Was seinen Namen betrifft, so segelt er
eigentlich unter falscher Flagge. „124" heißt
die kleine und konstruktiv besonders ge-
glückte Limousine des Turiner Hauses mit
1,2-Liter-Motor. Der 124 Sport hingegen hat
ein Triebwerk von nicht ganz 1,5 Liter Hub-
raum mit zwei obenliegenden Nockenwellen
und einer Leistung, die jene der Limousine
um 50 Prozent übertrifft.
Trotz seiner von Pininfarina beigesteuer-
ten sportlichen Karosserie ist allerdings auch
das Coupe ein Viersitzer. Kein geräumiger
zwar, aber doch mehr als die übliche „2 + 2"-
Masche für zwei Erwachsene und zwei Kinder.

Der sportliche Motor entstand durch Er-
weiterung der Zylinderbohrung von 73 auf
80 Millimeter (was einem Hubraum von 1438
ccm ergab), höhere Verdichtung und einen
völlig neuen Zylinderkopf mit zwei obenlie-
genden Nockenwellen, die durch einen ge-
räuschlosen Zahnriemen angetrieben werden.
Dieser Antrieb ist preiswert, erfordert keine
Pflege und erlaubt es, ohne Gehäuse auszu-
kommen.

Bei einem Verdichtungsverhältnis von 8,9:1
und mit einem Weber-Doppel-Fallstromver-
gaser bestückt, bringt es dieser Motor auf die
respektable Leistung von 90 PS bei immerhin
6600 U/min. Selbst nach modemer Auffassung
ist das eine hohe Nenndrehzahl, doch bleibt

führt würde, dürften die Impulse für den Kauf
neuer, moderner Automobile ähnlich stark an-
wachsen wie vor etwa 35 Jahren, als zeitweilig
die Kraftfahrzeugsteuer ausgesetzt worden
war. Wer Benzin für rund 40 Pfennig pro
Liter kaufen kann, wird sicherlich auch mehr
fahren als bisher — und er wird im Urlaub
im Lande bleiben und dem einheimischen
Fremdenverkehr mehr Chancen als bisher ge-
ben. Ja, auch viele Ausländer, die während
der Ferien unsere Autobahnen nur zum
Transit benutzten, werden sich vielleicht mehr
als bisher mit den vielen schönen Landstrichen

innerhalb unserer Grenzen befreunden. Auch
dies scheint gar nicht so unwichtig zu sein, wie
man vielleicht im ersten Moment glaubt.

Wenn aber schon eine Reform, dann sollte
man auch vor einer Reform der Kfz.-Versiche-
rung nicht haltmachen. Daß die Haftpflicht-
und auch die Kasko-Versicherung nach den
heutigen PS-Stufen ungerecht und willkürlich
erhoben wird, darüber dürften kaum Zweifel
bestehen. Aber dies wird Gegenstand einer
späteren Abhandlung sein müssen. Das Pro-
blem der Kraftfahrzeug-Besteuerung allein ist
bereits komplex genug. Es wäre gut und rat-
sam, diese Reform so schnell wie möglich in
Angriff zu nehmen. Allerdings nicht, indem

Tabelle 2: Kostengestaltung bei verschieden großen Jahres-Kilometer-Leistungen
(— bedeutet Einsparung, + bedeutet Mehrkosten).

Kraftfahrzeugtyp Jahresleistung

15 000 km 30 000 km 50 000 km 11

VW 1200 — 156,30 DM — 450,60 DM — 842,50 DM
NSU 1200 — 164,— DM — 511 — DM — 973,— DM
Opel Kadett, 55 PS — 125,— DM — 472,— DM —' 934,— DM
Opel Rallye Kadett, 1,9 — 128,—DM —561,40 DM —1139,—DM
Opel Rekord, 1,7 1, S + 42,90 DM — 373,90 DM — 928,50 DM
Opel Diplomat 5,41, V 8 + 477,40 DM — 214,60 DM —1231,— DM
BMW 1600/2 — 35,80 DM — 469,20 DM , —1046,80 DM
BMW3000,V8 + 515,50 DM — 27,— DM — 766,— DM
Mercedes 200, neu . + 427,— DM — .41,— DM — 664,50 DM
Mercedes 250, neu .'. + 504,— DM — 50,— DM * — 789,— DM
Mercedes 280 SE, neu. .... + 718,80 DM + 94,80 DM — 737,— DM
Mercedes 600 +3157,— DM +2256,— DM

