Tausende von deutschen und auslän-
dischen Zeltern und Caravanern werden
in den nächsten Tagen wieder über unsere
Straßen und Autobahnen in Richtung Sü-
den rollen. In den meisten Fällen ist der
Feriencampingplatz längst festgelegt. Auch
die Fahrtstrecken Wurden. auf der Land-
karte studiert. Eigentlich könnte jetzt
nichts mehr schiefgehen. Die Erfahrungen
der letzten Jahre aber beweisen, daß diese
Art der Vorbereitung der Urlaubsfahrt
noch nicht genügt. Deshalb hält es der
ADAC für erforderlich; den Campern und
Caravanertl noch einige wichtige Hinweise
und Ratschläge mit auf den Weg zu geben.
Bei entsprechender Beachtung kann sicher
mancher Aerger vermieden und viel Zeit
und Geld erspart werden.
1. Voraussetzung für gute und verkehrs-
sichere Fahreigenschaften der Fahrzeuge ist
ihr technisch einwandfreier Zustand. Be-
sondere Bedeutung kommt auch dem rich-
tigen Beladen der Pkw und der Wohn-
anhänger zu. Die mitgeführte Ausrüstung
sollte gleichmäßig und nicht Verrutschbar
untergebracht werden. Ueberladene. und
falsch beladette Pkw verschlechtern die
Fahreigenschaften, behindern andere Ver-
kehrsteilnehmer und gefährden außerdem
noch die Verkehrssicherheit.

2. Die Fahreigenschaften eines voll-
besetzten Pkw und eines ebenso beladenen
Wohnanhängers unterscheiden sich gegen-
über denen des normalen Und täglichen
Solobetriebes. Das Fahrzeug ist durch die
Auslastung nicht mehr so beweglich und
etwas schwerfälliger.
3. Die Tagesetappen sollten nicht zu lang
festgelegt werden. Je nach Zustand der
Fahrzeuge und den Fähigkeiten der Fahrer
können schon für den einen 300 Kilometer
zuviel sein, während der andere bequem
mehr schafft. Planen Sie bereits Vor der
Abfahrt, entsprechend Ihren erfahrungs-
gemäßen Tagesetappen, Zwischenüber-
nachtungen ein, um dann am nächsten Tag
ausgeruht Weiterzufahren. Unverständlich
erscheint es dem normalen Fahrer, wenn
sogenannte „Langstreckler" am Camping-

! lf>-^^,x v '~Ai«,«W.rf."*

8chaftsminister Schiller — siehe oben — nahm
die Gelegenheit wahr, sich mit einem einein-
halbstündigen Exkurs quer durch die Volks-
wirtschaft in wohlgesetzten Worten selbst zu
zelebrieren. Die Show wurde zum „vollen
Erfolg". Die eigentliche Schau gestohlen hatte
Opel allerdings, als die Rüsselsheimer schon
vier Wochen zuvor ihr eigenes* womöglich
noch respektableres Entwicklungszentrum er-
öffneten.

Das Kölner Entwicklüngszentrum selbst bot
sich als imposante Anlage den neugierigen Besu-
chern dar. 100 Millionen Mark wuirden hier
investiert. Neben zwei riesigen Gefoäudekom-
plexen, in denen alle nur erdenklichen tech-
nischen Untersuchunigen und Erprobungen
mit Unterstützung modernster Apparaturen
Vorgenommen werden können, findet sich auf
dem riesigen Areal unmittelbar neben dem
Leverkusener Autobahnkreuz ein eigenes
Testgelände, eine Versuchsbahn mit diversen
Straßenzuständen, ein „Korrosionsibad" und
eine kreisrunde Schleuderplatte. Windtunnels,
die nacht nur Geschwindigkeiten bis Wind-
stärke 16 erzeugen, sondern bei denen sogar
Temperaturen von minus 45 Grad bis plus
60 Grad dem blasenden Luftstrom „eingege-
ben" werden können, lassen den beachtlichen
Aufwand erkennen, den man hier zu treiben
gedenkt.

