tafeln, Graphiken und Texten zu Sehen war,
stellt so etwas wie einen Kurzlehrgang für
das sichere Automobil dar. Es waren die Aus-
stellungsidee und die schon seit langem in
Stuttgart entwickelten Vorstellungen vom
zeitgemäßen Automobil, die sich hier glück-
lich trafen. Der Erfolg war überzeugend. Aber
er blieb vereinzelt, denn gegen solche schwä-
bische Wertarbeit hatte es die Konkurrenz
schwer. Der „Sigma"-Wagen von Pininfarina,
schon vor einigen Jahren als Beitrag zur
europäischen Sicherheitsdiskussion entworfen,
stand etwas hilflos im Gedränge auf seinem
Stand. Es fehlte die für das Publikum ver-
ständliche Erläuterung im Detail. Genauso
erging es dem NSU Ro 80. Er war nur da,
mehr nicht.

Ueberhaupt zeigte sich bei dieser Ausstel-
lung noch sehr viel unsicheres Tasten und
vorsichtiges Probieren. Viele bedeutende
Automobilfabriken fehlten völlig. Diejenigen,
die vertreten waren, hatten oft genug ledig-
lich irgendein Fahrzeug aus ihrer Produktion
kommentarlos auf ihrem Stand aufgestellt,
ganz offensichtlich mit dem stillen Neben-
gedanken, daß ja ein bißchen Werbung durch
Dabeisein nichts schaden könne. Viel geistige
Energie wurde jedenfalls oft nicht eingesetzt,
um dem Thema gerecht zu werden. Bemer-
kenswert, daß gerade diejenigen Marken ver-
treten waren, die ohnehin im Ostgeschäft be-
reits präsent sind: Renault, Fiat, Simca.
Ebenso bemerkenswert, daß außer Skoda die
gesamte Ostblock-Autoindustrie fehlte. Hier
mag es weniger um hohe Politik gegangen
sein. Man hat in diesen Ländern, in denen
infolge einer jahrzehntelangen automobilisti-
schen „Unterernährung" ganz einfach jedes
Auto gut ist, weil es ein Auto ist, noch nicht
den rechten Sinn dafür entwickelt, sich über
so ungewohnte Fragen wie die Sicherheit beim
Automobil Gedanken zu machen. Auch viele
zehntausend tschechoslowakische Besucher
waren in erster Linie gekommen, um west-
liche Automobile zu sehen, nicht mehr und
nicht weniger. Aber ein regulärer internatio-
naler Autosalon kann Prag aus vielen Grün-
den nicht werden. Man muß sich an die er-
arbeitete Ausstellungsidee halten und versu-
chen, diesen „Spezialsalon" attraktiv zu ma-
chen. Westeuropas Industrie sollte die Reise
an die Moldau in Zukunft nicht mehr scheuen.
Die Idee von Prag verdient es, auch wenn der
Auftakt noch in vieler Hinsicht schüchtern und
etwas unbeholfen wirkte. Ein europäisches
Diskussions- und Demonstrationsforum in
Sachen Sicherheit und Automobil täte uns,
weiß Gott, not.