: +1055,— DM

Fiat 124 S Coupe

vier (in Reihe)
80/71,5 mm
,1438 ccm
8,9 :1
90 PS b. 6600 U/min
11 mkg b. 4000 U/min
62.5 PS/1
15,7 m/sec b. 6600 U/min
12.6 sec
166 km/st
11—14 Liter Super
45 Liter
vier Scheiben m. Servo
12 Volt (Drehstrom)
2420 mm
4115 mm
1670 mm
1340 mm •

950 kg
zirka 340 kg
9999 Mark
125 Mark
216 Mark
zirka 520 Mark

Spitzengeschwindigkeiten bringen im Verkehr
viel weniger ein als hervorragendes Beschleu-
nigungsverhalten. Die soeben vorgestellte neue
Modellreihe von Mercedes-Benz zeigt, daß
man dort, also in einer der Hohen Schulen
deutschen Automobilbaues, ähnlich' denkt. Man
hat die Spitzengeschwindigkeiten nicht ge-
steigert, um so mehr aber für verbessertes
Beschleunigungsverhalten getan.
Zwingend interessant wird ein gesunder
Leichtbau sein, und es wird sich ebenfalls
auszahlen, keine übertrieben höhen Angaben
über die mögliche Nutzlast zu machen. Für
einen ausgewachsenen Viersitzer reichen 360
bis 380 Kilogramm Nutzlast völlig aus. Erlaubt
man dem Kunden, sein Auto noch mehr zu
beladen und baut man ihm dafür Riesen-
Kofferräume ins Heck, so ergibt sich das, was
heute glücklicherweise als schlecht erkannt
ist: daß die Autos mit vollem Gepäckraum
kaum noch zu beherrschen sind. Hier also ist
ein Maßhalten auch nur eine Verbesserung
der Verkehrstüchtigkeit und daher zu begrüßen.
Man kann natürlich auch andere Formeln
aufbauen — die hier genannte kann nicht
mehr als ein Diskussionsbeitrag sein —,• aber
man sollte bei einer Steuerformel bedenken,
welche Konsequenzen sie für den Konstruk-
teur hat und wie positiv oder negativ sie sich
auf die Verkehrsfreundlichkeit des Automobils
auswirkt. Bisher mit der, Hubraumsteuer
konnte man jedenfalls von einer Verkehrs-
freundlichkeit der Steuerformel nicht sprechen,
und schon aus diesem Grund allein wäre sie
reformbedürftig, käme nicht auch noch die
wichtige Forderung nach einer sozial gerech-
teren Ordnung hinzu.
Wir haben an Hand der Bestandziffern vom
1. Juli 1967 einmal durchgerechnet, daß sich
insgesamt für den Staat keine Verschlechterung
des gesamten Steueraufkommens ergeben
würde, folgte er dem hier dargelegten Vor-
schlag. Ja, man könnte die so angefeindete
Zusatzsteuer in Form des „Leber-Pfennigs"
für den Gütertransport wieder fortfallen las-
sen, denn die neue Formel würde ein reich-
liches Aequivalent dafür ergeben. Noch immer
wäre keine völlig gerechte Lastenverteilung
erreicht, aber immerhin würde der Anteil der
Steuern, die vom Pkw-Fahrer aufgebracht
werden, von jetzt 66,4 Prozent auf etwa 50
Prozent absinken. Das heißt, der Pkw-Fahrer
würde eine fühlbare Erleichterung spüren, die
vor allem den finanzschwächeren Automobili-
sten zugute käme. Noch immer wären die
Transportdienste indirekt subventioniert, wenn
auch nicht mehr so hoch wie bisher. Aber sie
könnten durch rationellen Betrieb und ge-
schickte Planung ohne Verluste davonkommen.

Falls eine derartig neue Besteuerung einge-

man nur noch Mineralölsteuern erhebt. Dies
wäre eine Austreibung des Teufels durch"
Beelzebub. Dann sollte man schon eher unter
völligem Fortfall der Mineralölsteuer die feste
Kraftfahrzeugsteuer nochmals erhöhen, ob-
wohl hier wohl nachgewiesen wurde, daß die
„Doppelbesteuerung" in richtiger Form sicher-
lich die gerechteste Lösung darstellt.