Eine AufpraU-Testaniage (siehe Foto)
wurde ebenso installiert wie ein spezielles
Sicherheitslabor, das in erster Linie sekun-
däre Unfallfolgen untersuchen und durch ge-
eignete Vorkehrung bei der Gestaltung bei-
spielsweise des Lenkrades, der Lenksäule und
der Anordnung der Bedienungshebel vermei-
den soll. Auch 25 Motoren-Prüfstände, in
denen Dauerläufe über viele hundert Stunden
erfolgen können, stehen in dem Entwicklungs-
zentrum bereit. Kurzum, der hier investierte
Aufwand ist sehr erheblich. Dennoch ist da-
durch vorerst nur vordergründig der Eindruck
erweckt worden, Ford sei eine dem techni-
schen Fortschritt verschworene Firma. Erst
die hier entstehenden Automobile werden den
Beweis erbringen können, ob dem in der Tat
so ist. Die kommende bundesdeutsche Ford-
Premilere, der „Eseort", stemmt jedenfalls
hoch nicht aus Merkenich. Dort ist man ge-
genwärtig lediglich fieberhaft damit beschäf-
tigt, dem Sprößling der englischen Ford-
Familie die massiven Geburtsfehler, so gut
es geht, auszutreiben...

Autotouristen, die ihren Urlaub im Aus-
land verbringen, können die Reisekosten
durch den Kauf von Benzingutscheinen in der
Bundesrepublik zum Teil erheblich senken.
Benzingutscheine sind derzeit für sieben Län-
der erhältlich: Italien, Bulgarien, Jugoslawien,
Marokko, CSSR und neuerdings auch für Ru-
mänien und Ungarn. Besonders groß ist die
Ersparnis für Italienreisende: Der Gut-
scheinpreis für einen Liter Super-Kraftstoff
ist in Italien bis zu 30 Pfennig niedriger.
Benzingutscheine können bei den Geschäfts-
stellen der Automobil-Clubs und bei den mei-
sten Banken mit Devisenabteilungen bezogen
werden. Ein „Rückkauf" ist zum Teil aller-
dings nicht möglich, so daß man sich vorher
genau über die Bestimmungen orientieren
sollte. ' mpd

Ober der Urlaub in die Berge führt Oder
an die See — immer ist neben warmen auch
mit kühlen Tagen zu rechnen; sogar im sonni-
gen Süden. Entsprechend umfangreich fällt
das Gepäck aus, erst recht mit Kindern. Nun
hängt aber die optimale Straßenlage jedes
Wagens vom Schwerpunkt ab. Wer die Zula-
dung falsch verteilt, findet sich in einer zu
schnell angegangenen Kurve plötzlich im Gra-
ben.

Autos mit Übersteuernder Tendenz neigen
dazu, in Grenzbereichen hinten wegzubre-
chen. Bei untersteuernder Tendenz schieben
sie trotz eingeschlagener Vorderräder gerade-
aus. Die Konstrukteure streben ein weitge-
hend neutrales Fahrverhalten an. Hierzu muß
der Schwerpunkt in der Wagenmitte liegen.
Wird der Wagen für die Reise überdurch-
schnittlich stark beladen, verändert sich mit
der Schwerpunktlage auch das Fahrverhalten.
Der Fahrer muß sich darauf einstellen.
— Die Veränderung dar Fahrverh«]ten»-l£ßt.
sich beim Beladen bis zu einem gewissen Grad
beeinflussen. Falsch ist, das schwere Gepäck
im Ueberhang des Wagens, dem hinter der
Hinterachse oder vor der Vorderachse liegen-
den Raum, unterzubringen. Die Schweren Ge-
päckstücke müssen möglichst weit zum Wa-
geninnern verstaut werden. Ebenso ist darauf

