den Entwurf des neuen VW-Coupés, das Karmann nun in Serienfertigung übernahm. Als uns das neue Auto vorgestellt wurde, mußte man bekennen: Die Dreierheit VW-Karmann-Ghia ist ein Wurf großer Klasse. Modell-Kleider haben ihre eigene Note — auch, wenn sie in Konfektion gehen — und sie haben ihren Aufwand und darum selbstverständlich ihren eigenen Preis. Das neue VW-Karmann-Coupé kostet 7500,— DM. Viel Geld? Ja und Nein zugleich! Eben etwas ganz Besonderes!

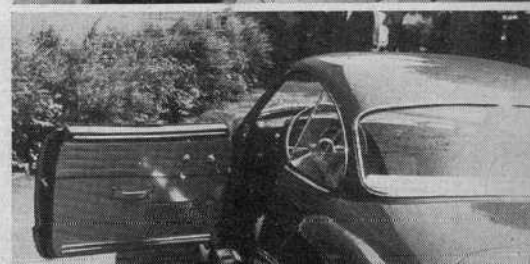
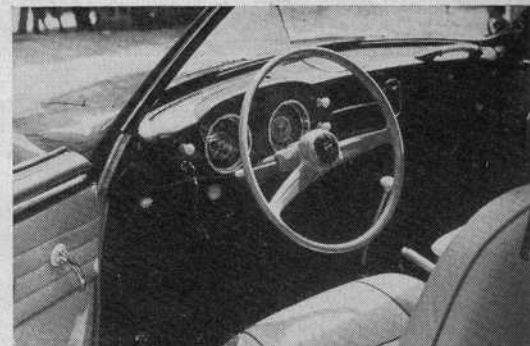
Eine klare Abstufung: Der einfache VW „Standard“ als Arbeitstierchen (nur zu 25% gefragt), der „Export“-VW als Riesenproduktions- und Absatz-Objekt, das neue VW-Karmann-Coupé als Liebhaberei, als Objekt der Schönheit für einen sicher nicht kleinen Käuferkreis jener Besitzer, die selten nur den Wagen mit mehr als zwei Personen besetzt fahren.

Man kann auch mit vier Personen Platz haben (zwei Kinder im Fond sehr bequem) — im Prinzip aber ist das Coupé für zwei Personen mit dann Riesengepäckraum gedacht, und beide Möglichkeiten sind überaus elegant und geschickt gelöst worden. — Innenausstattung natürlich dem Preis entsprechend sehr komfortabel wenn nicht gar luxuriös. Fahrwerk und

Leistung sind — prinzipiell — unverändert dem Ur-Typ entsprechend, ganz und gar also (auch in der Schaltung) VW-Werk. Spitzen- und Dauergeschwindigkeit etwa 115 km/h. Das Leergewicht liegt etwas höher. Export-Limousine: 730 kg, Karmann-Ghia-Coupé: 810 kg.

Entscheidend ist die „unwahrscheinlich“ schöne Linie des Wagens, die bei der zur „Premiere“ versammelten Fachwelt ungeteilten Beifall auslöste, ist aber auch die höchst solide und gleichzeitig elegante Ausstattung.

Nichts ist übertrieben. Die pontonähnliche Form zieht sich sehr gestreckt hin und gibt dem Wagen eine schlanke Länge, die durch den sehr sparsamen Gebrauch einer einzigen Chrom-Doppel-Linie in Einstieghöhe hintere und vordere Stoßstange „durchzieht“. — Eine wirkliche Idee nüchternschöner Technik. — Besonders ist der Übergang vom Coupé-Dach in das den Motor bergende Heck gelungen. Es ist völlig VW-fremd, zeigt indes, wie elegant es allerdings auf Kosten der Platzzahl geht. Ähnlich elegant ist der Übergang der Front in die Coupé-Haube. Sie ist kein tragendes Element, läßt also auch ein Schiebedach einbauen. Schmale Pfosten und weitgeschwungene Scheiben (vorn seitlich völlig versenkbar) geben ein großes Gesichtsfeld auch durchs breite geschwungene Rückfenster. Die 1 m breiten Türen (Rasten zum Offenhalten) sind sehr bequem für den Einstieg. — Die Stromform des ganzen Wagenkörpers ist so günstig, daß man selbst bei beiderseits heruntergelassenen Seitenscheiben keinen übermäßigen Zug auf den Vordersitzen verspürt. Weite Verstellbarkeit der Vordersitze in Längs- und Hochrichtung begünstigen die hinteren Gastsitze. Die hintere Rücklehne läßt sich nach vorn umklappen und gibt dadurch einen großen Gepäckraum ohne die Sitzpostering zu beschädigen. Man erkennt bei der Gesamtausstattung, daß sie in allen Einzelheiten unter Berücksichtigung der vom Fahrgestell her diktierten Maße gut durchdacht ist. — Statt der Winker hat dieser VW Blinker und serienmäßig die sogenannten „Lichtlupe“, des automatisch-optischen Blinksignals, das wir sehr zu schätzen wissen.



Ernst Rosemann