Ü

Der neue kleine Audi Typ 60, über den
wir bereits in der Mittwochausgabe kurz be-
richteten, stellt einen weiteren Schritt der In-,
golstädter dar, ihr Typenprogramm zu erwei-
tern. Im letzten Jahr hatte das Werk emp-
findliche Verluste hinnehmen müssen, die es
nun wettzumachen gilt. Der Typ 60 hat die
gleiche Karosserie und das gleiche Fahrwerk
wie die bisherigen Modelle 72, 80 und 90.
Auch der Typ 60 ist also ein Frontantriebs-
wagen. Sein wesentlichstes Unterscheidungs-
merkmal ist der kleinere Motor.
Dieses Triebwerk wurde durch gering-
fügige Aenderungen aus den bisherigen Mo-
toren abgeleitet. Durch Verringerung des Kur-
belwellenhubes hat die Maschine nunmehr
1496 ccm. Bei 4750 Umdrehungen pro Minute
stehen 55 PS zur Verfügung. Damit nutzt der
„60" seine Versicherungsklasse voll aus. Seine
Wirtschaftlichkeit wird unterstrichen durch
die Tatsache, daß sich der Motor mit Normal-
benzin zufriedengibt. Die bemerkenswerte
Elastizität und Spurtfreudigkeit aller Audi-
Motoren dieser Baureihe wurde auch beim
„60" bewahrt.

In der Ausstattung entspricht der „60" im
wesentlichen seinem Zwillingsbruder „72". Sie
ist zwar nicht übermäßig reichhaltig, aber
wird doch allen Alltagserfordernissen gerecht.
Erfreuliche serienmäßige Zugaben sind die
rostfreien Stoßstangen und Radkappen aus
Edelstahl sowie die 12-Volt-Drehstrom-Licht-
maschine. In seiner zweitürigen Ausführung
kostet der neue Typ 60 einschließlich Mehr-
wertsteuer 6990 Mark ab Werk. Die viertürige
Ausführung erfordert weitere 300 Mark. Eine
unschöne Praxis des Werkes kann allerdings
nicht verschwiegen werden. Die Zweikreis-
bremsanlage ist nur gegen einen Aufpreis von

25 Mark zu haben. Derartige Manipulationen
sind im Prinzip unerfreulich. Entweder paßt
diese Schaltweise des Bremssystems noch in
die optisch günstige Kalkulation des Unter-
7000-Mark-Preises. Wenn nicht, so muß man
eben eingestehen, daß das Fahrzeug 7015 Mark
kostet. Wenn sich ein Werk schon zu einer
' Zweikreisbremse entschlossen hat, dann muß
man erwarten, daß alle Fahrzeuge an diesem
Sicherheitsfortschritt gleichermaßen teilneh-
men. Als einziger ernsthafter Einwand kann
nur gelten, daß die auch für den Audi ge-
wählte weitverbreitete Zweikreisschaltung,
bei der jeder Kreis eine Achse bedient, keine
in jeder Hinsicht befriedigende Lösung dar-
stellt. In der Tat kann letztlich nur eine sol-
che Anlage bestehen, bei der in jedem Fall
die Bremskraft auf der Vorderachse erhalten
bleibt. Das ist gerade bei einem Frontantriebs-
wagen von entscheidender Wichtigkeit.

Wenig begreiflich ist auch die Wahl der
Typenbezeichnung für diesen Wagen. „60"
weist analog der bisherigen Namensgebung
des Hauses Audi auf 60 PS hin, in Wahrheit
erhält der Käufer aber 55 PS. Ob man da ein
wenig dem Hochstapler-Instinkt Raum ge-
währt hat? Insgesamt erscheint jedoch der
Audi 60 als eine nützliche Bereicherung des
ohnehin differenzierter gewordenen Marktes.
Ob allerdings auch in diesem Jahr noch der
neue große Audi mit etwa zwei Litern Hub-
raum kommt, ist noch nicht sicher. Daß er
kommen muß, ist nach Erscheinen des „60"
klarer denn je. Der „90" mit der gleichen Ka-
rosserie ist damit weiter abgewertet worden,
obwohl er unbezweifelbar ein erstaunlich gu-
tes deutsches Auto ist.

