

auto motor und sport

11. JUNI 1966 • DM 1.50 • E 1418 D

Österreich öS 11.— • Schweiz sfr 1.70 • Italien L 300
Dänemark dKr 4.— • Schweden sKr 2.85 inkl. oms
Niederlande hfl 1.80 • US \$ —.60 • Printed in Germany

12

VW CONTRA OPEL DIE SCHLUSSBEWERTUNG



Fiat 850



Karmann-Ghia

GROSSER COUPÉ- VERGLEICHSTEST



Opel Kadett



Ford 12 M

Der Frühling kam und mit ihm die Coupés. Vom Fiat 850 und vom Opel Kadett werden fast so viel Coupés verkauft wie Limousinen, und VW überschritt mit dem Karmann-Ghia die stolze Produktionszahl von 200 000 Stück.

Schon 1955 wurde der Karmann-Ghia zum Vorkämpfer des Coupé-Wesens in Deutschland. Er lieferte erstmals den Beweis dafür, daß Autos, die enger und dafür teurer sind als die entsprechenden Limousinen, sich verkaufen lassen.

Der Karmann-Ghia wurde der Wagen der erfolgreich berufstätigen Damen, der wohlversorgten Gattinnen und der automobilistisch nicht ambitionierten Herren. Inzwischen hat sich aber gezeigt, daß das Coupé-Publikum sich nicht auf diese Kreise beschränken muß. Besonders wenn die Coupés so gebaut werden, daß man auch zu viert drin sitzen kann. Dann kommen alle Ehepaare mit kleinen Kindern und alle Alleinstehenden mit Freunden und Freundinnen für diese Art Autos in Frage. Also: Jeder.

Wer vor der Wahl „Limousine oder Coupé?“ steht, der erkennt auf einmal, daß eine gewisse Verlockung darin liegt, auf Raumfülle im Fond und auf Viertürigkeit zu verzichten. Hält man nicht diese Dinge für Leute bereit, die man eigentlich gar nicht so gern mitnimmt? Ist es nicht besser, sagen zu können: „Ich kann euch wohl mitnehmen, aber es ist nicht so sehr bequem?“ Coupés leisten dem Egoismus Vorschub. Da die Wohlstandsgesellschaft egoistisch ist, haben Coupés gute Verkaufschancen.

Besonders gute Chancen haben sie, wenn sie nicht wesentlich teurer sind als die Limousinen. Opel und Ford fanden dafür das richtige Rezept: Sie verpaßten den Limousinen andere Dächer und deklarierten sie als „Coupé“. Das bedingte nur geringen Mehraufwand im Serienbau. Es genügte eine neue Preßform für das Dach, alles übrige blieb wie es war.

Es ist aber klar, daß dabei keine formal befriedigenden Lösungen herauskommen

können. Darum wird das „Spezialcoupé“, bei dem keine Karosserieteile der Limousine verwendet werden, immer den größeren Reiz besitzen.

Fiat 850

Das Fiat-Coupé ist ein solches Spezialcoupé. Während bei allen Limousinen-Coupés die Dächer im Verhältnis zum Unterbau etwas zu klein wirken, stimmen beim Fiat die Proportionen genau. Dabei spielt natürlich auch seine Herkunft aus Turin eine Rolle, der unbestrittenen Metropole europäischer Karosseriebaukunst. Gerade auf kleine Autos versteht man sich dort meisterhaft — kein Wunder also, daß der Fiat der Hübscheste der vier Vergleichswagen ist.

Das gilt nicht nur für das Äußere der Karosserie, sondern ebenso für die Innenausstattung. Sie bestand beim Testwagen aus mattschwarzem Kunststoff mit Holzeinlagen, die sich freilich bei näherem Hinsehen ebenfalls als Kunststoff-Folien entpuppen. Aber trotzdem: In der unaufdringlichen Eleganz seiner Innenausstattung, die mehr von einem Ferrari oder Alfa hat als von einem billigen Kleinwagen, schlägt der Fiat die übrigen drei Wagen um Längen. Vermutlich wird man diese Ausstattungs-kunst in Deutschland nie lernen.

Dabei ist der Fiat der billigste der vier Wagen! Man sieht daran, daß es so furchtbar teuer auch nicht sein kann, ein Coupé mit Spezialkarosserie zu bauen. Zwar ist der Fiat in Hubraum und Abmessungen etwas kleiner, aber das hat gerade beim Coupé auf den Gebrauchswert nicht viel Einfluß. Der Fiat hat weniger Kofferraum, aber für längere Reisen mit vier Personen ist ohnehin eine Limousine praktischer als ein Coupé. Wer zu zweit verreisen will, kann dagegen genügend Gepäck auf den Rücksitzen unterbringen. Der Fiat hat auch, im Vergleich zum Opel und zum Ford, weniger Platz auf den Rücksitzen. Aber der Platz reicht aus, um auf kurzen Strecken mit vier Personen zu fahren. Die vorderen



**auto
motor
und sport** **KRITIK**

VERGLEICHSTEST KLEINE COUPÉS





Sitze müssen dafür vorgeschoben werden, die Hintersitzenden müssen die Knie hoch und den Kopf einziehen — ein Vierpersonen-Transport im Fiat-Coupé hat etwas fröhlich Improvisiertes. Zu zweit dagegen sitzt man ganz hervorragend: Die Sitze können weit zurückgeschoben werden, und es entsteht ein wirklich großzügiger vorderer Sitzraum.

Die Sitzposition des Fahrers war eindeutig die beste: Man sitzt entspannt mit genügendem Abstand zum Lenkrad. Für den linken Fuß ist sogar ein besonderer „Abstellplatz“ vorgesehen. Den schaumgummigepolsterten Sitz — ohne Federkern — empfanden wir ebenfalls als den besten, abgesehen von dem Kunststoffüberzug, der sich bei heißem Wetter als nicht genügend atmungsfähig erwies. Die Pedale sind etwas zu winzig und bilden den einzigen kleinwagenmäßigen Charakterzug dieses Wagens. Das hübsche Lenkrad und die großen Instrumente dagegen (der Drehzahlmesser muß allerdings mit DM 150.— extra bezahlt werden) wirken ausgesprochen „zünftig“.