lackierungen oft die Spritzstruktur; außerdem
trocknet er erst bei etwa 120 Grad und braucht
länger als der schnell trocknende Nitrolack.
Entsprechend der zeitraubenderen Verarbei-
tung (um den seidigen Hochglanz zu erzielen,
muß Nitrolack immer erst poliert werden),
verwendet man Nitrolacke heute meistens bei
entsprechend teueren Wagen oder Fahrzeugen
mit Spezialaufbauten.
Der große Unterschied in der Praxis ist der,
daß man Nitrolacke wieder aufpolieren kann,
Kunstharzlackierungen hingegen nicht. Das be-
deutet, daß sich die Pflege einer Kunstharz-
karosserie im wesentlichen auf gründliches
Waschen "und Reinigen von der durch Insekten
und Dieselqualm verursachten Oel- und Fett-
schicht erstreckt. Die gereinigte Kunstharz-
Lackschicht kann man von Fall zu Fall (Daim-
ler-Benz empfiehlt beispielsweise Halbjahres-
abstände) mit einem Kunstharz-Polish behan-
deln, das heißt, mit einem Wachs konservieren.
Kommt der Hochglanz einer Kunstharz-
karosserie nicht wieder zum Vorschein, muß
man zum Fachmann gehen und den Wagen
unter Umständen neu spritzen lassen. Im
Gegensatz dazu kann man die ausgewitterte,
oxydierte Nitrolackschicht selbst wieder durch
Poliermittel mit Schleifenteilen auf Hochglanz
bringen, Präparate, die man aber unter keinen
Umständen für Kunstharzlackierungen ver-
wenden darf! Ebenso kann man nicht Kunst-
harzlack auf Nitrolack oder umgekehrt spritzen.
Im Gegensatz zu Kunstharz-Karosserien,
die man vorsichtig mit einem Schaumwasch-
mittel reinigen darf, sollte man bei Nitrolacken,
vor allem bei den sehr empfindlichen Metall-
effekt-Lackierungen, mit den zarten, metallisch
irisierenden Seidentöneh, die sich gegenwärtig
großer Beliebtheit erfreuen, keine Schaum-
wäsche vornehmen. Denn wenn nach einer der-
artigen Wäsche, die den konservierenden Film
wegemulgiert, nicht nachpoliert wird, fehlt der
unbedingt erforderliche Lackschutz.
Neue oder frisch lackierte Wagen brauchen
in den ersten acht Wochen nicht behandelt zu
werden. Die ,,Viel-hilft-viel"-Therapie ist bei
Lackpflege völlig abwegig. Aber nach dieser
Zeit beginne man systematisch (bei Kunstharz-
lackierungen in Halbjahresabständen, bei
Nitrolackierungen etwa alle Vierteljahre) mit
der Lackbehandlung. Während Kunstharzlack
,nach gründlicher Reinigung lediglich konser-
viert wird — und zwar mit Hartwachs oder
Silikon —, kann man den Nitrolack mit Polier-
mittel, die man auf einen Wattebausch auf-
trägt, in zügigen Strichen in stets gleichblei-
bender Richtung unter kräftigem Druck so
lange bearbeiten, bis der ursprüngliche Hoch-
glanz wieder erreichet ist. Der gereinigte Lack
wird zum Schluß der Prozedur mit einem Kon-
servierungsmittel, das zugleich den letzten
Hochglanz bringt, abgedeckt. Wie die Wagen-
wäsche, sollte auch die Lackpflege nie in pral-
lem Sonnenschein, vor allem nur auf völlig
trockener und staubfreier Karosserie vor-
genommen werden.
Der grundsätzliche Unterschied in Aufbau
und Behandlung der Lackierung macht es ge-
wiß verständlich, daß Sie dienstbeflissenen
Vertretern, die kanisterbewehrt oft Parkplätze
heimsuchen, um „Fritzchen-Müllers-Ultralack"
kostenlos auf Ihrem Wagen auszuprobieren,
den Weg weisen. Denn, daß sie dabei meistens
mit geradezu taschenspielerischer Gewandtheit
den Wattebausch verschwinden lassen, mit
dem sie ihre Wunderpolitur aufgetragen haben,
beweist nur, wie schädlich derartige Mittel sind,
die „strahlenden Hochglanz" versprechen —
aber auf Kosten Ihres Lackes!
Genauso schlecht wie sich Lack und Benzin
vertragen, wie das die Partien um den Tank-
stutzen zeigen — allerdings nur, wenn der
Tankwart nicht aufgepaßt hat —, bekommt
dem Lack Teer. Im Rahmen der mit mehr oder
weniger Elan betriebenen bundesstraßlichen
Flickschusterei im Sommer kommt es öfters
vor, daß die Karosserie teerbespritzt ist. Mit
Teerentferner läßt sich auch das verkrustetste
Fahrzeug wieder sauber bekommen. Aber im-
mer gründlich mit Wasser nachspülen und vor
allem an diesen Stellen die beschriebene Lack-
pflege vornehmen, sonst wird der Lack mit
Sicherheit stumpf.
Manche Leute sind chrombesessen. Nun,
über den Geschmack läßt sich streiten. Viel
wichtiger ist ständige Chrompflege, denn die
verchromten Teile sind genauso rostanfällig
wie Blech unter abgeblättertem Lack. Da es
keine völlig porenfreie Chromschicht gibt, ist
es wichtig, alle Verchromungen durch eine
konservierende Wachsschicht zu schützen.