158,— 380,—

274,—

5p| \

großvolumige solide Motoren, deren Dreh-
momentverlauf es erlaubt, automatische Ge-
triebe zu verwenden. Es wäre richtiger, dem
Konstrukteur auch in Deutschland mehr Frei-
heit in der Zahl seiner Mittel zu lassen, um
wirklich verkehrstüchtige Automobile für den
europäischen Raum zu bauen, ohne daß er
besorgt sein muß, daß ihm der Kunde wegen
der Kraftfahrzeugsteuer davonläuft.
Woraus setzt sich denn letztlich die Stra-
ßenbelastung zusammen? Erstrangig hierbei
ist, wie es jedermann einleuchten wird, das
Fahrzeuggewicht, in zweiter Linie kommt der
Geschwindigkeitseinfluß hinzu und schließlich
richtet sich die Straßenbelastung natürlich Verantwortlich f. d. Motorseite: Peter Klinkenberg

VW 1200 . . .
NSU 1200 . .
Opel Kadett
55 PS ....

Opel Kadett
Rallye, 1,9 ;
Opel Rekord
1700 S . . .

Opel Diplomat
5.4I.V8, .
BMW 1600/2 .
BMW 3000
V8
Mercedes 200
neu

Mercedes 250
neu

Mercedes
280 SE, neu
Mercedes 600

8,5
10,0

10,0

12,5

12,0

22,0
12,5

16,0

13,5

16,0

18,0
26,0

Seite VIII / Frankfurter Rundschau

16 570

9 590

Souveräne Eleganz auch in kritischen Bereichen: Das Fiat 124 S Coupe

Der kleine Deckel erschwert das Beladen des
großen Coupe-Kofferraumes. (FR-Blider: Fersen)

Vortreffliche Sitze bietet das Fiat-Coupe.

Von unserem Redaktiommitglied Peter Klinkenberg

(FR-Bild: Fersen)

Zylinder
Bohrung/Hub
Hubraum
Verdichtung
Leistung (DIN)
max. Drehmom.
Literleistung
Kolbengeschw.
0—100 km/st.
Höchstgeschw.
Verbrauch
Tankinhalt
Bremsen
Spannung
Radstand
Länge
Breite
Höhe
Leergewicht
Zuladung
Preis a. W.
Fünfganggetr. '
Steuer (jährl.)
Haftpfl. (jährl.)

245,— 705,—

579,— 10 580

AUTO.MOTOR •VERKEHR

Was kostet mein Auto?

In der kommenden Wochenendausgabe
(Erscheinungsdatum 9. März) veröffentlicht
die Motorredaktion der „Frankfurter Rund-
schau" wiederum ihre alljährliche Be-
triebskostentabelle. Für insgesamt 41 Per-
sonenwagenmodelle können die festen jähr-
lichen Kosten sowie die laufenden Kosten
entsprechend Jahreskilometerleistungen von
10 000 bis 40 000 km auf einen Blick ab-
gelesen werden. Die Berechnung erfolgt
sowohl nach der kaufmännischen als auch
nach der privaten Kalkulation. Für den-
jenigen, der in absehbarer Zeit seinen
Wagen zu wechseln gedenkt beziehungs-
weise zum ersten Mal ein Auto kauft, ist
die FR-Betriebskostentabelle zweifellos
ein nützlicher Ratgeber. Sichern Sie sich
daher rechtzeitig die nächste Wochenend-
ausgabe der „Frankfurter Rundschau", fr

Ein Audi für knappe Brieftaschen
Neuer Typ 60 auf der Basis der bisherigen Modelle mit 1,5-Liter-Motor

173,—
173,—

311,— 7 040
355,— 7 890

In der Ausgabe vom 27. Januar brachten
wir an dieser Stelle eine Untersuchung über
Straßenbelastungen im Zusammenhang mit
den anteiligen Steuereinnahmen und kamen
zu dem Schluß, daß Pkw-Fahrer etwa 6,6mal
so viel an Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer
zahlen als ihnen eigentlich aufgrund der
durch sie verursachten Straßenbeanspruchung
zukommt. Wir kündigten an, in einem ge-
sonderten Artikel hierzu Stellung zu beziehen,
was nun hier im folgenden geschieht. Red.

