»AUFGEMÖBELT* hat Fiat]etzt seine kleinen sportlichen Wogen, nachdem vor kvrzem bereits die 850-Limousine einer „Kur" unterzogen worden war. Dieser kleine Viersitzer erhielt - wahl-weise gegen Aufpreis — den bisherigen 47-PS-Motor, der früher Coupe und Spider vorbehalten gewesen war. Diese wiederum wurden jetzt insofern aufgestockt, als ihr Hubraum von 850 auf 900 ccm vergrößert wurde. Die Leistungsausbeute stieg damit von 47 beziehungsweise 49 auf 52 PS. Damit werden die Wagen weder in der Steuer noch in der Haftpflichtversicherung teurer. Auch der Kraftstoffverbrauch dürfte kaum meßbar zunehmen. Wohl aber stieg die Höchstgeschwindigkeit beim Coupe nach Werksangaben auf 145 km/st, während es der Spider nunmehr auf 150 Km/st bringen soll. Äußerlich unterscheiden sich die Wagen von ihren Vor-gängern vor allem durch einige Retuschen an der Frontpartie. Das Coupe erhielt dabei zwei zusätzliche Scheinwerfer. Die Preise, die vermutlich etwas über den bisherigen liegen werden, und die Liefertermine stehen noch nicht fest. (Werkbiider)

M
m^17•ffic^v 3it

Wäm1

.

WM

w I

täü&ßf*

(FR-Bilder: sen)

Zum soeben eröffneten Genfer Salon hat
Renault einen heimlichen Wunsch vieler Inter-
essenten erfüllt: Auf der Basis des bisherigen
Renault 16 gibt es künftig auch eine „TS"-
Version, die in ihren Leistungen eine respek-
table Etage höher rangiert als der normale
Renault 16.

Der 1,5-Liter-Motor wurde durch Vergrö-
ßerung von Bohrung und Hub auf 1,6 Liter ge-
bracht. Gleichzeitig erhielt er einen neuen Zy-
linderkopf mit halbkugelförmigen Brennräu-
men. Auch die Ventilsteuerzeiten wurden ge-
ändert. Der serienmäßige einfache Solex-Ver-
gaser mußte einem Weber-Doppelvergaser
weichen. Das Ergebnis dieser „Kur": 83 DIN-
PS an Stelle der bisherigen 55 PS. Diese 83
„Pferde", die dem Wagen eine Höchstgeschwin-
digkeit von über 160 km/st verleihen, stehen
bei 5750 U/min bereit. Mit dieser Drehzahl und
dem relativ langen Kolbenhub bewegt sich der
Motor an der oberen Grenze dessen, was man
für ein Serientriebwerk als problemlos be-
zeichnen kann. Die verschleißentscheidende
mittlere Kolbengeschwindigkeit liegt nämlich
dann bereits bei 16,1 m/sec. Aber die moderne
Schmierstofftechnik hat diese Werte bereits
weitgehend entschärft. Dennoch wird der 16-
TS-Fahrer den Drehzahlmesser, der bei die-
sem Typ serienmäßig ist, stets im Auge be-
halten, um nicht in Bereiche zu geraten, die
dem Motor das Leben verkürzen könnten.

Auch das Fahrwerk wurde den neuen Be-
dingungen angepaßt. Es wurden größer dimen-
sionierte Gürtelreifen verwendet. Außerdem
wurden die Bremsen verstärkt und ein Brems-
messervorgerät eingebaut. An der Innenaus-
stattung fallen die zweckmäßig gestalteten
Rundinstrumente auf an Stelle der nie rechf
befriedigenden Horizontalskala. Die Sitze wur-
den ebenfalls in verschiedener Hinsicht umge-
staltet. An der Frontpartie finden sich serien-
mäßig zwei zusätzliche Halogenscheinwerfer.
Wesentlicher Sicherheitsgewinn ist auch die
elektrisch beheizte Heckscheibe, die jederzeit
zuverlässig das Beschlagen verhindert. Ent-
sprechend der gehobenen Preiskategorie be-
sitzt das TS-Modell jetzt auch Scheibenwischer
mit zwei Geschwindigkeitsstufen. Wahlweise
gegen Aufpreis wird erstmalig auch ein elek-
trisch betätigtes Stahlschiebedach zu haben
sein.