zu achten, daß die für Übernachtungen wäh-
rend der Anfahrt benötigten Utensilien griff-
bereit liegen, damit nicht der ganze Koffer-
raum ausgepackt werden muß. Wenn der Wa-
gen bei einer Uebernachtung nicht in einen
sicher verschlossenen Raum steht, hilft jedoci
alle Vorsorge nicht. Das Gepäck muß ausge-
räumt werden, verlangen die Versicherer. An-
dernfalls kommen sie trotz bezahlter Prä-
mien bei einem Diebstahl nicht für den Scha-
den auf.
Der über das Alltagsmaß hinaus beladene
Wagen ändert nicht nur seine Straßenlage.
Das ganze Fahrverhalten wird in Mitleiden-
schaft gezogen. Mit vier Personen und Ge-
päck hat der Wagen mehr zu schleppen als
sonst. Er beschleunigt nicht so gut wie sonst
und benötigt längere Bremswege. Daran muß
der Fahrer unterwegs denken und seine Fahi-
weise danach einrichten. Dachlasten beein-
flussen das Kurvenverhalten und die Seiten-
- Windempfindlichkeit ganz erheblich. Auf _d£S_
Dach gehören daher möglichst leichte, aber
sperrige Teile des Reisegepäcks. Verstaut wird
möglichst flach und in die Breite. Schwerere
Gegenstände gehören nach unten, Hohe Aui-
bauten bieten dem Wind große Angriffsflä-
chen; sie sollten nach Möglichkeit vermieden
werden. kt>

Seit kurzem, dem Tag nach der Verkün-
dung einer entsprechenden Aenderuhgsver^rd-
nung im Bundesgesetzblatt, können auch Fünf-
zehnjährige das führerscheinfreie Molo 25 be -
nutzen; bis dahin betrug das Mindestalter
16 Jahre. Daß keine zusätzliche Lärmbelästi-
gung im Straßenverkehr zu befürchten sei,
hatte vorher schon der Verkehrsausschuß des
Bundesrates betont. Nicht das Benutzungsalter,
sondern die Bauvorschriften, die das Mofai25
zum leisesten motorisierten Fahrzeug machen,
sind für das Fahrgeräusch entscheidend. Auf
diesem Fahrzeug schon Fünfzehnjährigen (in
vielen anderen Ländern darf man übrigens
schon mit 14 Jahren Mopeds oder Mofas ohne
Fahrerlaubnis benutzen)' die Möglichkeit zu
geben, sich an den motorisierten Verkehr zu
gewöhnen, erhöhe die Verkehrssicherheit und
sei verkehrspolitisch notwendig. fr

Stiefkinder Stößdämpfer
Die Stoßdämpfer stellen zusammen mit
den Federn (Blatt- oder Schraubenfedern) die
Verbindung zwischen Karosserie und Radauf-
hängung, also zwischen der gefederten und
der ungefederten Masse (Achsen und Räder),
her. Die Automobilkonstrukteure verwenden
gerade auf diese Verbindung sehr viel Arbeits-
aufwand. Sie wissen, wie wichtig es ist, daß
die Stoßdämpfer alle Unebenheiten der Fahr-
bahn „schlucken"; je höher die Fahrgeschwin-
digkeit ist, um so besser muß die gefederte
und die ungefederte Masse aufeinander ab-
gestimmt sein. Arbeiten die Stoßdämpfer nicht
mehr einwandfrei, dann beginnen die Räder
zu „springen" und den Kontakt zur Fahrbahn
zu verlieren, die Straßenlage verschlechtert
sich, und zwar so erheblich, daß dadurch Un-
fälle verursacht werden können, die mit in-
takten Stoßdämpfern niemals passiert wären.

' Die Gefahr liegt nicht zuletzt darin, daß es
der Kraftfahrer meist gar nicht merkt, wenn
die Wirkung der Stoßdämpfer nachzulassen
beginnt. Das geschieht ja nicht plötzlich, son-
dern über einen längeren Zeitraum, indem
eich der Fahrer an die schlechter werdende
Straßenlage seines Fahrzeugs langsam ge-
wöhnt. Daß mit seinem eigenen Wagen etwas
nicht stimmt, merkt er möglicherweise nur,
wenn er zufällig Gelegenheit hat, ein neueres
Modell des gleichen Typs zu fahren.
Stoßdämpfer sind im Prinzip „wartungs-
frei", das heißt, sie bedürfen keiner besonde-
ren Pflege. Aber selbst unter normalen Fahi-
bedingungen hat ihr Leistungsvermögen nach
30 000 bis 40 000 Kilometern schon so stark
nachgelassen, daß sie ausgewechselt werden
sollten, und zwar immer paarweise. Wird ein
Wagen häufig auf schlechten Straßen oder gsr
im Gelände gefahren, dann sollte man sogar
noch früher an Auswechseln denken. mpd