auch danach, wieviel Kilometer man mit
seinem Fahrzeug zurücklegt. Dieser letzte Ein-
fluß wird durch eine angemessene Mineralöl-
steuer bereits erfaßt, so daß also eine Formel
für die Kraftfahrzeugsteuer nur die beiden
ersten Einflüsse berücksichtigen müßte.
Es gibt allerdings auch Stimmen, die den
Vorschlag der Besteuerung der Verkehrs-
fläche machen, doch würde dies zu Kuriosi-
täten führen, weil ja dann ein Auto ohne
Stoßstangen bei sonst gleichen Eigenschaften
niedriger zu besteuern wäre als ein solches
mit Stoßstangen. Lassen wir also diesen Vor-
schlag außer Betracht. Man kann die beiden
obengenannten Einflüsse auch in eine Formel
fassen, 'die dann für Personenkraftwagen
etwa so aussehen könnte:

S = 3 X Vmax (Go + 0,5 GN)S
Dabei bedeuten Vmax die Katalog-Höchst-
geschwindigkeit (km/st), Go das betriebsfertige
Eigengewicht (Leergewicht, in Tonnen) und G
die ausgewiesene Nutzlast (ebenfalls in Ton-
nen). Für Lastwagen würde anstelle des
Faktors 3 der Faktor 2 treten, für LKW-An-
hänger der Faktor 1,5 und für Omnibusse 0,5.
Für die letzteren beiden käme Vmax die be-
hördlich zugelassene Höchstgeschwindigkeit in
Betracht, die heute bei 80 km/st liegt, obwohl
man der Ansicht sein könnte, 100 km/st könn-
ten wenigstens auf Autobahnen ohne weiteres
für LKW und Reise-Omnibusse erlaubt wer-
den.

Wir haben einmal alle deutschen Fahrzeuge
des PKW-Marktes nach der obigen Formel
durchgerechnet und dann die Mineralölsteuer
brutal auf 40 Prozent reduziert, so daß sich
dabei schließlich ein Benzinpreis von 39,6
Pfennig pro Liter inklusive Mehrwertsteuer
ergeben würde. Wir haben danach ermittelt,
wieviel Kilometer ein Automobil mindestens
fahren müßte, um auf Kostengleichheit gegen-
über der bisherigen Steuergebarung .zu kom-
men, denn bei einer anfangs höheren festen
Steuer ist ja klar, daß sich der verbilligte
Benzinpreis erst nach einer gewissen Laufzeit
zum Positiven auswirken kann.
Dabei haben wir recht interessante Fest-
stellungen gemacht: Die kleinen und billigen
Automobile, die heute besonders ungünstig
besteuert sind, kommen plötzlich besser weg
als dicke Repräsentationswagen. Letztere müs-
sen weit höhere Jahres-Kilometerleistungen
zurücklegen, um auf Kostengleichheit zu kom-
men. Aber derartige Automobile fahren ja
tatsächlich auch meist viel häufiger und
größere Strecken als der „kleine Mann", sie
sind also per saldo nicht im Nachteil. Nur
derjenige „Auch-Automobilist" befände sich in
einem echten Nachteil, der sein Auto als
Luxusgegenstand betrachtet und nur als Sonn-
tagsfahrer den Verkehr verstopft und ärgert.
Er käme vermutlich nicht auf die jährliche
Kilometerzahl, die Grundlage für die Kosten-
gleichheit seines Autos ist.
Mancher wird zunächst einwenden, wenn
die mögliche Fahrzeuggeschwindigkeit be-
steuert würde, sei dies ein unerwünschtes
Korsett und würde dazu führen, daß man
schneckenhaft langsame Autos bauen würde.
Dazu ist zu sagen, daß die Gewichtswerts im
Quadrat erscheinen, also einen wesentlich
höheren Einfluß haben als die Spitzengeschwin-
digkeit. Aber keinesfalls kann schaden, wenn
man bei der Konstruktion in der Lage ist,
ein Auto auch ohne absolute Wunder-Spitzen-
geschwindigkeiten so spritzig zu bauen, wie
der Verkehr es erfordert. Uebertrieben hohe