Die Technik wurde von der 850 Limousine mit einigen Änderungen übernommen. Bodengruppe und Radaufhängungen blieben unverändert, vorn werden serienmäßig Scheibenbremsen eingebaut, die Räder wurden auf 13 Zoll vergrößert. Der Motor hat wesentlich mehr Leistung: 47 statt 34 PS. Dafür sind hauptsächlich die höhere Verdichtung, der Doppelvergaser und die sportlichere Nockenwelle verantwortlich, die ein sehr hohes Drehzahlniveau zuläßt. Mit einer Nenndrehzahl von 6200 U/min und einer Literleistung von fast 56 PS hat der Motor die Merkmale eines Sportmotors. Damit ist der Fiat nicht nur von der Karosserie, sondern auch vom Motor her eine echte Spezialausführung.

Ford Taunus 12 M

Der 12 M dagegen ist ein typisches Limousinen-Coupé, bei dem sich die Abweichungen auf die Dachform beschränken. Da der



FIAT 850
OPEL KADETT
FORD 12 M
KARMANN-GHIA

VERGLEICHSTEST

FORTSETZUNG

12 M eine verhältnismäßig große Limousine ist, hat auch das Coupé viel Platz zu bieten — die einzige Einschränkung liegt in einem etwas knapperen hinteren Kopfraum. Auf jeden Fall können aber im 12 M-Coupé vier Personen auch für lange Fahrten untergebracht werden. Gepäcksorgen entstehen dabei nicht, weil der große Kofferraum im Heck sich von dem der Limousine nicht unterscheidet.

Dafür fehlt aber auch jegliche sportliche Coupé-Atmosphäre. Der 12 M wirkt in seiner Geräumigkeit brav und bieder — er ist ein ausgesprochen familiäres Auto. Die Ausstattung erhebt sich nicht über das Niveau billiger Massenware und läßt die Liebe zum Detail, die man beim Fiat findet, völlig vermissen. Instrumente, Schalter, Lenkrad vermögen ebensowenig Begeisterung zu erwecken wie Sitze und Innenverkleidung. Bei voll zurückverstellten Sitzen liegt das Schüssel-Lenkrad noch immer ziemlich dicht vor der Brust. Die Sitze selbst haben jene Sprungfeder-Charakteristik, die scheinbar die Federung verbessert, in Wirklichkeit aber die Insassen mehr als nötig auf- und abwippen läßt.

Motorisch ist der 12 M der stärkste der Vergleichswagen. Er wird nur als TS mit 1,5 Liter 65 PS-Motor geliefert, ist also in Hubraum und Leistung der Konkurrenz überlegen, ohne wesentlich teurer zu sein. Dieser Vorteil wird allerdings zum Teil durch das höhere Gewicht und die größere Karosserie wieder aufgewogen. Als einziger der vier Vergleichswagen hat der Ford Frontantrieb. Eine Karosserieänderung wird bei diesem Typ bald kommen: Der 12 M erhält einen verbreiterten Kühlergrill mit flachen Rechteckscheinwerfern. Auch die übrigen Teile der Karosserie und die Ausstattung werden modernisiert; die Grundform und die technische Konzeption bleiben jedoch gleich. Die Feststellung, daß der 12 M das größte und geräumigste

unserer vier Coupés ist, wird also auch für die neue Coupé-Ausführung gelten. Leistung, Fahreigenschaften und Handlichkeit werden sich voraussichtlich ebenfalls nicht wesentlich ändern.

Opel Kadett

Während die vorige Coupé-Ausführung des Kadett noch nach dem alten Dachverkürzungs-Rezept geschneidert war, ließ man sich beim neuen Typ etwas mehr einfallen: Man änderte auch die Kofferraumhaube und machte aus dem Kadett ein „Fastback“-Coupé. Da der Kadett zugleich etwas breiter geworden war, entstand eine ganz neue Form, die beim Publikum gut ankam und den Coupé-Verkauf sprunghaft in die Höhe klettern ließ. Ein Vergleich mit dem Fiat-Coupé zeigt zwar, daß die Proportionen nicht so gut stimmen: Das Unterteil des Wagens ist im Verhältnis zu den kleinen Rädern zu hoch. Immerhin wurde aber die Operation geschickt ausgeführt, und das Kadett-Coupé gehört heute zu den Wagen, die im Straßenbild ein eigenes Gesicht zeigen. Was dem VW-Werk sein Fließheck, das ist Opel sein Kadett-Coupé.

Der Ausdruck „Coupé“ (= abgeschnitten) paßt hier allerdings kaum noch, denn das Dach wurde ja verlängert. Es handelt sich eigentlich, wie beim VW 1600 TL, um eine Fastback-Limousine. Durch das heruntergezogene Dach wurde der hintere Kopfraum etwas eingeschränkt, was sich aber nur bei sehr großen Fond-Passagieren störend bemerkbar macht. Wie beim Ford fehlt ein wichtiges Merkmal des echten Coupés: der großzügig bemessene vordere Sitzraum. Sitze und Sitzeinteilung entsprechen der Limousine; der Fahrer sitzt also ziemlich hoch und dicht vor dem Lenkrad. Der Verstellbereich des Sitzes ist gering, die nicht verstellbare Lehne steht sehr

steil. Dafür ist auf den Rücksitzen verhältnismäßig viel Platz vorhanden. Das ist nicht Coupé-mäßig, denn beim Coupé werden Fahrer und Beifahrer absichtlich im Raumangebot bevorzugt. Auch ein so riesengroßer Kofferraum, wie ihn der Kadett hat, ist für ein Coupé nicht nötig.