einfach zu handhabenden, zugeklappten Ver-
deck sieht es zwar von außen auch noch gut
aus, innen ist's dann aber trotz Steckscheiben
mit Ausstellfenstern weniger schön, obwohl
man in den schalenförmig ausgearbeiteten
Sitzen aus dem 850er-Coupe von der Sitzposi-
tion her nicht zu klagen hat. Der Mittelschalt-
hebel ist griffsicher angeordnet, die Hand-
bremse liegt auf dem Tunnel zwischen den
Sitzen, und eine Freude zum Anschauen und
Fahren ist das Holzlenkrad.

Das Armaturenbrett ist ein richtiges Brett
aus Holz, bewußt spartanisch als Träger der
gut im Blickfeld liegenden drei Rundinstru-
mente gearbeitet und montiert. Das Kombi-
instrument in der Mitte zeigt Benzinstand und
Kühlwassertemperatur an und enthält sechs
Kontrolleuchten für Licht, Blinker, Benzin^

mmmmmm

Frische Luft für junge Leute: Siata 850 Spring.

reserve, öl und Lichtmaschine. Links daneben
liegt der Drehzahlmesser, rechts das Tacho-
meter mit Kilometerzähler. Die Fiat-Heizung
mit Gebläse ist mehr als ausreichend.

Wem es im offenen Wagen noch nicht win-
dig genug ist, der kann auch noch die Wind-
schutzscheibe nach vorn abklappen. Leider
verdeckt der linke Schraubengriff dafür einen
Teil des Außenspiegels, jedoch bietet der auf
das Armaturenbrett aufgesetzte Innenspiegel
hinreichendes Blickfeld nach hinten auch bei
geschlossenem Verdeck. Der Kofferraum un-
ter der Vorderhaube ist recht flach, zusätz-
liches Gepäck kann man hinter den Sitzen
verstauen und mit dem aufgeklappten Ver-
deck schützen. Vermißt haben wir bei dem
offenen Wagen ein verschließbares Innenfach,
in dem man wenigstens Autoatlas, Hand-
schuhe und Sonnen-
brille unterbringen
könnte. An den bei-
den Türen gibt es
zwar Seiten taschen,
sie liegen aber für
jedermanns Zugriff
offen. Dafür ist das
Reserverad an der
Heckwand durch ein
Schloß gesichert.
Mit der gesamten
in diesem-Fahrbericht
genannten , Ausstat-
tung kostet der Siata
850 Spring 6985 Mark
ab München. Es mag
manchen überraschen,
daß dieser Liebhäber-
wagen auf der Basis
des Fiat 850, dem das
original Fiat-Kunden-
dienstscheckheft mit
der Garantieleistung
von Fiat-Turin mit-
gegeben wird und
dessen Sich Fiat
durchaus nicht zu
schämen braucht,
nicht auch über die
deutsche Fiat-Organi-
sation vertrieben wird,
obwohl ihre Werk-
stätten den Kunden-
dienst übernehmen.
Warum sagt man da
nicht auch A, wenn
man schon B gesagt
hat? Alleinimporteur
für die Bundesrepu-
blik ist die Deutsche
Siata-Import Urbach
KG in München.

(FR-Bild)

Seite VIII / Frankfurter Rundschau

AI TO-MOTOR.VERKEHR

;.. Samstag, 29. Juni 1968, Nr. 148

Von unserem Redaktionsmitglied Helmuth Bernedier

Benzingutscheine für sieben Lander

Mofa schon mit 15 Jahren

Verstauen will gekonnt sein
Winke für die Urlaubsfahrt /Wohin mit dem schwersten Gepäckstück?

