

GT ti - der Zwerg mit Riesenkraft

In einem Punkt ist der Daihatsu Charade GT ti Weltmeister. Sein ein Liter großer Dreizylindermotor leistet 101 PS. Im Test mußte er zeigen, ob er auch sonst Spitze ist

101 PS aus einem winzigen Dreizylindermotörchen zu zaubern ist keine Kleinigkeit. Deshalb haben die Daihatsu-Ingenieure ihrem jüngsten Kind auch eine geballte Ladung Technik mit auf den Weg gegeben: Zwölf Ventile (vier pro Zylinder), gesteuert von zwei oberliegenden Nockenwellen, und ein Turbolader sorgen dafür, daß der Motor genug Atemluft für die Verbrennung erhält. Eine elektronische Benzineinspritzung beschickt ihn mit Sprit. Das Ganze haben die Japaner so geschickt verpackt, daß es sogar noch gut aussieht.

Die Technik klingt vielversprechend, macht aber auch ein wenig skeptisch. Ein so kleiner Motor mit so viel PS - kann das denn in der Praxis überzeugend funktionieren? Steigen wir ein. Der Motor springt immer nach dem ersten Zündschlüsselumdreh an. Was sich dann den Ohren als Geräuschkulisse bietet, ist freilich etwas ungewöhnlich. Es klingt wie eine Mixtur zwischen dem Zweitaktmotor vom „Trabbi“ (beliebtestes Auto der „DDR“) und der 300-PS-Maschine aus dem Porsche Turbo.

Akzeptabler Spritverbrauch bei guten Fahrleistungen

Die Fahrleistungen des japanischen High-Tech-Zwerges ähneln denen eines Sportwagens. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt er in 8,6 Sekunden. Und auf der Autobahn rennt er 192 km/h - fast doppelt so schnell wie ein „Trabbi“. Der Benzinverbrauch ist zum Glück nicht ganz so riesig wie seine Fahrleistungen. 10,2 Liter bleifreies Normalbenzin verbrauchte er auf der Auto Bild-Meßstrecke. Angesichts der guten Fahrleistungen wirklich ein ordentlicher Wert.

In der Stadt war ich mit dem Giftzwerg König. Beim Ampelstart ist er fast immer schneller. Die Schaltung geht butterweich. Die Getriebeübersetzung paßt prima zur Motorcharakteristik. Frech wie Oskar, konnte ich jede Lücke im Ver-

kehrsgewühl nutzen. Das Maschinchen hat für einen kurzen Zwischenspur immer reichlich Kraft parat. Es reagiert spontan auf jeden Befehl vom Gasfuß. Übrigens: Schaltfaul kann man den GT ti auch fahren. Es ist enorm, wie elastisch der Motor ist. Und das Einsetzen des Turboladers habe ich kaum gespürt.

Schlecht ist es um die Traktion der angetriebenen Vorderräder bestellt. Sie drehen nicht nur beim forschen Beschleunigen durch, sondern auch ab und zu in Kurven. Drehen die Vorderräder mal nicht durch, liegt der GT ti fast neutral - solange der Fahrer den Fuß nicht vom Gas nimmt. Tut er das, bricht das Heck des Super-Charade aus. Nicht ungewöhnlich für einen Fronttriebler - ungewöhnlich ist nur, wie heftig der kleine Japaner herumschwenkt.

Als ich plötzlich einem Hindernis ausweichen mußte, bemerkte ich noch eine andere Schwäche des aufwendigen Fahrwerks (alle vier Räder sind einzeln aufgehängt): Die Karosserie schaukelte sich auf, der Wagen kam ins Schlingern. Die Japaner sollten doch noch ein wenig an der Abstimmung tüfteln.

Recht erfreulich dagegen der Fahrkomfort. Der Mini rollt auch über schlechte Straßen ganz passabel. An einen Polo kommt er jedoch nicht heran. Er ist ja auch fünf Zentimeter kürzer.

Der Innenraum präsentiert sich ganz im Stil der Zeit. Das Armaturenbrett ist aufgeräumt, die sportlichen Schalensitze bieten auch großen Menschen ausreichend Platz. Ein Fünfsitzer, wie es die Zulassung verspricht, ist der Charade sicherlich nicht. Aber vier Personen sind trotz der geringen Außenlänge von 3,61 Meter recht passabel untergebracht. Nur der Kofferraum ist etwas klein geraten. Schwacher Trost: Wer nur zu zweit verreist, kann ja die Rücksitze umlegen.