Den Sitz empfanden wir als noch schlechter als beim Ford. Die Oberfläche ist hart, der Federkern dagegen so nachgiebig, daß er auf schlechten Straßen wie ein Katapult wirkt. Bei unserer Vergleichsfahrt mußte, wer aus dem Kadett ausstieg, zunächst erst einmal seine Kleider in Ordnung bringen, denn dieser Wagen hatte die unstillbare Neigung, einem das Hemd ausziehen. Motor und Fahrwerk entsprechen der Limousine. Unser Testwagen hatte den S-Motor mit 55 PS. Zur S-Ausstattung gehören auch die vorderen Scheibenbremsen. In der Gestaltung des Innenraums ist der Kadett etwas sportlich-sachlicher als der 12 M, vermag allerdings seine Herkunft aus knapp kalkulierter Großserie ebenfalls nicht zu verleugnen.

VW 1300 Karmann-Ghia

Es gibt immer noch Leute, die den Karmann-Ghia für einen „Sportwagen“ halten. Viele glauben auch, man müßte „Dschia“ oder gar „Dscheia“ zu ihm sagen, aber all das sind gelinde Irrtümer. Ghia spricht man wie man es schreibt, und der Wagen ist technisch ein reiner VW ohne sportliche Ambitionen. Zwölf Jahre sind vergangen, seit bei Ghia unter dem verstorbenen Luigi Segre die Form dieses Coupés entstand, und das Osnabrücker Karosseriewerk Karmann hat seitdem ein hübsches Geschäft damit gemacht. Ob es auch ein hübscher Wagen ist, darüber sind die Meinungen geteilt. Die noch immer hohen Verkaufszahlen sprechen jedoch zumindest dafür, daß er vielen Leuten gefällt. Im Zuge

Der Opel Kadett zeigt stets ein neutrales Fahrverhalten, bremst sich in zu schnell gefahrenen Kurven ohne starkes Untersteuern ab und ist immer mit kleinen Lenkradausschlägen zu kontrollieren.

Leicht und sicher läßt sich das kurvenfreudige Fiat 850 Coupé fahren, nur im Grenzbereich bricht das Heck aus und muß durch entsprechende Gegenlenkbewegungen unter Kontrolle gehalten werden.



PREISE (nach Liste)	Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Coupé 2/2sitzig	5 980.—	6 390.—	5 990.—	7 180.—
Mehrpreise: Stahlschiebedach	—	450.—	295.—	—

der Stilentwicklung sind seine wulstigen, allseits gerundeten Formen längst passé, und das Verhältnis zwischen dem zierlichen Dachaufbau und dem rundlichen Unterteil kann man wohl kaum glücklich nennen.

Obwohl der Karmann-Ghia äußerlich größer ist, hat er nicht mehr Innenraum zu bieten als das Fiat-Coupé. Im Gegenteil: Auf der schmalen und harten Rücksitzbank sitzt man noch wesentlich schlechter. Zwei Erwachsene können dort wirklich nur zur Not untergebracht werden. Der vordere Sitzraum dagegen wurde großzügig bemessen, die Sitzposition ist flach und trotzdem so bequem, wie man es von einem sportlichen Coupé erwartet. Kofferraum ist unter der vorderen Haube und hinter der Rücksitzlehne vorhanden; große Koffer lassen sich allerdings nur auf der Rücksitzbank unterbringen. Das ist bei einem auf Zweisitzigkeit ausgelegten Auto durchaus zumutbar.

An Qualität und Verarbeitung der Innenausstattung ist beim Karmann nichts auszusetzen. Beim Fiat ist alles noch ein wenig raffinierter und gekonnter, aber auch der Karmann ist ein echtes Spezial-Coupé ohne störenden Kompromiß. Man zahlt dafür freilich auch viel Geld — angesichts des Fiat-Preises muß man sich fragen, wieso bei VW das Coupé 2000 Mark teurer sein muß als die Limousine. Zumal Fiat noch einen leistungsgesteigerten Motor liefert, während beim Karmann die technischen VW-Bestandteile unverändert bleiben. Nicht einmal vordere Scheibenbrem-

sen hat der Karmann-Ghia — er war in unserem Test das einzige Auto mit vier Trommelbremsen.

Keiner ohne Mängel

Beim Fahren lassen alle vier Wagen keinen Zweifel daran, daß man es mit Normalautos ohne Luxuscharakter zu tun hat. Sie sind ziemlich laut, und ihr Fahrkomfort hat seine Grenzen. Die Kleinheit hat jedoch auch Vorzüge: Die Coupés sind handlich und lassen sich leicht rangieren — mit Ausnahme des 12 M, dessen Lenkung sehr indirekt übersetzt ist. Der Kadett ist das genaue Gegenteil: Er reagiert sofort auf jede Lenkradbewegung und muß in dieser Hinsicht noch vor dem Fiat und dem VW eingestuft werden, deren Lenkungen teigiger arbeiten und ein nicht so exaktes Fahren ermöglichen. Der 12 M war eindeutig der unhandlichste der vier Wagen und erforderte sowohl im Stadtverkehr als auch auf Landstraßen die meiste Lenkradarbeit. Erstaunliche Unterschiede bestanden auch im Federungskomfort. Die als Fünfsitzer ausgelegten Ford und Opel waren hier eindeutig unterlegen, bei Besetzung mit einer oder zwei Personen ist ihre Federung zu hart. Am unangenehmsten fiel dies beim Opel Kadett auf, der selbst auf guten Straßen ständig unangenehme Stöße durchkommen ließ. Auf schlechten Straßen bockte und stieß er unaufhörlich — das war wirklich kein Vergnügen. Der Ford benahm sich ein wenig besser, was auf seine

leichte und daher besser zu federnde Hinterachse zurückzuführen ist. Aber er ist, seitdem man ihm zur Verbesserung der Fahreigenschaften härtere Federn und Stoßdämpfer einbaut, kein ungewöhnlich komfortabler Wagen mehr. Der Fiat neigt ein wenig zum Nicken, was man aber selten als störend empfindet. Seine Federung schluckt kleine und mittlere Bodenunebenheiten ausgezeichnet — hier macht sich die Einzelradaufhängung als Vorzug bemerkbar. Erst große Bodenwellen, die den nicht sehr großen Federweg überfordern, sind deutlich zu spüren, werden aber durch die gut arbeitende Dämpfung so abgefangen, daß kein unangenehmes Stoßen und Schwingen auftritt. Eindeutig den besten Federungskomfort hatte der VW Karmann-Ghia. Größerer Radstand, größere Räder und Reifen, größere Federwege bei gut abgestimmter Einzelradfederung — alle diese positiven Fakten sind nicht zu leugnen. Auf schlechten Straßen fühlte man sich im Karmann-Ghia am wohlsten, hart durchkommene Stöße gibt es bei ihm überhaupt nicht, mit großen Bodenunebenheiten wird er für ein Auto dieser Größe erstaunlich gut fertig, und die Räder bleiben unerschütterlich am Boden.