Nicht zu lange Tagesetappen einplanen) Caravän^Gesponn (FR-Bild: Seifert)

Siata 850 Spring oder der „Frühling für Automüde"
Ein kleiner Wagen im Oldtimer-Look auf Fiat-Basis / Fröhliche Fahrerfreuden bei bescheidenem Kostenrisiko

Elektronik in der Werkstatt: Diagnose-Stand (Werkbild)

„Methode Ohr" hat ausgedient
Das Volkswagenwerk stellt nun, wie be-
reits kurz gemeldet, am 1. August seinen ge-
samten Kundendienst in allen Betrieben des
Bundesgebietes und später weltweit auf ein
neues Diagnose- und Wartungssystem um. Von
diesem Termin an stehen in mehr als 2400 Be-
trieben gemeinsam mit der Firma Bosch ent-
wickelte Diagnose- und Prüfstände zur Ver-
fügung. Ein neuer Beruf in der Branche ist
damit entstanden, der des Testmechanikers.
Zur Zeit werden 3700 Mitarbeiter geschult. Ab
1. August werden dann insgesamt 10 000
Fachkräfte an den Diagnoseständen die bis-
herigen 10 000-km-lnspektionen ausführen.
Etwa eine dreiviertel Stunde dauert eine sol-
che Prüfung, die für das Auto das ist, Was
für die Amerikaner eine Generaluntersuchung
in. der Mayo-Klinik. Modernste Meßinstru-
mente decken alle Mängel am Motor (Zün-
dung, Vergaser, Kompression usw.), an. den
Bremsen, an Sturz und Spur, an der Lichtan-
lage und was es sonst noch alles zu prüfen
gibt, auf. Insgesamt sind es 62 Punkte. Der
Kunde erhält einen Diagnose- und Wartungs-

Mit einer Geschwindigkeit von 50 km/St prallt hl«r ein Auto gegen eine Betonwand. Wie haben sich Vorder- und Hinterteil des Wagen verformt? lif der Fahrgastraum stabil geblieben? Und, vor allem, was wäre mit den Insassen passiert? Die AufprölMest-Änlage im neuen Entwicklüngs-zentrum Merkenich der Ford-Werke gibt Antworten auf diese Fragen, Hochgeschwindigkeitskameras mit einer Bildfolge von bis zu 7000 Fotos pro Sekunda halten den Vorgang fest, (Siehe auch unten-stehenden Bericht), (Werkbild)

platz ankommen und dann noch prahlen,
von Hamburg bis Venedig ohne. Pause
durchgefahren zu sein. Ein solch unver-
nünftiges Verhalten ist schon fast krimi-
hell, denn diese Fahrer bringen sich selbst^
ihre Familien und andere Verkehrsteilneh-
mer in Gefahr. . • . .
4. Ohne Zweifel sind Paß- und Berg-
fahrten mit einem Pkw reizvoll und nicht
allzu schwer zu bewältigen. Unter Berück-
sichtigung der Belastung sollten Zelt-

Caravanen Sie richtig?
freunde, besonders aber die Caravaner,
Steigungen über zehn bis zwölf Prozent
unbedingt meiden. Die flachste Strecke wird
in der Hauptreisezeit immer die beste sein.
5. Große Stauungen und Verkehrsbehin-
derungen treten erfahrungsgemäß immer
dann auf, wenn die Urlauber gleich am
ersten Tag der Schulferien ihre Wohnorte
verlassen. Es wird sich immer lohnen, wenn
die Urlaubsfahrt zwei bis drei Tage später
angetreten wird und sich dadurch die Ver-

kehrslawinen etwas teilen. Die stärksten
Belastungen sind in diesem Jahr an folgen-
den Wochenenden zu erwarten:
29./30. Juni
•-•-•-•-• 20721. Juli
27728. Juli