Ihr Auto steht in der interessantesten
>'• '. AUTOSCHAU der WELT
AÜTO-BECKFR vDDSSELbORF • SuiTberlu!str.'i50

mit vollem Wasserdruck die Wagenoberfläche
abspritzen, sonst wird der Schmutz mit Elan
auf dem Lack entlanggeschleudert und hinter-
läßt jene Spuren, die wir durch sorgsame
Schlauchwäsche gerade vermeiden wollen.
Zweitens schwenke man diese aufsteckbaren
Bürsten öfters in frischem Wasser aus, da es
unvermeidbar ist, daß sich auch an den Bor-
sten Schmutzteile festsetzen.

Bei der Wäsche mit Köpfchen spritzt man
denr Wagen zuerst von unten ab und wäscht
dann die Karosse von oben nach unten. Wie
gesagt: waschen lassen ist bequem, zumal wenn
man es steuerlich bei den Unterhaltungskosten
absetzen kann, aber besser, weil aufschlußrei-
cher, ist die selbst vorgenommene Wagen-
wäsche. Denn dabei entdecken wir kleine
Schäden in Chrom und Lack, die uns sonst
entgehen, die aber Akkordwäschern völlig un-
interessant sind!
Doch nun zum Lack selbst. Die schönsten
zwei- und dreifarbig bemalten Karosserien in
noch so bestechender Linienführung täuschen
nicht darüber hinweg, daß es sich letzten Endes,
um Blechgehäuse handelt, die zwar nach den
neuesten Erkenntnissen vorbehandelt worden
sind, aber bei nachlässiger oder unsachgemä-
ßer Pflege die schnöde Eigenschaft haben, zu
rosten. Rost ist das Ergebnis der Einwirkung
von Sauerstoff und Feuchtigkeit auf Eisen. Er
•war noch nie eine Empfehlung. Man bekämpft
ihn durch diverse Schutzanstriche aus Farben,
Fetten und Oxydschichten, aber auch das ist
kein Allheilmittel. Aufmerksame Pflege rost-
gefährdeter Teile ist noch immer das beste.
Wie vielleicht bekannt sein dürfte, gibt es
Kunstharzlacke und Nitrolacke, wobei man die
letzte Gruppe in Normaltöne und Metalleffekt-
töne untergliedert. So unterschiedlich die Lacke
in der Herstellung, so grundverschieden sind
sie auch in der Pflege.
Nitrolack war einst der weitestverbreitete
Lack. Inzwischen ist er vom einfacher herzu-
stellenden Kunstharzlack, der vor allem keine
Nachbearbeitung bedarf, weil er mit hartem,
porzellanartigem Glanz auftrocknet, verdrängt
worden. Allerdings sieht man bei Kunstharz-

Wir haben uns in der Nachkriegszeit daran
gewöhnt, von dem unter staatlicher Regie
stehenden renommierten italienischen Werk
lediglich Sportwagenvarianten zu erwarten.
Nach Grundkonzeption und Aufmachung han-
delte es sich dabei sowohl um überaus sport-
liche Gebrauchswagen, als auch um reine
Wettfahr-Autos, die durch geschickte Herrich-
tung mit Leichtmetallkarosserien, Plexiglas-
fenstern und kräftig angespitzten Motoren
von außen zwar den Eindruck von normalen
Limousinen erweckten, unter dem Blech aber
erheblich mehr Tiger hatten, als man im Nor-
malverkehr brauchen kann.
Ueberraschend hat die Marke nun mit
dem neuen Modell „1750" einen ganz anderen
Kurs eingeschlagen und präsentiert ein echtes
„Herrenfahrerauto": einen kompakten und
hervorragend ausgestatteten Gebrauchswagen
von hoher Kultur und mit beachtlichen Fahr-
leistungen. Dieser Alfa ist eindeutig auch dann
kein „Sportwagen", wenn er im Gewand
des bildhübschen Bertone-Coupes oder des
„Duetto" -Spiders daherkomnit.
Die Typenbezeichnung hat ihre Geschichte:
schon einmal gab es bei Alfa Romeo einen
„1750", der zu den klassischen Modellen die-
ser Marke wurde. Das war ein Sechszylinder,
der wahlweise auch mit Kompressor zu haben