In den zahllosen Kurven unserer Vogesen-Teststrecke zeigten die beiden Heckmotorwagen — der Fiat und der VW —, daß diese Bauweise gegenüber dem Frontantrieb auch ihre Vorzüge hat. Der Ford war nicht nur unhandlicher, er war auch viel schlechter und mühsamer um enge Kurven zu bringen. Mit beträchtlicher Kraft mußte man ihn oft daran hindern, den äußeren Kurvenrand zu überschreiten — und dies bei Geschwindigkeiten, bei denen man mit den anderen Wagen ohne Mühe und Kraftaufwand innen bleiben konnte. Zwar ist der Ford, wenn man ihn mit Kraft in die Kurve zwingt, unproblematisch zu fahren und bremst sich weitgehend von selbst ab.

Der zweite Heckmotorwagen des Vergleichstests, der Karmann-Ghia 1300, ähnelt im Fahrverhalten dem Fiat Coupé, nur geht er im Grenzbereich unvermittelter mit dem Heck weg als der Fiat.

Der Ford 12 M ist stark untersteuernd ausgelegt. Er ist unhandlicher als die anderen Wagen und mühsamer um enge Kurven zu bringen, jedoch unproblematisch, wenn man ihn mit Kraft in die Kurve zwingt.



VERGLEICHSTEST

FORTSETZUNG

Aber die untersteuernde Auslegung wurde hier doch wohl zu weit getrieben. Wer mit dem Ford zu schnell in eine Kurve kommt und nicht weiß, daß sich der Wagen mit entsprechendem Kraftaufwand noch sicher herumbringen lassen würde, der fährt vermutlich außen heraus.

Die Heckmotorwagen dagegen erwiesen sich als kurvenfreudig und waren aufwärts und abwärts leicht und sicher zu fahren. Allerdings nur, solange man nicht „an der Grenze“ fuhr, sich also nicht unmittelbar an der höchstmöglichen Kurvengeschwindigkeit bewegte. Sobald man dies tat, wurden Fahrkünste notwendig: Die Heckmotorwagen brachen hinten aus und mußten durch entsprechende Gegenlenkbewegungen unter Kontrolle gehalten werden. Beim Fiat war dies noch etwas einfacher als beim VW, der unvermittelt mit dem Heck wegzugehen begann. Der Karmann-Ghia ist aber in dieser Hinsicht besser als die VW-Limousine, weil man bei ihm mit weniger Federweg-Reserve auskommt und daher die Hinterräder in der Serie nicht so stark auf positiven Sturz einzustellen braucht.

Musterhaft verhielt sich im Grenzbereich nur der Kadett, der stets ein neutrales Fahrverhalten zeigte, sich ohne starkes Untersteuern in zu schnell gefahrenen Kurven abbremsste und stets mit kleinen Lenkradausschlägen zu kontrollieren war. Es zeigte sich also wieder einmal, daß der gute alte Standardantrieb mit vornliegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern seine Meriten hat. Aber ganz ohne Nachteile ging es auch beim Kadett nicht ab: Auf schlechter Straße setzte er in schnellgefahrenen Kurven manchmal kräftig zur Seite, weil die Hinterachse zu springen begann. Er blieb dann zwar trotzdem in der Fahrtrichtung, aber angenehm war diese Eigenschaft nicht. Immerhin muß man ihm wegen seines neutralen Verhaltens die beste Fahrsicherheit bescheinigen — sowohl der untersteuernde Ford als auch die übersteuernden Fiat und VW verdienen in dieser Hinsicht mehr Minuspunkte.