• Denken Sie daran, daß gerade während
der Hauptreisezeit Großstadtbereiche zu
Stauräumen werden. Dies bezieht sich vor
allen Dingen auf die Gebiete um Frank-
furt am Main — Mannheim — Karlsruhe —
Stuttgart — Autobahnkreuz Nürnberg und
die Stadtdurchfährt Münchens. Planen Sie
entsprechende Umgehungsstraßen ein und
verlassen Sie ruhig einmal die stark fre-
quentierten Autobahnabschnitte.
6. Benutzen Sie die Grenzübergänge
während der Nacht oder in den ganz frü-
hen Morgenstunden. Große Schwierigkeiten
entstehen vor allem an Grenzübergängen
auf Paßhöhen, Wenn man sich in einer
vielleicht kilometerlangen Schlange die
Serpentinen aufwärts quälen muß. Ihre
Familienangehörigen und die Kupplung
Ihres Wagens Werden Ihnen dankbar sein.
• fr

Bundeswirtschaftsminister Schillers kä-
läuerhafte Meditationen über „Ford und Fort-
schritt" bei.der offiziellen Einweihungsfeier
waren zwar witzig gemeint, bewiesen aber
wohl doch nur, daß er in den letzten Jahren
kaum jemals in einem Automobil aus den
deutschen Ford-Werken gesessen hat. Gerade
der technische Fortschritt war es in der Ver-
gangenheit nicht, der die Kölner Filiale dieses
großen amerikanischen AutamobilkomiZerns
auszeichnete. Ja, das Gegenteil war mittler-
weile Gemeingut am Stammtisch geworden.
Die Kölner Wagen bestachen in den letzten
Jahren vor allem durch Biederkeit in der
Technik, hilfsweise überlagert durch glücklos-
eifriges Styling. Da aber die Konkurrenz
(sprich: Opel) schon Vor geraumer Zeit aus
dem Schlummer der goldenen fünfziger Jahre
erwacht war, geriet das deutsche Ford-Werk
ins Hintertreffen. Die Korijunkturflaute gras-
sierte bei den Kölnern so erheblich, daß ihr
Marktanteil in der Bundesrepublik einen
steilen Abwärtsschwung nahm. Neben dieser
technischen Rückständigkeit und der Unfähig-
keit, selbst aus fortschrittlichen Konstruk-
tionsprinzipien auch überzeugende Lösungen
zu entwickeln — Siehe 12 M mit seinem
Frontantrieb —, ging eine verfehlte Oeffent-
lichkeitsarbeit einher. Zuletzt waren die
„diplomatischen Beziehungen" zwischen der
bundesdeutschen Motorpresse und den Köl-
nern nahezu vollständig- eingefroren. Wo sie
noch bestanden, waren sie „eisig" wie in
einem gutfunktionierenden kalten Krieg.

Dieses negative Image, dazu der Rück-
schlag im Verkaufsgeschäft und die brutal
anstürmende Konkurrenz haben inzwischen
bei Ford Köln die Alarmslrenen heulen las-
sen. Aktivität zeigt sich plötzlich an allen
Ecken. Wachablösung und Neubesetzungen
erfolgten reihenweise. Einkäufer zogen durch
die Lande und warben um neue Männer und
neues Image. Der wichtigste Schritt, das Bild
vom konstruktiven Konservatismus abzu-
streifen, war dabei in diesen Tagen die pom-
pöse Einweihung des neuen Ford-Entwick-
lungszentrums in Köln-Merkenich. Alles, was
Rang und Namen hatte, wurde eingeladen und
herbeigeschafft. Selbst Henry Fordll höchst-
persönlich mußte der angeschlagenen Tochter
hilfreich unter die Arme greifen und ihr eini-
ges vom ehrfurchtgebietenden Glanz seines
Namens zukommen lassen. Bundeswirt-

Nie zuvor konnte ich hinter dem Steuer
eines Personenwagens soviel Sympathie von
meinen mitmotorisierten Zeitgenossen aus-
kosten, wie in den Tagen, als ich mit dem
Siata 850 Spring unterwegs war. Selbst die
stursten PS-Klassenkämpfer und Volant-Rit-
ter „mit eingebauter Vorfahrt" winkten mich
milde lächelnd aus untergeordneten Neben-
straßen heraus, und standesbewußte Fußgän-
ger vergaßen ihren Groll über die Autos,
wenn ich in der romantischen Karosse wie
ein leicht bejahrtes Blumenkind durchs in-
nerstädtische Verkehrsgewühl kutschierte.
Nur einmal zeigte mir ein behäbiger Sonn-
tagsfahrer den „Vogel", als ich seinen ebenso
behäbigen Prestigewagen auf einer Land-
straße im Taunus überholte.