Der Renault 16 TS wird 9130 Mark kosten.
In dieser Summe ist die Mehrwertsteuer be-
reits mit eingeschlossen. Damit kostet die TS-
Version rund 1200 Mark mehr als die L-Ver-
sion des normalen Typs. Dieser „Aufpreis" ist
durchaus marktkonform, wenn auch ein 8950-
Mark-Preis optisch die bessere Wirkung ge-
habt hätte. Dennoch wird der „TS" vermutlich
auch in der Bundesrepublik ein Erfolg werden,

denn die Fahrleistungen bewegen sich in der
Nähe des kleinen BMW 1600. Auf jeden Fall
haben die Freunde einer Familienlimousine
mit hohen Fahrleistungen bei überdurchschnitt-
lichem Komfort eine neue Möglichkeit der Mo-
torisierung gewonnen. Schon lange stimmt.es
ja nicht mehr, daß ernsthaft sportliche Fahr-
leistungen nur mit Konzessionen beim Kom-
fort erkauft werden können. Der Renault 16 TS
beweist es aufs neue.

Wieder ohne Mitwirkung der Automobil-
industrie läßt der Bundesstaat New York jetzt
von der Republic Aviation Division der Fair-
schild Hiller Corporation das zweite Sicher-
heitsauto bauen. Auch das erste Modell dieser
Art stammt von dieser Firma. Das zweite
Sicherheitsauto soll eine Leistung von 260
SAE-PS, eine Höchstgeschwindigkeit von 130
km/st erbringen. Gefordert wird ausdrücklich
ein Vierradantrieb wie beim ersten Sicher-
heitsauto. •
Die Automobilhersteller sind nicht böse
darüber, daß man sie wiederum übergangen
hat. Würden sie das Sicherheitsauto bauen, so
würde es überall heißen: „Los jetzt, baut die-
ses Sicherheitsauto in Serie für jedermann!"
Die Behörden aber bevorzugen absichtlich Fir-
men, die kommerziell am Automobil nicht in-
teressiert sind. Als offizielle Begründung für
die Entscheidung dient den Behörden des Bun-
desstaates New York die Forderung der Re-
gierung: „Der Hersteller eines Prototyps darf
keinerlei Rechte auf das Gesamtmodell und
auch nicht auf seine Teile haben. Er darf also
den Gesamtentwurf und auch die Einzelent-
würfe für die vielen Einzelteile nicht selbst
verwerten." Diese Forderung könnte kein
Automobilhersteller erfüllen. ' _ np

' - ' jj n ~< -js™y '

•vris>"

<*r-Z**

mm

ii^^§^^äk:^Mi^^i^£^^^£M

Lenkrad und Armaturen des neuen 300 SEL:
Zwischen Tachometer und Kombi-Instrument der
Drehzahlmesser, die Zeituhr wurde nach links
außen versetzt. (FR-Bild: Seifert)

Dos Kraftpaket von 250-PS-V-8-Motor füllt den
Motorraum der 280/300-Karosserie bis auf das
letzte Winkelchen aus. (FR-Biid: Botzenhardt)

Hause bleiben." Der „Geduzte" erstattete An-
zeige wegen Beleidigung. Das Urteil des
Amtsrichters lautete auf 30 Mark Geldstrafe.
Zur Begründung führte der Richter an, das
„Du" allein sei noch nicht ehrverletzend ge-
wesen. Der Arbeiter habe jedoch das „Duzen"
mit einer „Belehrung verbunden, die eine
Nichtachtung" des geduzten Verkehrsteilneh-
mers beinhaltet habe. dpa

jedem Franzosen bestens bekannte Abkürzun-
gen nicht ganz ästreiner Ausdrücke handelt,
wird man davon Abstand nehmen müssen, lid