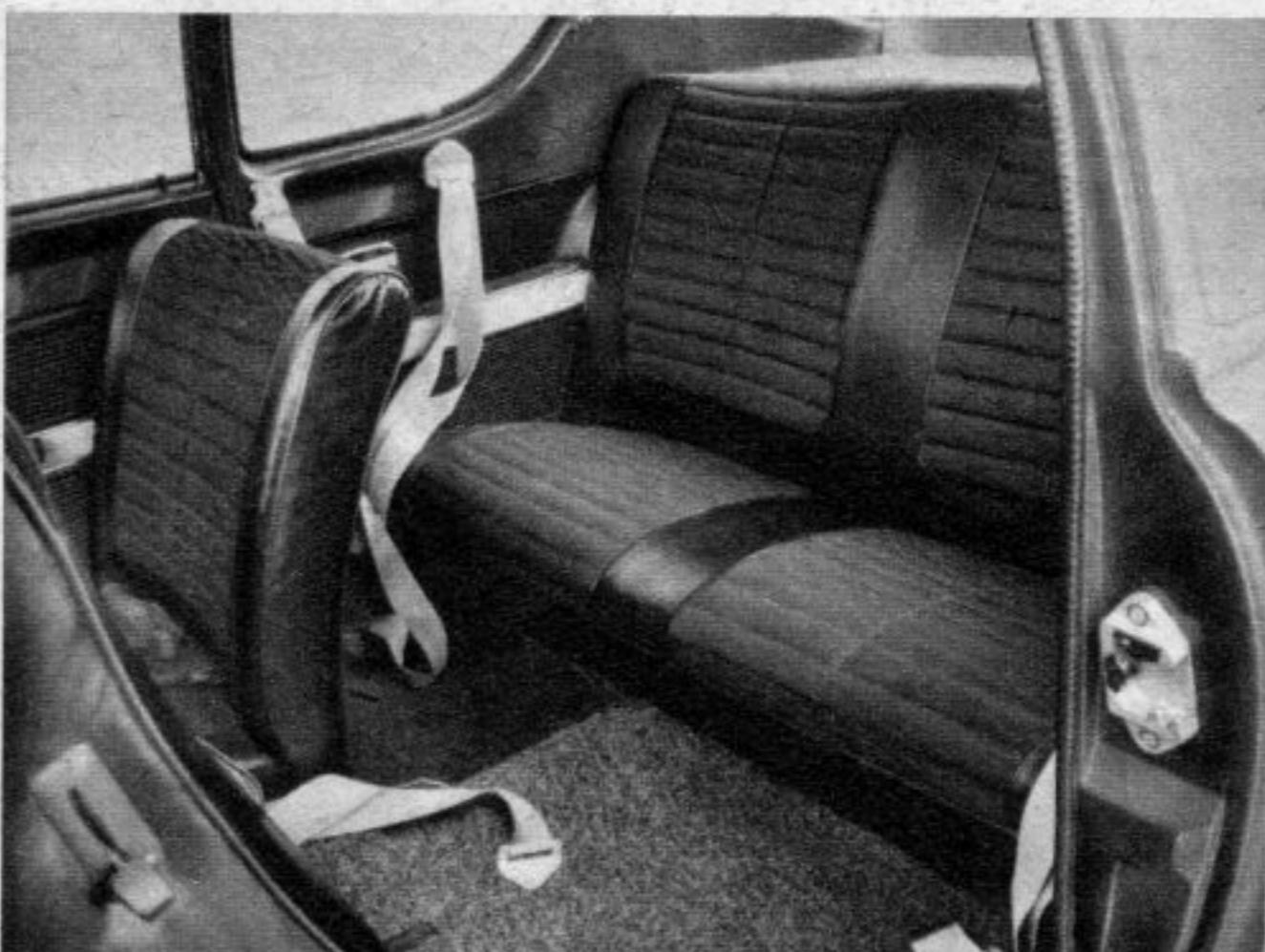
Im Kurvengewirr waren alle vier Wagen gut zu schalten, wobei besonders die exakte Mittelschaltung des Kadett angenehm auffiel. Der Ford hat als einziger der vier Wagen Lenkradschaltung, aber diese Schaltung arbeitet so leicht und sauber, daß sie trotz ihrer relativ langen Schaltwege niemals Schwierigkeiten macht.

Die Bremsen sind im allgemeinen bei Autos dieser Gewichtsklasse kein Problem. Daß trotzdem der Ruf nach Scheibenbremsen seine Berechtigung hat, bewies der Karmann-Ghia, der als einziger ein Nachlassen der Bremswirkung auf kurvenreichen Gefällen erkennen ließ. Bei warmen Bremsen erforderte er auch fühlbar