Nach diesem Erlebnis begannen sich in mir
Zweifel zu regen, ob ich des mir ansonsten
bewiesenen nachsichtigen Wohlwollens auch
immer gewiß gewesen wäre, wenn die Spen-
der gewußt hätten, was sich unter der alter-
tümlich anmutenden Karosserie des Siata ver-
birgt. Es ist der quicklebendige 37-PS-Motor
des Fiat 850 und dessen hervorragend ausge-
legtes Fahrwerk, das sich hier noch besser als
am Original auswirkt, weil es einen Zentner
weniger zu tragen und einen tieferliegenden
Schwerpunkt hat. Hinzu kommen die 145-SR-
Gürtelreifen Von Kleber Colombes auf den
12-Zoll-Felgen der Speichenräder. Das ergibt
Fahreigenschaften, in die sich ein Autonarr
ebenso verlieben kann wie ein miniberockter
Teenager in die von Chef-Designer Ambrosini
entworfene Oldtimer-Karosserie.

Die sehr flache Bauart läßt das Wägelchen
länger erscheinen, als es tatsächlich ist. Mit
3,55 Meter fehlen ihm noch zwei Zentimeter
am Außenmaß der Fiat-850-Limousine bei
gleicher Breite von 1,38 Meter. Der Wende-
kreis-Durchmesser von nur 8,50 Meter sagt
genug darüber aus, wie handlich sich dieses
Fahrzeug bewegen läßt. Der leicht zugänglich
im Heck eingebaute 843-ccm-Motor mit sei-
nen 37 PS bei 5200 Umdrehungen und das gut
abgestufte Getriebe beschleunigten den Test-
wagen in knapp 13 Sekunden auf 80 km/st
und in 22 Sekunden auf 100 km/st. Als Spitze
wurden 136 km/st gestoppt — und das genügt
vollkommen, zumal man in dem offenen Wa-
gen nicht den Drang verspürt, unbedingt mit
Höchstgeschwindigkeit über die Autobahn zu
brausen. Der Testverbrauch lag bei 7,8 1/100
km, bei gemäßigter Fahrweise kommt man
mit gut einem Liter weniger aus.
. Der moderne Oldtimer ist der „Frühling
für Automüde", heißt es recht treffend im
Prospekt, ein viel Spaß bereitendes Schön-
wetterauto für diejenigen, die sich gern den
-Wind um die Nase wehen lassen. Mit dem

bericht sowie Hinweise auf eventuell erfor-
derliche Reparaturarbeiten.
Endziel der ausbaufähigen Prüfstände ist
das sogenannte „Soll- und Ist-System". Dem
Teststand wird ein kleiner Computer ange-
gliedert, der mit den Sollwerten des betrei-
fenden Typs gefüttert ist. Nach erfolgter Prü-
fung erscheint eine Karte mit den Ist-Werten.
Mit einem Blick kann der Testmechaniker ab-
lesen, was zu reparieren ist. Das neue System
bringt dem Kunden neben der Gewißheit der.
einwandfreien Ueberprüfung auch noch einen
materiellen Gewinn. Eine Inspektion am
„Käfer", die zum Beispiel zur Zeit etwa 51
Mark kostet, wird sich dann noch auf etwa
18 Mark stellen. Hinzu kommen dann natür-
lich Kosten für die eventuell erforderlichen
Reparaturarbeiten und für Materialien.,
Einer der neuen Teststände wurde dieser
Tage von dem Leiter der Abteilung Kunden-
dienst aus Wolfburg in den Räumen der Fir-
ma VW-Glöckler in Frankfurt der Presse
demonstriert. ig

Verantwortlich f. d. Motorseite: Peter KUnkenbefg

Ford und der Fortschritt
Entwicklungszentrum für 100 Millionen Mark bei Köln eingeweiht Von unserem Redaktionsmitglied Peter Klinkenberg