Verzögerte Unfallreparatur
Wer einen Unfall erlitten hat, darf nicht
warten, bis sich der Schädiger oder dessen Ver-
sicherer meldet. Er muß selbst einen Sachver-
ständigen einschalten, den Wagen reparieren
lassen und sich nach einem Totalschaden um
ein Ersatzfahrzeug bemühen (OLG Stuttgart in
NJW 60, 1463, OLG Celle in VersR 62, 1212,
OLG Köln in VersR 63, 345). Für Schäden bis
zu 500 Mark wird meist kein Sachverständiger
benötigt, es sei denn, es handelt sich um ein
sehr altes Fahrzeug. Der Grundsatz des Selbst-
handelns liegt in der Schadenminderungspflicht
begründet, nach der sich jeder Geschädigte so
zu verhalten hat, als gäbe es keinen Haftpflich-
tigen, der den Schaden bezahlen muß (OLG
Celle in VersR 58, 344). Wer zögert und auf die
Versicherungsgesellschaft wartet, muß dadurch
entstehende Mehrkosten seJbst tragen (OLG
Nürnberg in VersR 65, 246/247). kb

Das Jahr 1971 wird der 21. Geburtstag und
zugleich der Todestag des 1950 in Frankreich
eingeführten Nummernschildsystems sein, so
haben die Verkehrsexperten errechnet. Schuld
daran ist der „Ausverkauf" der Pariser Num-
mern. In den letzten Monaten des Jahres 1971
wird die Nummer 9999 ZZ 75 vergeben werden,
und dann muß für ganz Frankreich ein neues
System ausgeklügelt werden. Die einzige Mög-
lichkeit, diese Arbeit hinauszuzögern, wäre, die
bisher übersprungenen Serien PD und KK
einzuführen. Da es sich hierbei jedoch um

' „Duzen" kostet 30 DM Geldstrafe

Das „Duzen" fremder Verkehrsteilnehmer
kann unter Umständen teuer werden. Das er-
fuhr jetzt vor dem Einzelrichter in Wolfsburg
ein Arbeiter, der die mehrmaligen „Anlauf-
versuche" eines Autofahrers auf eine Park-
lücke mit den Worten quittiert hatte: ^Wenn
du nicht Auto fahren kannst, mußt du zu

Wenn Sie diese charakteristische Leuchtengruppe
in Ihrem Rückspiegel auftauchen sehen, dann
machen Sie, auch wenn Sie einen sehr schnellen
Wagen fahren, die linke Fahrbahn frei! Hinter
diesen Leuchten kommt nämlich einer, der auf
olle Fälle schneller ist: der Mercedes 300 SEL
mit 6.3-Liter-Motor. (FR-Bild: Botzenhardt)

schaut, mag nicht mehr recht daran glauben,
daß sich da noch viel zusammenschieben läßt.
Allerdings mag dann im Ernstfall dieser Man-
gel nicht so sehr zu Lasten der Insassen dieses
Wagens als vielmehr zum Nachteil des Unfall-
„Partners" ausgehen.
Vorkehrungen zur Milderung von Unfall-
folgen sollten jedoch bei der Betrachtung des
Gesamtkomplexes Verkehrssicherheit nicht all-
zusehr überbewertet werden. Viel mehr Be-
deutung kommt der „aktiven" Sicherheit, bei-
spielsweise der Konstruktion des Fahrwerks,
und am meisten einer vernünftigen, verant-
wortungsbewußten Fahrweise zu. Und hierbei •
ist vorauszusehen, daß das „Investitionsobjekt"
300-SEL-6,3, nur selten in die Hände halbstar-
ker Verkehrsrowdies gelangen wird.
Das Fahren in diesem Wagen macht ausge-
sprochen Freude. Das (Leer-) Gewicht dieses
Eindreivierteltonners verschiebt das berühmte •
Verhältnis der ungefederten zur gefederten .
Masse zugunsten eines außerordentlichen
Fahrkomforts. Dazu kommt ein Beschleuni-
gungsvermögen, das den prominentesten
Sportwagen Ehre machen würde. Man könnte
sich vorstellen, daß man mit diesem Wagen in
verhältnismäßig kurzer Zeit von Hamburg
nach München fährt, dort aussteigt und fragt:
„Was kostet die Welt?", denn der Fahrer unter-
liegt keinerlei physischer Beanspruchung.
Ueber den Preis wurde noch nicht gespro-
chen. Der „normale" 300 SEL mit 2,8-Liter-
Motör kostet mit Getriebeautomatik 27170
Mark. Bei dem neuen Spitzenmodell dürfte der
Preis wohl näher bei 40 000 als bei 30 000 Mark
liegen. Ein stolzer Preis für ein stolzes Auto-
mobil.