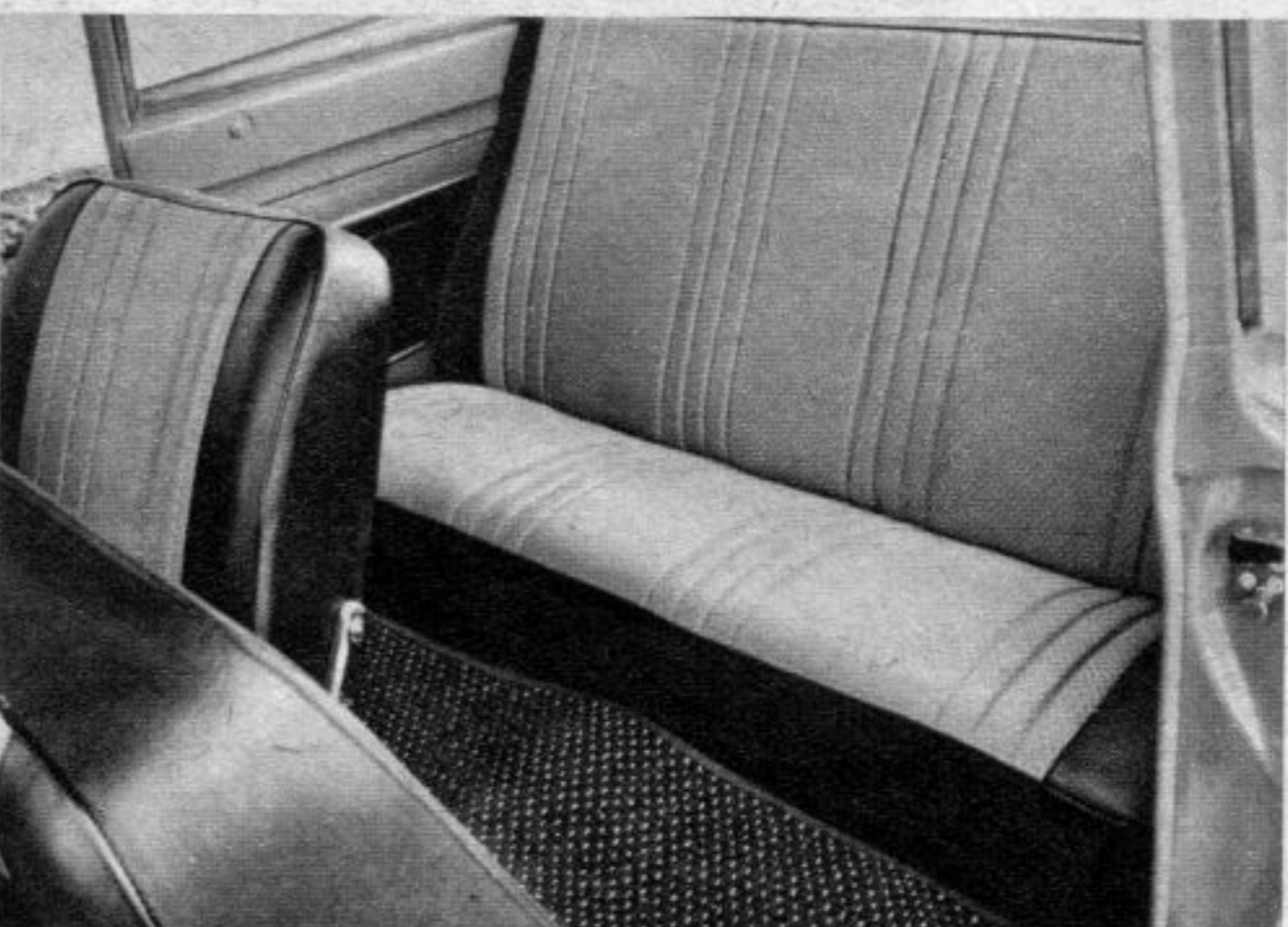
VW

Auf der schmalen und harten Rücksitzbank des Karmann-Ghia können nur zur Not zwei Erwachsene untergebracht werden.



OPEL

Im Kadett Coupé steht den Fond-Passagieren bis auf den etwas eingeschränkten Kopfraum genauso viel Platz zur Verfügung wie in der Limousine.



FORD

Auch im Ford 12 M Coupé ist hinten viel Platz. Lediglich der Kopfraum ist etwas knapper als in der Limousine.



FIAT

Wenig Platz ist auf den Rücksitzen des Fiat Coupés. Auf kurzen Strecken können vier Personen jedoch besser transportiert werden als im Karmann.

FOTOS: WEITMANN

höhere Pedalkräfte als die übrigen Wagen. Aber er wird die Scheibenbremsen wohl erst bekommen, wenn auch der VW 1300 sie bekommt. Die übrigen drei Wagen waren stets sauber und mit relativ geringer Pedalkraft zu bremsen.

Gleichwertige Leistungen

Obwohl im Hubraum zwischen 850 und 1500 ccm und in der Nennleistung zwischen 40 und 65 PS differierend, waren die vier Wagen in der Straßen-Fahrleistung erstaunlich gleichwertig. Was ihm im Hubraum fehlt, holt der Fiat-Motor aus der Drehzahl. 6000 U/min sind für ihn keine Affäre — er ist bei dieser Drehzahl zwar nicht gerade leise, läuft aber vibrationsarm und macht nicht den Eindruck, als strenge er sich an. Ventilgeräusche sind, obwohl es sich ja um einen Stoßstangen-Ventiltrieb handelt, selbst jenseits 6500 U/min noch nicht zu hören. Man muß wohl bei diesem hochdrehenden kleinen Motor mit etwas schnellerem Verschleiß der Kolben und Lager rechnen, aber er machte einen in jeder Hinsicht gesunden und erfreulichen Eindruck. Trotz der hohen Nenn-drehzahl ist die Elastizität im unteren Drehzahlbereich durchaus befriedigend — hier zeigt sich, daß der kleine Hochleistungsmotor seine Berechtigung hat, wenn er in einem entsprechend kleinen und leichten Fahrzeug eingebaut ist.

Ähnlich drehfreudig zeigte sich der Kadett. Im Gegensatz zum ersten von uns getesteten 1100 ccm Kadett S war der Motor des jetzigen Testwagens jederzeit zu hohen Drehzahlen bereit und lieferte hervorragende Fahrleistungswerte. Woraus zu schließen ist, daß man sich mit beträchtlichen Leistungsstreuungen in der Serie abfinden muß und sowohl besonders gute, aber auch schlechte Exemplare erwischen kann. Die listenmäßigen 55 PS hatte unser diesmaliger Testwagen bestimmt.

Der Ford blieb etwas hinter unseren Erwartungen zurück, was wohl damit zusammenhing, daß es sich noch um einen neuen, kaum eingefahrenen Wagen handelte. Nach unseren bisherigen Erfahrungen sind die V-Vierzylinder von Ford sehr leistungsfreudig und bleiben sowohl in der Leistung als auch in der Elastizität nichts schuldig.

Der Karmann-Ghia dagegen übertraf unsere Erwartungen, weil er als zahlenmäßig eindeutig Schwächster in der Beschleunigung, im Bergsteigevermögen und in der Höchstgeschwindigkeit erstaunlich gut mithalten konnte. Dabei mag es eine Rolle spielen, daß das VW-Werk für diesen Typ Motoren verwendet, die auf dem Prüfstand besonders gut abschneiden. Für die günstige Höchstgeschwindigkeit ist auch der nied-

TECHNISCHE DATEN		Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Hubraum	ccm	843	1498	1078	1285
Bohrung × Hub	mm	65 × 63,5	90 × 58,86	75 × 61	77 × 69
Verdichtung		9,3	9,0	8,8	7,3
Leistung bei U/min	PS	47/6200	65/4500	55/5400	40/4000
Literleistung	PS/Liter	55,7	43,4	51	31,1
max. Drehmoment bei U/min	mkg	6,1/3600	11,5/2300	8,3/2400	8,9/2000
Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl	m/s	13,1	8,7	11,98	9,2
Reifengröße		5.20 × 13	5.60 × 13	6.15—13	5.60 × 15
Batterie		12 V 48 Ah	6 V 77 Ah	12 V 38 Ah	6 V 66 Ah

ABMESSUNGEN		Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Radstand	mm	2027	2530	2416	2400
Spur vorn/hinten	mm	1158/1212	1245/1245	1250/1280	1305/1300
Länge	mm	3608	4250	4180	4140
Breite	mm	1500	1590	1573	1630
Höhe	mm	1300	1420	1390	1330
Innenbreite vorn/hinten	mm	1250/1180	1300/1270	1275/1345	1355/1295
Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn/hinten	mm	910/750	925/845	935/875	885/770
Sitztiefe vorn/hinten	mm	490/470	470/425	485/440	480/360
Knieraum von — bis	mm	0—160	135—250	145—290	60—160
Wendekreis links	m	9,3	11,4	10,5	10,9
rechts	m	9,9	12,3	10,5	11,8
Lenkradumdrehungen		3 ³ / ₄	4	3	2 ³ / ₄
Kofferraum	Bälle	16	69	86	37