Fazit: Weltmeister ist der Daihatsu Charade GT ti nur in der Literleistung - sonst nicht. Aber für 17 990 Mark bietet er eine Menge Fahrspaß und dazu eine hübsche Karosserie. **A. Borchmann**



Mit dem Gasfuß sollte der Fahrer des Daihatsu Charade GT ti besser sehr vorsichtig umgehen. Sonst drehen (wie auf dem Foto) die Vorderräder durch

Wie ein kleiner Kugelblitz sieht der neue Charade aus. Seinen Luftwiderstandsbeiwert geben die Japaner mit 0,32 an

Der Dreizylinder des Charade GT ti ist ein optischer Leckerbissen. Auf dem Ventildeckel steht: Twin Cam 12 Valve. Das heißt, daß der Motor zwei Nockenwellen und 12 Ventile hat





Bei Normalstellung der Rücklehne ist der Charade-Kofferraum sehr klein



Drehzahl, Tempo, Motortemperatur und Benzinvorrat werden angezeigt



Für Kopf und Beine bietet der Charade-Fond ausreichend Platz

Foto: Andreas Lindtke, Matthias Nyary

Technische Daten



Dreizyl.-Reihenmotor, vorne quer eingeb., zwei obenl. Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Turbolader, 993 ccm, Bohrung x Hub 76 x 73 mm, Verdichtung 7,8:1, 74 kW (101 PS) bei 6500/min, max. Drehmoment 130 Nm bei 3500/min, Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufh., vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi, hinten McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi, Scheibenbremsen, Reifen 175/60 HR 14, Kofferraum 173/385 Liter, Tank 40 Liter.

Test-Zeugnis

Schalung:	Das Getriebe lässt sich angenehm leicht und exakt schalten. Die Abstufung der Gänge paßt gut zur Motor-Charakteristik.	2	Motor:	Hat auch bei niedrigen Drehzahlen viel Kraft parat. Kein Turboloch und kein Turbobums. Bei niedrigen Drehzahlen unruhiger Lauf.	2
Lenkung:	Beim Herausbeschleunigen aus Kurven sind hohe Haltekräfte nötig. Exakt und zielgenau. Im Stand könnte sie leichter gehen.	3	Verbrauch:	10,2 l/100 km sind für einen kleinen Wagen mit so guten Fahrleistungen recht günstig.	3
Bremsen:	Die Bremsen sprechen bei geringer Fußkraft gut an. Wirkung läßt unter Beanspruchung nicht nach.	2	Kofferraum:	Das Volumen reicht kaum für zwei Personen. Die Rücksitzlehne ist geteilt umlegbar.	4
Fahrleistung:	Beschleunigungs- und Elastizitätswerte wie ein VW Golf GTI 16V. Die Höchstgeschwindigkeit ist für so ein kleines Auto enorm.	1	Reichweite:	Je nach Fahrweise reicht der 40 Liter große Tank für eine Fahrstrecke von 300 bis 400 Kilometern.	3
Fahrwerk:	Wer allzuviel Gas gibt, bringt die Räder auch im zweiten Gang noch zum Durchdrehen. Die Dämpfung ist zu schwach.	4	Kosten:	Steuerfrei, aber hohe Versicherungsprämie. Für die hochwertige Technik angemessener Kaufpreis.	3
Karosserie:	Der Innenraum ist erstaunlich geräumig, bietet vier Personen Platz. Die Verarbeitung ist durchschnittlich.	3	Gesamturteil:	Der Daihatsu Charade GTi ist ein kleiner, handlicher Sportwagen für Leute, denen ein Golf GTI inzwischen zu teuer geworden ist.	

Testwerte

Höchstgeschw.	192 km/h
0-100 km/h	8,6 Sek.
60-100 km/h (1)	7,7/10,9 Sek.
Testverbrauch	10,2 l/100 km (Nbl/fr.)
Gewicht	810 Kilogramm
Zuladung	380 Kilogramm
Anhängelast (2)	700 Kilogramm
Inn'geräusch (3)	75 dB (A)
Steuer	31 Mon. steuerfr.
Versicherung	1136 Mark
Inspektion	250 bis 300 Mark
Grundpreis	17 990 Mark

(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) bei 100 km/h im 4. Gang