Autonummern ausverkauft

Schneller Wagen mit Frontantrieb: Der neue Renault 16 TS.

Verantwortlich f. d. Motorseite: Peter Klinkenberg

Zweites Sicherheitsauto im Bau

Seite VIII / Frankfurter Rundschau Samstag, 16. März 1968, Nr. 65
AUTO .MOTOR «VERKEHR

Rundinstrumente anstelle der bisherigen Hori-
zontalskala: Renault 16 TS.

„Mensch und Auto" in Prag
„Der Mensch und das Automobil" ist das
Thema einer internationalen Ausstellung, die
im Prager Pavillon des Kulturparks in der
Zeit vom 3. bis 12. Mai zu sehen sein wird.
Auch westdeutsche Firmen werden sich daran
beteiligen. Veranstalter der Ausstellung ist
der Interpress-Automobilclub, eine Vereini-
gung der Motorjournalistensektionen der
Staaten des COMECON-Raumes. Der Stellver-
treter des Vorsitzenden der Regierung der
CSSR und zugleich Minister für Schwerin-
dustrie, Ing. Josef Krejci, hat das Protektorat
für diese erste osteuropäische Dokumentation
der vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen
Mensch und Automobil übernommen.

Der Interpress-Autoelub möchte den euro-
päischen Ausstellungskalender um keinen
neuen Autosalon bereichern. Sein Ziel ist
vielmehr, zwei Fragenkomplexe anschaulich
darzustellen: 1. Welche entscheidenden Bei-
träge hat die Automobilindustrie bisher für
die Sicherheit des Menschen geleistet, und wie
sehen die gefundenen Lösungen im einzelnen
aus? 2. Welche Rolle spielt das Auto im Leben
des einzelnen Menschen und innerhalb der
menschlichen Gesellschaft? '
Das Sichtbarmachen dieses zweiten Fra-
genkomplexes im Rahmen der Prager Aus-
stellung verdeutlicht, wie stark inzwischen
auch in Osteuropa das Auto zu einem per-
sönlichen Leit- und Wunschbild geworden ist.
Weitere Themen der Prager Ausstellung sind:
Motor-Touristik, Automobilsport, Verkehrser-
ziehung und moderne Verkehrseinrichtungen.
ab

Beschlagene Rückfenster
Es gibt viele Präparate, die für beschlag-
freie Rücksicht sorgen. Hier ein altes Haus-
mittel, das für eine Saison vorhält und zudem
im Preis kaum unterboten werden kann: Man
kaufe im Lebensmittelgeschäft einen Bogen
Einmach-Folie und eine Flasche helles Bier.
Der Bogen wird auf passende Größe geschnit-
ten. Dann wird er auf beiden Seiten gut mit
Bier befeuchtet, gegebenenfalls auch noch die
Scheibe. Das Bier dient als Klebstoff. Durch
vorsichtiges Streichen wird die Folie auf der
Innenseite des Rückfensters aufgebracht. Zum
Glattstreichen ist die Gummilippe eines Schei-
benreinigers oder Eiskratzers recht hilfreich.
Ein paar kleine Fältchen stören nicht, denn
beim Trocknen spannt sich die Folie und die
Falten verschwinden von selbst. Die Anti-
Beschlagwirkung beruht darauf: Die Cello-
phan-Folie kann viel Feuchtigkeit aufnehmen,
ohne sich zu trüben. • kab

aber sowohl der Sicherheit als auch dem Kom-
fort in einem weit über den Durchschnitt hin-
ausragenden Maße dienlich sind.
Das Kraftpaket von 6,3-Liter-V-8-Motor mit
seinen 250 PS — übrigens das Triebwerk des
Mercedes 600 — paßt ziemlich knapp in df*n
Motorraum der 280/300-Karosserie hinein.
Fahrwerk und Karosserie entsprechen in ih-
rem grundsätzlichen Aufbau denjenigen des
„einfachen" 300 SEL mit 2,8-Liter-Motor. Auch
die Hinterachse, auf die wir später noch zu
sprechen kommen werden.
Bei der Ermittlung der Fahrleistungen
eines solchen Wagens entstehen Probleme, von
denen der Motorjournalist sonst verschont
bleibt Wo soll man denn heute noch eine Spit-
zengeschwindigkeit von 220 km/st durch prä-
zise Vielfachmessungen genau ermitteln kön-
nen. Für die exakte Ermittlung der Beschleu-
nigungszeit von 6,5 Sekunden aus dem Stand
auf 100 km/st (der Jaguar-E-Typ, wahrhaft
keine lahme Ente, benötigt dafür acht Sekun-
den) braucht man nicht nur eine fast gezahnte'
Betonbahn, sondern auch noch eine aufwen-
dige Batterie von Meßvorrichtungen. .