Bohrung/Hub
Hubraum
Verdichtung
Leistung (DIN)
max. Drehmoment
Literleistung
Kolbengeschw.
0-^100 km/h

Höchstgeschw.
Testverbrauch
Bremsen (Servo)
Radstand
Spurweite
Länge
Breite
Höhe v
Leergewicht
Zuladung
Preis
Steuer (jährl.)
Haftpflicht (jährl.)

80/88,5 mm
1779 ccm •
9.1:1
113 PS bei 5000 U/min
17,3 mkg bei 3000 U/min
64,6 PS/1 •
14,8 m/sec
11,8 sec
.181 km/st '
11—13 1/100 km (Super)
Scheiben/Scheiben
2570 mm
1324/1274 mm
4390 mm
1565 mm
1430 mm

1110 kg
400 kg
11 495 Mark
260 Mark
etwa 620 Mark

Dreiviertelgas zu bewältigen. Damit bleiben
genügend Kraftreserven, um bei Bedarf be-
schleunigen zu können. Man schalte nicht zu
spät in den niedrigeren Gang, sonst sinkt die
Motordrehzahl zu weit ab. Der Wagen wird in
einem solchen Fall sogar im noch niedrigeren
Gang nur sehr mühselig wieder auf Touren
kommen. Außerdem merke man sich: In Hö-
hen über 1600 Meter fallen viele Motoren

allein schon wegen des. geringeren Luftdruk-
kes in ihrer Leistung stark ab. Also ist bei-
spielsweise bei Überholversuchen doppelte
Vorsicht vonnöten. - np

Noble Schalterkonsole mit Nebeninstrumenten,
Stellhebeln für Heizung, Lüftung und Schalter.
Unter dem Ascher und Zigarettenanzünder noch
ein Ablagefach. (FR-Bild: Fersen)

von knapp über 180 km/st erreichten, spricht
für die aerodynamisch günstige Form der
Karosserie — obwohl diese keinerlei Anflug
von „Stromlinie" zeigt. Die Kraftstoffver-
bräuche lagen, wie man das bei einem Auto
dieser Leistungsfähigkeit erwartet, um 12 1/100
km. Bei einiger Zurückhaltung liegen 11 1/100
km genauso im Bereich des Normalen wie 13 V
100 km oder gar mehr im Stadtbetrieb.
Mit 11 495 Mark ist die 1750 Berlina kein
„billiges" Auto — das ist sie aber auch nicht in
bezug auf ihre Fahrleistungen und die vor-
trefflichen Manieren, die sie zu bieten hat.
Nachdem die Alfa-Romeo-Werksniederlassung
in Frankfurt großzügig ausgebaut und ausge-
rüstet worden ist und man sich energisch um
die Ausweitung des Händler- und Werkstät-
tennetzes bemühte, besteht auch auf dieser
Seite kein „Risiko" mehr — jedenfalls kein
höheres als beim Kauf eines ähnlich exklusi-
ven Modells deutscher Fertigung. Dieser neue
Alfa ist eindeutig ein Auto mit Charakter —
und wie wir fanden — auch mit Charme.