schwarzen Ringen eingerahmt und klar ge-
gliedert auf einem Edelholzbrett sitzen, das
von einer Kunststoffhutze gegen Spiegelun-
gen in der Windschutzscheibe abgeschirmt
wird. Das kurze Stutzheck birgt einen er-
staunlich großen Gepäckraum. Durch das sehr
schräg gestellte Heckfenster blieb allerdings
nur Raum für einen relativ schmalen Deckel.
Auch Regen und Sonne lagern sich dort hin-
ten auf der Scheibe gern sichtbehindernd ab.
Beifall verdient auch die Plazierung der Stell-
hebel für Heizung und Luftverteilung auf
eine handliche Konsole neben dem Hand-
bremsgriff, wogegen die Anordnung des Heiz-
gebläseschalters unter dem Handbremsgriff
weniger glücklich ist.
Der Fiat 124 Sport fährt sich im ganzen
recht angenehm: die Lenkung geht leicht und
präzise, und drei Drehungen des hübschen
Sportlenkrades schwenken die Vorderräder
von Anschlag zu Anschlag. Mit einem Wende-
kreis von knapp über elf Metern ist das
Coupe allerdings nicht so handlich wie erwar-
tet. Als ganz hervorragend erwiesen sich die
Bremsen. Es handelt sich hier um eine An-
lage mit Scheibenbremsen an allen vier Rä-
dern, die sehr gute Verzögerungen bei mäßi-
gem Pedalrücken erbringt. Auch die Stand-
festigkeit liegt über dem Durchschnitt.

Die Fahrsicherheit, die von der Lenkung
und der Bremsanlage her geboten ist, wird
dann allerdings von den Kurveneigenschaften
noch weit übertroffen. Es ist geradezu un-
glaublich, mit welcher souveränen Eleganz der
Fiat sich hier noch in Geschwindigkeitsberei-
chen bewegt, die bei den meisten anderen
Autos schon als kritisch gelten müssen. Weich
gefedert ist das Coupe allerdings nicht, doch
wird sich auch auf schlechteren Straßen kaum
jemand über einen direkten Mangel an Kom-
fort beklagen. eFderung und Dämpfung sind
dem Charakter dieses sportlichen Autos gut
angepaßt, aber auch nicht so straff, daß seine
Qualitäten als sympathischer Gebrauchswagen
hierdurch' beeinträchtigt würden. Ein deut-
licher Mangel soll allerdings nicht verschwie-
gen werden: Während unserer Bekanntschaft
mit dem Sport-Coupe hatten wir mehrfach
Ärger mit der Drehstrom-Lichtmaschine (Ma-
relli), die zweimal ausgetauscht wurde.
Zu einem Preis knapp unter 10 000 Mark
bietet der Fiat 124 S einen interessanten Ge-
genwert. Man sieht ihm äußerlich an, daß
sein Gewand von einem erstklassigen
Schneider stammt, und es stellt insofern kein
„Maskenkostüm" dar, als die sportliche Linie
einen mechanischen Unterbau kleidet, dessen
Leistungen dem äußeren Bild gerecht werden:
der Fiat ist kein Blender. Daß es sich bei dem
Coupe außerdem um einen recht solide ge-
bauten Gebrauchswagen handelt, kann man
an dem nicht eben geringen Leergewicht von
mehr als 900 kg ablesen, das sich in einem
Verhältnis von 55:45 Prozent auf Vorder- und
Hinterräder verteilt. Auch in dieser frontlasti-
gen Gewichtsverteilung kann man eine Ur-
sache der guten Richtungsstabilität erkennen
sowie den Grund für die hohe Kurvensicher-
heit, die keinerlei Neigung zu Ausbruchsver-
suchen der Hinterräder erkennen läßt.
Der Fiat 124 S in seiner Form als lei-
stungsfähiges Sport-Coupe scheint uns zu der
Kategorie moderner, besonders leistungsfähi-
ger Kompaktwagen zu zählen, wie beispiels-
weise auch der BMW „2002", die die positiven
Eigenschaften zweier bisher stets „verschie-
dener" Fahrzeugtypen harmonisch vereinigen.
Er hat die liebenswerten Vorzüge eines Sport-
wagens und ist doch gleichzeitig ein vollwer-
tiger Gebrauchs- und Familienwagen.