Auf dem Hockenheimring, der uns mit
feuchter Fahrbahn zu Probefahrten zur Ver-
fügung stand, schafften wir es nach Tachome-
ter auf 210 km/st, dann zwang eine Kurve zum
Abbremsen.
Als alter Untertürkheimer, dessen frühere
Schulkameraden zum Teil im Daimler-Benz-
Werk „untergegangen" sind, hatte der Bericht-
erstatter aber schon einige Zeit vorher erfah-
ren, daß für einen Versuchswagen dieses Typs,
jedoch mit einer anderen Hinterachsüberset-
zung, präzise 273 km/st (in Worten: zweihun-
dertdreiundsiebzig) gestoppt worden waren.
Man hat also die Höchstgeschwindigkeit
offenbar bewußt zugunsten eines fast mär-
chenhaften Beschleunigungsvermögens ge-
drosselt. Was soll man schließlich heutzutage
auch schon mit einer Geschwindigkeit von über
220 km/st noch anfangen?
Bei den Probefahrten auf dem feuchten
Hockenheimring entwickelte sich aber auch der
Eindruck, daß dem schnellsten Mercedes die
anerkannten, wesentlichen Vorteile der neuen
Schräglenkerhinterachse der „kleinen" Mer-
cedes der Typen 200 bis 250 wohl anstehen
würden. Niemand hat es schließlich in der
Hand, daß sich dieser oder jener der künftigen
300-6,3-Liter-Fahrer nicht auch dort in den
oberen Grenzbereich des starken Motors be-
gibt, wo es nicht schön geradeaus geht. Und
dort scheinen die Grenzen des Motors weiter
gesteckt als die der „bewährten" alten Einge-
lenk-Hinterachse mit ihrer permanenten Spur-
veränderung.
Auch die bekannte Sicherheitskonzeption
der Mercedes-Karosserie — steifer Fahrgast-
raum als „Sicherheitskäfig", Bug und Achter-
steven zusammenschiebbar —, die. Daimler-
Benz schon in so überzeugender Weise darge-
stellt hat, dürfte im 6,3-Liter-300-SEL eine
Lücke bekommen haben. Wenigstens was den
Bug anbetrifft. Wer sich den mit dem schwe-
ren V-8-Motor prall gefüllten Motorraum an-

Neonlicht für Autos

Neonlampen für Automobile hat die bri-
tische Firma Electronic Signa & Signals Ltd.
entwickelt. Diese Lampen können von Auto-
batterien gespeist werden. Die Neonanlage be-
steht zum größten Teil aus Transistoren. Neon-
lampen besitzen die dreifache Leuchtkraft der
konventionellen Scheinwerfer. Sie eignen sich
besonders für Fahrten im Nebel. Die meisten
britischen Polizeifahrzeuge fahren bereits mit
diesen Neonlampen. NP

Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 220 km/st und einem Beschleunigungsvermögen von 6,5 Sekun-den aus dem Stand auf 100 km/st stellt der rjeue Mercedes 300 SEL mit 6,3-Liter-Motor sowohl den Mercedes-Sportwagen 280 SL als auch den Mercedes 600 in.den Scharten. (FR-Bfid;.Seifert)

3m (Jo/ibstißafoion noiisüd.....