Alfa Romeo 1750 Berlina

Samstag, 18. Mai 1968, Nr. 116

Kritische

Bilanz
Alfa-Autos sind zwar nicht billig, aber
sie sind insbesondere in der Bundesrepublik
außerordentlich preiswert. Sie vermitteln
mit ihrer Rasse, ihrem Temperament und
ihrer Eleganz jenes beschwingende Lebens-
gefühl, das der Liebhaber edler Rennpferde
kennt und schätzt. In nobler Harmonie paa-
ren sich hier Leistung und Kultur wie nur
noch bei ganz wenigen anderen Automo-
bilen. Der Alfa 1750 ist daher so etwas wie
die ideale Synthese aus Sportwagen und
Limousine. Der Kompromiß, der hier ge-
schlossen wurde, ist nahezu perfekt. Es
bleibt kein nennenswerter Rest. Wer recht-
verstandenen Luxus zu genießen versteht,
kann über dieses spezifisch romanische
Automobilkonzept nicht hinwegsehen. Mit
dem 1750 hat Alfa einen neuen Beitrag zu
einer automobilistischen Kultur geleistet.
Dieser europäische Klassewagen gehört ein-
deutig zu den besten der Welt.
Peter Klinkenberg

Hervorragende Straßenlage: Alfa Romeo 1750

(FR-BIld: Fersen)

Ein Klasse-Automobil mit Charakter und Charme
Der neue Alfa Romeo 1750 / Hohe Leistung und viel Kultur / Überragende Ausstattung / Unauffällige Elega
Von unserem Fachmitarbeiter Olaf von Fersen

Paßfahrten ohne Angstschweiß
Kleine Lektion für Ferienreisende / Kraftreserven fürs Beschleunigen

Für die Prager mag es im wesentlichen so
etwas wie ein kleiner Automobilsalon gewesen
sein, was da zehn Tage lang im Julian-Fucik-
Kulturpark zu sehen war. Sie strömten in die-
sen Maitagen zu Zehntausenden in das Aus-
stellungsgelände und drängten sich unermüd-
lich an den dortigen Ständen. Dabei war das,
was die Veranstalter geplant hatten, alles an-
dere als ein weiterer Autosalon neben Brüssel,
Genf, Turin, Frankfurt und neuerdings Bel-
grad. An der Moldau wurde zum erstenmal
der Versuch unternommen, die Wechselwir-
kungen zwischen „Mensch und Automobil" —
so lautete die Ausstellung — optisch deutlich
zu machen.
Die unter der Schirmherrschaft höchster
tschechoslowakischer Regierungsbehörden zu-
stande gekommene erste Ausstellung dieser
Art wollte sich dabei hauptsächlich dem
Thema Sicherheit widmen. Die Bewältigung
dieser schwierigen Materie wurde aber nur in
Einzelfällen sichtbar. Unbestreitbar gelun-
genster und vollständig die Intentionen der
Aussteller treffender Beitrag war die Sonder-
schau von Daimler-Benz. Was da an Schau-

Chrom- und Lackpflege ist keine Geheim-
wissenschaft. Die Grundzüge sind leichtver-
ständlich, und im übrigen handelt es sich um
eine Fülle teilweise teuer erkaufter Erfah-
rungstatsachen, die man sich mühelös aneig-
nen kann, wenn man Fahrzeugpflege ein biß-
chen systematisch betreibt.
Waschen lassen oder sich selbst die Aermel
hochkrempeln — das ist nicht sosehr eine
Geld- als vielmehr eine Zeitfrage. Wenn die
Quecksilbersäule in die Gefilde unter minus
zehn Grad sinkt, ist es durchaus verständlich,
daß man sein Fahrzeug in einem temperierten
Raum säubern läßt. Sonst kann es passieren,
daß das Wasser auf dem Lack gefriert. Das ist
aber genauso unzweckmäßig wie Wagenwäsche
in.prallem Sonnenschein, denn durch die
Spannungen im Lack können Risse entstehen,
die langsam, aber sicher, der Anfang vom
Ende der strahlenden Schönheit sind.