BESCHLEUNIGUNG		Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
0 bis 40 km/h	s	3,8	3,3	3,3	4,2
0 bis 60 km/h	s	7,3	6,4	6,2	8,2
0 bis 80 km/h	s	12,3	11,4	10,4	14,6
0 bis 100 km/h	s	18,7	18,8	16,8	24,3
0 bis 120 km/h	s	32,2	35,1	27,4	44,8
1 km mit stehendem Start	s	39,1	38,5	37,8	41,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	146,0	143,0	144,0	138,0

VERBRAUCH		Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Liter/100 km					
Autobahn Schnitt ca. 100 km/h		7,7	8,5	8,1	9,4
Autobahn Schnitt ca. 125 km/h		8,7	10,4	9,3	11,1
Landstraße Schnitt ca. 70 km/h		9,6	10,7	9,9	12,3
Testverbrauch		8,8	9,9	9,2	11,0

VERGLEICHSTEST

F O R T S E T Z U N G

rige Luftwiderstand der Karosserie mitverantwortlich. Aber auch unsere Erfahrungen mit serienmäßigen VW 1300 Limousinen sprechen dafür, daß der VW 1300-Motor sein PS-Soll überdurchschnittlich gut erfüllt. Das muß als erfreuliche Tatsache festgehalten werden, denn vorher war der VW in Gefahr, leistungsmäßig den Anschluß zu verlieren.

Ungeheuer an Leistung sind freilich alle vier Wagen nicht — man darf von diesen Coupés kein sportwagenmäßiges Temperament erwarten. Auch der Fiat ist kein

INNENGERÄUSCH Phon	Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Leerlauf im Stand	56	53	53	56
Bei 50 km/h	70	71	67	69
Bei 80 km/h	78	77	74	75
Bei 100 km/h	81	80	79	79
Bei 120 km/h	85	83	82	83

Sportwagen — das wäre er erst, wenn in diesem kleinen, handlichen Fahrzeug

ein Motor größeren Hubraums eingebaut würde. In der jetzigen Form zeichnen sich

VW Der vordere Sitzraum im Karmann ist großzügig bemessen, die Sitzposition so bequem, wie man sie von einem sportlichen Coupé erwartet.



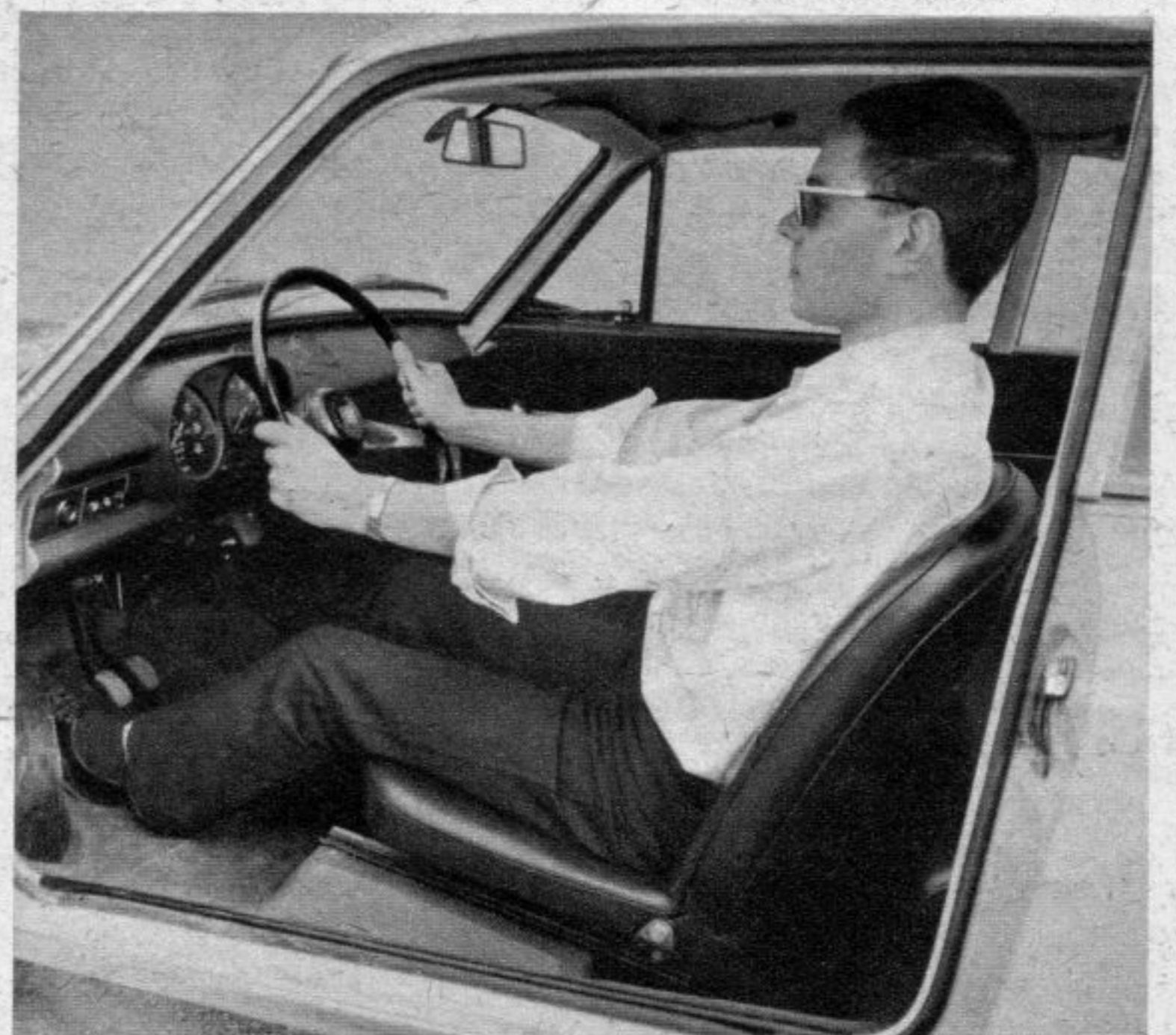
OPEL Im Kadett Coupé sitzt der Fahrer, wie in der Limousine, recht hoch und dicht vor dem Lenkrad. Verstellbereich des Sitzes ist gering.