Zur Zeit erfolgt eine Doppel-Besteuerung
unserer Autos dadurch, daß man außer den
festen jährlichen Kraftfahrzeugsteuern (ermit-
telt nach dem Motorhubraum), noch für jeden
Lüer Kraftstoff einen hohen Betrag Mineral-
ölsteuer zu zahlen hat. Gegenwärtig beträgt
der Durchschnittspreis für einen Liter Normal-
berazin etwa 61,7 Pfennig, wovon nicht weniger
als 40,7 Pfennig auf Steuern (inkl. Mehrwert-
steuer) entfallen. Die feste Kraftfahrzeug-
steuer fällt demgegenüber kaum ins Gewicht.
Das Ergebnis ist klar: Diejenige Gruppe von
Verkehrsteilnehmern, die den meisten Kraft-
stoff verbraucht, zahlt auch die meisten Steu-
ern. Würde man also, wie offensichtlich jetzt
im Rahmen der europäischen Verkehrsge-
spräche bereits angedeutet, die „Doppel-
besteuerung" zugunsten nur einer der beiden
Steuerarten wegfallen lassen und dann nur
noch den Kraftstoff besteuern, so kämen die
Pkw-Fahrer noch mehr als bisher zu unge-
rechten Belastungen. Denn sie sind es ja, die
den meisten Kraftstoff verfahren. Um Zahlen
zu nennen:

Bei einem angenommenen Durchschnitts-
Kraftstoffverbrauch von zehn Litern/100 km je
Pkw und einer Jah'resfahrleistung von durch-
schnittlich nur 15 000 Kilometern ergibt sich
für die elf Millionen bundesdeutschen Pkw ein
Gesamtverbrauch von jährlich 16,5 Milliarden
Litern. Demgegenüber verbrauchen 25 000
Lastzüge des Güterfernverkehrs mit 80 000
Kilometer Jahresleistung und einem Durch-
schnittsverbrauch von 45 Liter/100 km insge-
samt 900 Millionen Liter; die 77 000 Lastfahr-
zeuge des Werkfernverkehrs bei einer Jahres-
leistung von 60 000 km und einem Durch-
schnittsverbrauch von 30 Liter/100 km schluk-
ken 1,385 Milliarden Liter und schließlich die
790 000 Lkw des Güternahverkehrs bei einer
Jahresleistung von 45 000 km und einem
Durchschnittsverbrauch von 15 Liter/100 km
verkonsumieren insgesamt 5,33 Milliarden
Liter.

Damit wären dann auch äquivalente Steuer-
leistungen gegeben, nämlich es würden auf-
gebracht:
von den Pkw-Fahrern 68,4 Prozent
vom Güternahverkehr 22,1 Prozent
vom Werkfernverkehr 5,7 Prozent
vom Güterfernverkehr 3,8 Prozent
Wie in der früheren Untersuchung dar-
gestellt, verhalten sich aber die Anteile an der
Straßenbelastung ganz anders, nämlich es be-
lasten die Straßen:
11 Millionen Pkw zu 9,95 Prozent
790 000 Nahverkehrs-Lkw zu 39,45 Prozent
77 000 Werkfernverkehr-Lastfahrzeuge
zu 27,95 Prozent
Güterfernverkehr (25 000 Lastzüge)
zu 22,65 Prozent
Also ist der Kraftstoffverbrauch kein Grad-
messer für die Straßenbelastung, und somit
für eine gerechte Lastenverteilung allein nicht
brauchbar. Viel richtiger wäre es, wenn man
zwa beide Steuerarten beibehielte, jedoch die
feste Kraftfahrzeugsteuer nach einem neuen
Modus, also nicht nach dem Motorhub-
volumen, heraufsetzte und dafür eine deut-
lich fühlbare Senkung der Mineralölsteuer
einführte.

Augenblicklich liegt das Aufkommen aus
der Kraftfahrzeugsteuer ungefähr bei 27 Pro-
zent der Gesamteinnahmen aus beiden
Steuern. Richtiger wäre es, wenn die Mineral-
ölsteuer einen Prozentsatz von etwa 27 Pro-
zent ausmachen und die Kraftfahrzeugsteuer
73 Prozent ergeben würde. Hierzu allerdings
ist eine neue Steuerformel nötig. Viele Fach-
leute haben ohnehin etwas gegen die Hub-
raumsteuer. Sie hat dazu geführt, daß die
ganze Automobilentwicklung unlogisch ver-
lief. Man versuchte, aus möglichst kleinvolu-
migen Motoren ein Maximum an Leistung
herauszuholen, was zu hohen Drehzahlen,
hohen Verdichtungsverhältnissen, schlechtem
Drehmomentverlauf, kompliziertem Aufbau
und einer hohen Reparaturanfälligkeit führte.
Auch der Bau klar untermotorisierter
Automobile, die durch ihre Trägheit nur
Hemmnisse im Verkehr und dadurch regel-
recht verkehrsfeindlich sind, wurde durch die
Hubraumsteuer provoziert. In den USA kennt
man derartige Rücksichten nicht und baut