Wie in der Dunkelkammer, so ist auch für
den Lack des Autos— so paradox es klingen
mag — der Staub Feind Nummer eins. Selbst
wenn man ihn wegpusten kann, besteht er
vielfach aus feinstem Sand, der schon allein
durch An- oder Auflehnen oder gar beim
Trocken-Abstauben wie Schmirgelpaste wirkt
Staubwedel sind zwar beliebt, aber man ver-
bannt sie am besten aus dem Auto und der
Garage. Mit anderen Worten: Wasser ist für
Lack das billigste Lebenselixier.
So wie man die oft mißhandelte Batterie
einmal schnell laden lassen kann, läßt sich
auch mit Schwamm und Eimer die Karosserie
säubern. Aber wenn Sie Ihr Auto liebhaben
und Ihnen an einem im Lack gut gepflegten
Wagen liegt, so schaffen Sie sich einen Schlauch
an. Denn mit Schwamm und Eimer, selbst
wenn man das Wasser öfters wechselt, zer-
schmirgelt man langsam aber sicher mit den
feinen Staubpartikelchen die Lackschicht. Wer
es nicht glaubt, nehme eine Lupe und über-
zeuge sich selbst.
Bei dieser Gelegenheit ein Tip am Rande:
für Wasserschläuche gibt es aufsteckbare Bür-
sten, aus denen das Wasser rieselt. Erstens nie

war. Nach mehr als 30 Jahren folgt ihm nun
der neue 1750. Er hat einen Vierzylindermotor
von 80 mm Bohrung und 88,5 mm Hub — also
einen Langhuber — mit 1779 ccm Hubraum.
Ganz offensichtlich hat man sich für diese in
jüngerer Zeit wieder stärker aufkommende
Motorkonzeption entschlossen, weil sie unter
Opferung der sportlichen Drehfreudigkeit be-
sondere Elastizität und kultivierten Laufcha-
rakter verspricht. Der Doppelnockenwellen-
motor leistet 113 PS bei 5000 U/min und lief er.,
sein maximales »Drehmoment von 17,3 mkg
bei 3000 U'min. An diesen Zahlen läßt sich
bereits der Charakter des Triebwerkes recht
genau ablesen.
Was dem Motor an Drehfreudigkeit fehlt,
wird mit einem sehr geschickt abgestuften
Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung wieder
eingeholt. Bei diesem Getriebe ist der vierte
Gang als Direktgang (1:1) und der fünfte als
Schnellgang (0,79:1) ausgelegt. Man hat also
bei dieser Abstufung im Stadtverkehr ein
Auto, das sich'ziemlich schaltfrei fahren läßt
und das im fünften Gang auf der Autobahn
mit Siebenmeilenstiefeln dahineilt, ohne daß
dem Motor hohe Drehzahlen abverlangt wer-
den. Die Mindest-Fahrgeschwindigkeit im
vierten Gang liegt deutlich unter 40 km/st und
bei einem Tempo von 150 km/st im fünften
Gang erreicht die Motordrehzahl noch keine
4500 U/min!

Die Fahrwerkskonzeption kann man zwar
mit einzeln geführten Vorderrädern und hin-
terer Starrachse als „konventionell" bezeich-
nen, doch wurden im Detail alle Register ge-
zogen. Die Starrachse wird an Längslenkern
korrekt geführt, vorn und rückwärts sind
Querstabilisatoren eingebaut und Federung
und Dämpfung hat man offensichtlich sehr
sorgfältig abgestimmt. Mit nicht ganz vier
Lenkradumdrehungen zwischen den Anschlä-
gen bei einem Wendekreis von etwa zwölf
Metern ist die Kugelumlauflenkung recht an-
genehm übersetzt und führt sehr präzise. Der
Bremsanlage — Scheibenbremsen an allen
vier Rädern plus Bremskraftverstärker —
kann man nur die allerbeste Note geben.