FORD Unsportlich ist auch die Sitzposition im Ford; selbst bei voll zurückgestelltem Sitz hat man das Lenkrad noch dicht vor der Brust.



FIAT Am besten ist die Sitzposition im Fiat. Die Sitze haben großen Verstellbereich, auch große Leute können mit gestreckten Armen fahren.



die vier Coupés hauptsächlich dadurch aus, daß sie für einen relativ günstigen Preis gute Leistungen zu bieten haben. Und sie machen es billig: Der Verbrauch der vier Testwagen schwankte zwischen 8,8 und 11 Liter/100 km. Am wenigsten brauchte der Fiat, am meisten der VW. Das entspricht nicht ganz der Gewichts-Reihenfolge, wonach der Ford mehr brauchen dürfte als der VW. Aber der moderner konstruierte Ford-Motor ist in dieser Hinsicht dem VW-Boxer trotz größerem Hubraum klar überlegen. Unsere Ver-

GEWICHTE		Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Leergewicht vollgetankt	kg	713	865	765	830
zul. Gesamtgewicht	kg	1050	1245	1135	1160
Zuladung	kg	337	380	370	330
Personenindexzahl		3,96	4,64	4,35	4,06
Leistungsgewicht vollgetankt	kg/PS	14,6	13,1	13,9	20,4
Gewichtsverteilung Vorderachse/Hinterachse		38/62	64/36	50/50	39/61



VERGLEICHSTEST

FORTSETZUNG

brauchswerte (siehe Tabelle) wurden jeweils gleichzeitig mit wechselnden Fahrern auf der gleichen Strecke ermittelt. Sie ermöglichen also einen direkten Vergleich.

Bester Kauf: Fiat

Wir verzichten bei diesem Vergleichstest darauf, die Wagen in einer Wertungsreihenfolge einzustufen. Es zeigte sich nämlich bei der abschließenden „Lagebesprechung“, daß über eine solche Rei-

henfolge keine Einigung zu erzielen war. Einig waren wir uns aber darüber, daß uns der Fiat am besten gefallen hat. Der Fiat kann am besten erfüllen, was man von einem sportlichen Coupé erwartet. Er ist hübsch ohne billige Kompromisse, bietet für zwei Personen gute Bequemlichkeit, kann auf kurzen Strecken als Viersitzer gebraucht werden und erreicht trotz seinem kleinen Motor gute Fahrleistungen. Dazu kommt, daß er preisgünstig ist.

Keiner der übrigen Wagen hat ein so ab-

gerundetes Gesamtbild zu bieten. Der Ford und der Opel sind größer, als ein Coupé sein muß. Formal sind sie wegen ihrer Limousinen-Abstammung nicht überzeugend, die Ausstattung ist für ein Liebhaberfahrzeug zu anspruchslos. Der Karmann-Ghia hat in dieser Hinsicht mehr zu bieten, aber seine Form ist nicht mehr aktuell, und vor allem ist er im Verhältnis zu den übrigen drei Wagen zu teuer. Für deutsche Käufer kann man bei Ford, Opel und VW den Vorzug anführen, daß sie in hohem Grade



WARTUNG	Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Ölwechsel alle km	10 000	10 000	5 000	5 000
Inspektion alle km	10 000	10 000	10 000	5 000
Kontrolldienst zwischen den Inspektionen alle km	5 000	5 000	5 000	—

BETRIEBSKOSTEN	Fiat 850 Coupé	Ford 12MTS Coupé	Opel Kadett Coupé	VW Karmann Ghia 1300
Kaufpreis DM	6 130.—	6 540.—	6 140.—	7 330.—
Kfz-Steuer DM	122.—	216.—	158.—	187.—
Haftpflichtversicherung ca. DM	357.—	483.—	357.—	325.—
Betriebskosten je km Dpf	11,7	13,1	12,7	11,7
Gesamtkosten je km mit Abschreibung und Verzinsung bei jährlich				
10 000 km Dpf	28,0	32,0	29,1	30,2
20 000 km Dpf	20,6	23,2	21,5	21,7
30 000 km Dpf	18,2	20,3	19,0	18,9
40 000 km Dpf	16,9	18,8	17,7	17,5
50 000 km Dpf	16,2	17,9	17,0	16,6

zuverlässig sind und über ein dichtes Werkstattnetz verfügen. Aber dieses Argument scheint uns bei Limousinen, die beruflich benutzt werden und hohe Kilometerleistungen in kurzer Zeit erreichen, wichtiger zu sein als bei Coupés, die in den meisten Fällen dem Privatvergnügen dienen. Und nach unseren Erfahrungen im Fiat 850-Dauertest kann Fiat in der Zuverlässigkeit und Werkstattversorgung inzwischen mit den einheimischen Marken ganz gut konkurrieren.

Trotz seiner engen Verwandtschaft mit der 850-Limousine werden beim Fiat am wenigsten Kompromisse sichtbar, und er ist darum unserer Meinung nach der beste Kauf für den, der ein Coupé dieser Größenordnung haben will. Der Ford und der Opel sind Coupé-ähnliche Autos, aber keine echten Coupés — wer vernünftig überlegt, ist mit den jeweils etwas billigeren Limousinen besser bedient. Der Karmann-Ghia hat immer noch den Vorzug, ein VW im Sonntagsanzug zu sein. Nur ist es eben ein Sonntagsanzug von 1955, und bei so teuer bezahlten Kleidern möchte man doch lieber etwas mit der Mode gehen. Also: klarer Punktsieg für Fiat.

Reinhard Seiffert