dabei die Kolbengeschwindigkeit noch unter
16 m/sec, die man etwa als obere Grenze für
Alltags-Gebrauchsmotoren ansehen kann.
Der Motor läuft im übrigen herzhaft, aber
nicht unkultiviert, bietet mit 11 m/kg bei 4000
U/min eine angemessene Elastizität und ist
im übrigen in seinen Lebensäußerungen nicht
aufdringlicher als der kleinere, 1,2-Liter-Vier-
zylinder aus dem gleichen Hause, den man
allerdings auch nicht unter die Leisetreter
rechnet. Die Kaltstarteigenschaften fanden wir
nicht besonders erfreulich, auch braucht der
Motor eine beträchtliche Zeit, um seine nor-
male Betriebstemperatur zu erreichen.
Mit diesem hiervon abgesehen durchaus
erfreulichen Motor istv

ein höchst seltsames
Getriebe zusammengekoppelt, dessen Abali. -•
fungen offensichtlich für ein ganz anderes
Auto gemeint sind. Namentlich der dritte
Gang ist viel zu kurz geraten, so daß der Mo-
tor hier schon bei 120 km/st in unnötig hohe
Drehzahlen gerät. Auch der Sprung vom zwei-
ten zum dritten Gang erschien uns zu reich-
lich. Ohne den Motor zu überdrehen, lassen
sich in den Gängen 45, 75 und 120 km/st errei-
chen. Diese Tempi stehen zu der erreichbaren
Spitze von 160 km/st in keinem vernünftigen
Verhältnis, und allzuleicht wird es hier dem
Unaufmerksamen gemacht, den sehr drehfreu-
digen Motor unnötig mit Drehzahlen von 7000
U/min und mehr zu hetzen.

Die Innenausstattung des Coupes fanden
wir außerordentlich ansprechend. Sie ist aber
nicht nur hübsch, sondern auch praktisch und
vernünftig. Ein besonderes Loh verdienen die
Sitze, die keine Draht-Federkerne enthalten,
sondern Kissen aus einer Kombination von
gummiertem Haar und Kunststoffschaum, die
in „Wannen" aus Stahlblech liegen. Die Sitz-
kissen zeigen eine starke Schalenform, und
auch die verstellbaren Rückenlehnen tragen
ausgeprägte seitliche Wülste, die dem Körper
einen guten Halt geben. Ähnlich — und zwar
ebenfalls als „Einzelfauteuils" sind die Fond-
sitze geformt. Man wird in diesem Auto des-
halb auch bei forcierter Fahrweise nicht um-
hergeschleudert, sondern sitzt fest und sicher.
Gefallen haben uns auch die klaren, run-
den Anzeigegeräte, die mit blendfreien, matt-
Tabelle 1: Ermittlung der erforderlichen
Jahres-Kilometer-Leistung verschiedener
Personenwagen bei der vorgeschlagenen
neuen Besteuerung, um Kostengleichheit
gegenüber der bisherigen Besteuerung (Kf z-
Steuer und Mineralölsteuer) zu erreichen.

Typ

Durch-
sehn.-'
Verbr.
1/100 km

bish.
Steuer
In DM

(aufge-
rundet)

neue
Steuer
in DM
(aufge-
rundet)

er-

fordert.
Jahres-
strecke
In km

Samstag, 2. März 1968, Nr. 53

Für eine gerechte Autosteuer
Jetzige Methode ist in vieler Hinsicht unsozial
Von unserem Fachmitarbeiter Albrecht-Wolf Mantzel

Appetit auf flotte Kurven
Fiat 124 S Coupe / Sport- und Gebrauchswagen in einem
Von unserem Fachmitarbeiter Olaf von Fersen

778,— 2017,— 24 370

230,— : 628,— 13 770

432,— 1490,— 28 630

288,— 1183,— 28 700

360,— 1418,— 28 630

403,— 1746,— 32 300

907,— 4965,— 67 600