Die viertürige Limousine vermeidet jeden
Appell an die Geltungssucht. Der 1750 präsen-
tiert sich viel mehr als ein Auto für Kenner,
die genießen und nicht angeben möchten. Die
Gestaltung des Innenraumes gehört zu den
besten Leistungen der internationalen Auto-
mobilindustrie, wobei besonders auf die über-
legte Anordnung der Bedienungsorgane und
Instrumente verwiesen werden muß. Das „Ar-
maturenbrett" trägt nur zwei große, kreis-
runde Skalen: Drehzahlmesser und Tachome-
ter. Alle Nebeninstrumente sitzen, zum Fah-
rer hin geneigt, in einer Mittelkonsole, die auch
die Schalter in bequemer Reichweite trägt. In
diesem Auto kann man mit angelegten Sicher-
heitsgurten alle Bedienungsorgane bequem er-
reichen.
Die Sitze — auf der Basis von Schaumstoff-
polstern ohne Drahtspiralen — sind muster-
gültig, die Sicht wegen der niedrigen Gürtel-
linie und hohen Fenster, ganz ausgezeichnet.
Ein ungewöhnliches Detail sind die Einzelsitze
im Fond, die durch eine gepolsterte Armstütze
getrennt werden, in deren Inneren sich ein
Ablagefach befindet. Sie sind in Komfort und
Seitenführung das Beste, was uns bisher in
dieser Preisklasse begegnet ist. Kritisieren
könnte man den etwas knapp geratenen Knie-
raum.

Ein nettes Detail sind Frischlufteinlässe
rechts und links im Fußraum der Vordersitze,
die durch ein kleines Pedal geöffnet und ge-
schlossen werden. Weitere Frischluftdüsen mit
Verstellmöglichkeiten sitzen oben auf dem ge-
polsterten Armaturenbrett. Die Abluft wird
durch Schlitze in den hinteren Dachsäulen ab-
gesaugt. Weniger hat uns der Lichtschalter
gefallen, der durch Drehen des Abblend-„Sten-
gels" unter dem Lenkrad betätigt wird.
Der mit zwei Weber-Doppelvergasern aus-
gestattete Motor sprang auch nach einer frosti-
gen Frühlingsnacht unter freiem Himmel ohne
Choke-Unterstützung stets sofort an, soll nach
Ratschlag des Werkes aber kurz im Stand
laufen, ehe man losfährt. Der Motor erwies
sich als sehr elastisch und für einen Vierzylin-

der bemerkenswert laufruhig. Bei normalen
Fahrgeschwindigkeiten hört man ihn im Wa-
geninneren fast gar nicht und bei hohem
Tempo sind meist auch die Windgeräusche
noch lauter. Bei unserem Testauto gab es —
wohl als Folge einer schlecht passenden Tür-
dichtung — ein leichtes Zischen an der Vorder-
kante einer Tür: ein Defekt, der sich beheben
läßt.

Die Federung ist eher weich: sie bietet auch
auf schlechteren Straßen sehr guten Komfort,
läßt aber, trotz zweier Querstabilisatoren, bei
höherem Kurventempo einige Seitenneigung
zu, die das Komfort- oder Sicherheitsgefühl
aber nicht beeinträchtigt. Die Lenkung geht bei
Tempo sehr leicht, beim Manövrieren am Platz
erfordert sie mehr, aber nicht zu viel Kraft-
aufwand. Die mit den vier Scheibenbremsen
erzielten Verzögerungen lagen dicht am theo-
retisch erzielbaren Maximum, die Standfestig-
keit erwies sich als zufriedenstellend.

Unser Testauto war mit Michelin „X"-
Reifen ausgestattet, mit denen es sich in der
Kurve als kräftiger Untersteuerer erwies.
Leute, die den 1750 irrtümlich an anderen
Typen der gleichen Marke messen, wird das
eventuell stören. Wer die Berlina als das auf-
faßt, als was sie gemeint ist, wird sich hieran
schwerlich stoßen.
Die Tatsache, daß wir bei unseren Höchst-
geschwindigkeitsmessungen einen Mittelwert

Ohne ein gehöriges Quantum Fahrpraxis
sollte man sich nicht gleich auf die höchsten
Berge wagen. Zum Paßfahren gehört etwas
mehr, als in der Fahrprüfung nicht durchge-
fallen zu sein. Erste Voraussetzung ist, die
Abmessungen seines Wagens auch dann, wenn
die Felsen immer dichter heranrücken, ganz
genau im „Gefühl" zu haben. Natürlich muß
man die Verkehrsregeln beherrschen und wis-
sen, daß bei Kreuzungen auf engen, Straßen
und bei jedem Hindernis immer der bergwärts
fahrende Wagen den Vortritt hat. Man muß
ebenso ganz genau den Lenkeinschlag seines
Fahrzeugs kennen, um an steilen Serpentinen
nicht in unliebsame Schwierigkeiten zu ge-
raten.