Bald ohne grüne Karte
Autoreisen in die Benelux-Staaten werden
voraussichtlich noch in diesem Jahr ohne
grüne Versicherungskarte möglich sein. In
einer schriftlichen Antwort auf eine Anfrage
des SPD-Abgeordneten Hermann Buschfort
aus Bocholt teilte Staatssekretär Karl Witt-
rock vom Bundesverkehrsministerium in
Bonn mit, es sei allerdings ungewiß, ob die
Neuregelung noch vor der Urlaubszeit in
Kraft tritt. Entsprechende Regelungen seien
in Frankreich und Italien auf, Schwierigkeiten
gestoßen. . . ^ UPI

Man muß schon etwas genauer hinschauen,
um den schnellsten Mercedes von den Typen
280/300" unterscheiden zu können, denn den
um elfeinhalb Zentimeter verlängerten Rad-
stand sieht man ihm nicht so ohne weiteres
an. Auch das verchromte „6,3"-Emblem auf
der rechten Seite des Kofferraumdeckels über-
sieht man leicht. Nur im Gesicht trägt er ein
„besonderes, unveränderliches Kennzeichen"
in Form der neuen Leuchtengruppe, je zwei
Halogenscheinwerfer für Abblend- und Fern-
licht übereinander, dazwischen, ziemlich un-
scheinbar, Blink- und Parkleuchten und da-
neben die Nebelscheinwerfer.

Dieses besondere Kennzeichen ist aber t wichtig, und es sitzt auch an der richten Stelle. '

Für den Rückspiegel der anderen. Wenn diese
charakteristische Leuchtengruppe darin auf-
taucht, sollte man schleunigst die linke Fahr-
bahn frei machen, denn der Wagen, der sie vor
sich herschiebt, ist auf jeden Fall schneller.
Luftfederung mit automatischem Höhen-
ausgleich, automatisches DB-Getriebe, Servo-
Sicherheitslenkung, außerordentlich leichtgän-
gig und doch sehr direkt, Zweikreis-Servo-
bremse mit Bremskraftregler an der Hinter-
achse, Unterdruck-Zentralverriegelung für
Tür-, Kofferraum- und Tankschlösser und
elektrische Fensterbetätigung durch Druck-
tasten sind Spitzenaccessoires, die nicht billig,

Moskau plant Verkehrsinstitut
Mit der Errichtung eines Forschungsinsti-
tuts für Verkehrssicherheit und der Einfüh-
rung von Verkehrsunterricht für Kinder will
sich die Sowjetunion auf Straßenverkehrspro-
bleme der Zukunft vorbereiten. Denn ab 1970,
wenn das- mit Hilfe des Fiat-Konzerns in der
Stadt Togliatti — dem früheren Stawropol —
entstehende Autowerk in Betrieb genommen
worden ist, soll die sowjetische Produktion
von Personenwagen von jetzt rund 200 000
jährlich auf knapp eine Million ansteigen. Wie
der Chef der staatlichen Automobilinspektiön,
Valeri Lukjanow, kürzlich in einem Interview
in der Jungkommunistenzeitung „Komsomol-
skaja Prawda" berichtete, sollen auch Hub-
schrauber zur Untersuchung des Autoverkehrs
in der Sowjetunion eingesetzt werden.

Nach Angaben Lukjanows sind gegenwär-
tig nur 30 Prozent der Kraftfahrzeuge auf
sowjetischen Straßen Personenwagen, die
hauptsächlich von Berufsfahrern gefahren
würden. Das werde sich später jedoch erheb-
lich ändern. Aus dem Interview ging hervor,
daß sich die Sowjets bei ihren Planungen auf
die westlichen Erfahrungen bei Verkehrs-
sicherheit und Verkehrserziehung stützen wol-
len. Ueber die Fahrsicherheit der Wagen wur-
de nichts gesagt. In der Sowjetunion ist es
jedoch für den Privatfahrer praktisch unmög-
lich, für sein Auto Ersatzteile — von der
Glühbirne bis zum Bremsbelag — zu erhalten.
Westliche Fachleute schätzen, daß bei Zu-
grundelegung der Sicherheitsbestimmungen
etwa westdeutscher Behörden ein wesentlicher
Teil der auf sowjetischen Straßen fahrenden
Privatwagen ganz oder zeitweilig aus dem
Verkehr gezogen werden müßte. dpa

Ein ganz schneller Klubsessel
Neuer Renault 16 TS mit 1,6-Liter-Motor und 83 PS für 9130 Mark

Von unserem Redaktionsmitglied Peter Klinkenbera

Von null auf 100 km/st in 6,5 Sekunden
Daimler-Benz präsentiert mit seinem neuen 300 SEL mit 6,3-Liter-Motor einen europäischen „Traumwagen"

Von unserem Fadimitarbeiter Paul Botzenhardt