Bei der Fahrt in der Ebene treten soge-
nannte „Fahrwiderstände" (Abrollwiderstand,
Luftwiderstand usw.) auf, die durch entspre-
chende Motorleistungen überwunden werden
müssen, auf daß man sich mit der gewünsch-
ten Geschwindigkeit fortbewegen kann. Am
Berg kommt noch der Steigungswiderstand
hinzu. Er ist um so größer, je steiler es bergan
geht. Zur Überwindung aller dieser Wider-
stände bedarf es einer bestimmten Mindest-
leistung des Motors. Leider hat der Auto-
motor die Eigenschaft, hinreichende Motorlei-
stung nur in höheren Drehzahlen abzugeben.
Nehmen wir als Beispiel einen Wagen mit
120 PS bei 4800 U/min. Fahren wir diesen Wa-
gen mit nur 2500 U/min., so bringt uns die
Maschine nur 60 PS. Nun sind aber entspre-
chend der zu bewältigenden Steigung, der
Fahrgeschwindigkeit und des Wagengewichts
bestimmte Fahrwiderstände zu überwinden.
Dafür bedarf es einer rechnerisch genau er-
mittelten Motorleistung.
Fahren wir in einem zu großen Gang mit
niedriger Motordrehzahl, so kann der Motor
nicht die erforderlichen PS abgeben. Wir ha-
ben sogar mit Vollgas Mühe, die Steigung zu
bewältigen. Auf längeren Steigungen wird sich
der gequälte Motor überhitzen. Darum sollte
man seine Leistung dadurch steigern, daß man
die Drehzahlen erhöht. Dies geschieht, indem
man rechtzeitig in einen kleineren Gang zu-
rückschaltet. Im Gebirge wählt man den Gang,
der es erlaubt, eine Steigung in der ge-
wünschten Fahrgeschwindigkeit mit höchstens

Verantwortlich t, d. Motorseite: Peter KUnkenberg

IN DIE MITTELKLASSE VORSTOSSEN will NSU mit diesem Wagen, der vermutlich schon in wenigen Monaten seine offizielle Premiere feiern, wird. Unser Schnappschuß des Prototyps läßt deutliche Anklänge an den in erster Linie von der Aerodynamik bestimmten Stil der Karosserie des Ro 80 erkennen. Die Fronthaube ist allerdings nicht ganz so flach, weil sie vorerst keinen Rotationskolben-Motor, sondern einen wassergekühlten Vierzylinder überdecken wird. Man spricht von 1,6 beziehungsweise 1,7 Litern Hubraum und zirka 90 PS. Es handelt sich also um eine typisch euro-päische leistungsstarke Mittelklassenlimousine modernen Konzepts. Die vier Türen werden serien-mäßig sein. Rundum sind die Räder einzeln aufgehängt. Der Antrieb soll wie beim Ro 80 über die Vorderräder erfolgen. Damit wäre der neue NSU ein weiteres Mitglied jener fortschrittlichen euro-päischen Familie, die derzeit so bedeutende Namen wie Citroen, Renault, Peugeot, Auto Union und Simca umfaßt. Auf alle Fälle bekommt BMW damit in der unteren Klasse Konkurrenz. Der NSU wird nach unseren Vermutungen knapp 8500 Mark kosten. ' (FR-Bild: Lehmann)

AUTO-MOTOR. VERKEHR

Seite Vin / Frankfurter Rundschau

Ein Anfang an der Moldau
Erste Ausstellung »Der Mensch und das Automobil" in Prag

Von unserem Redaktionsmitglied Peter Klinkenbers

Keine Geheimwissenschaft
Systematische Lack- und Chrompflege macht sich bezahlt
Von unserem Fachmitarbeiter Eberhard Seifert