aus unseren unmodernen Autobahnen echte
Schnellstraßen zu machen. Es wurde schon von
anderer Seite untersucht, wie sich eine dritte
Fahrspur auswirkt. Die Kapazität einer sol-
chen dreispurigen Autobahn wird nicht etwa
nur um 50 Prozent größer, sondern sie ver-
doppelt sich sogar.
Kombiniert man nun die Möglichkeiten
technischer Art und die sich aus der „Moder-
nisierung" der Autobahnen ergebenden Kapa-
zitätsvergrößerungen, so könnte man tatsäch-
lich in absehbarer Zeit auf den Hauptschlag-
adern des Fernverkehrs eine der Zunahme der
Kraftfahrzeugzahl angemessene Verbesserung
des Verkehrsflusses erreichen. Man würde zu-
gleich den Verkehr harmonisieren, weil die
Differenzgeschwindigkeiten zwischen den ein-
zelnen- Fahrzeugen in der Ebene geringer wür-
den, man hätte an Steigungen mit der rechten
Spur eine echte Kriechspur für Lastfahrzeuge
und würde so viele der heute unvermeidlichen
Stauungen und der dadurch verursachten bö-
sen Auffahrunfälle vermeiden.
Wenn man dann noch auf ebenen Strecken
auf den Autobahnen Mindestgeschwindigkei-
ten vorschriebe, wobei uns etwa 85 km/st als
tragbar erscheinen, würde auch die notorische
Bummelei gewisser Autofahrer aufhören.
Durch diese Langsamfahrer kommt es ja vor
allem dazu, daß Lastzüge zu an sich vermeid-
baren Ueberholmanövern ansetzen müssen.
Wer einen Ferienbummel macht oder sich am
Wochenende vom Auto aus die Landschaft be-
trachten will, muß ja nicht unbedingt die
Autobahn benutzen — Landstraßen und gut
ausgebaute Bundesstraßen sind zudem vielfach
reizvoller und schöner.
Leider hat der Bundesverkehrsminister erst
kürzlich geäußert, er sei nicht für die Einfüh-
rung von Mindestgeschwindigkeiten, weil ja
an Steigungen die „dicken Brummer" diese
nicht einhalten könnten. Dies aber scheint uns
keine schlüssige Argumentation zu sein —
denn auf jeden Fall kann man auf den haupt-
sächlich vorkommenden ebenen Strecken und
auch auf leichten Gefällstrecken auch mit
Lastzügen die Mindestgeschwindigkeiten ein-
halten — und wenn man die dritte Fahrspur
hat, kann auch an Steigungen für die rest-
lichen beiden Spuren diese Mindestgeschwin-
digkeit vorgeschrieben werden. Wenn dabei
etwa einem Citroen 2 CV oder einem Goggo-
mobil die „Luft" ausgeht, dann könnten der-
artig langsame Autos ebenfalls auf die rechte
Spur ausweichen, bis es wieder schneller geht.
Es ist an sich schon sinnwidrig, wenn man
auf ausgesprochenen Schnellstraßen an Stelle
von Mindestgeschwindigkeiten sogar Höchst-
geschwindigkeiten vorschreibt, zumal nach der
Einführung der Formel acht PS/Tonne, wenn
also die Fahrzeuge ohne weiteres die hier er-
wähnten mindestens 85 km/st leicht erreichen
können und dabei glatt beherrschbar sind.
Es ist nicht damit getan, Verkehrsentlastung
zu versprechen, man muß ein solches Ver-
sprechen auch halten können. Nach dem Ver-
kehrspolitischen Programm und seinem heuti-
gen Inhalt aber ist dieses Versprechen nicht zu
halten. Dazu muß man sich etwas mehr ein-
fallen lassen.

chen Schritt wohl nicht mehr für zu kühn
halten. Wenn es noch eines Beweises bedurft
hätte, daß dem Heckmotor wicht die Zukunft
gehört, ja, daß er eine tragische Abirrung vom
rechten Weg war, der Fiat 850 „Special" liefert
ihn unfreiwilligerweise. Und das, obwohl bei
diesem Wagen das Heckmotorprinzip beacht-
lich kultiviert und zivilisiert worden ist!

Der „Special" ist also nach unserem Ur-
teil kein ganz problemloses Auto. Er ist in
Kombination mit diesem Faihrwerk bereits in
gewisser Weise übermotorisiert. Das will sa-
gen: die vorhandene Leistung kann keines-
wegs immer eingesetzt werden. Die Fahr-
sicherheit bewegt sich in engeren Grenzen als
wünschenswert. Der Gesamtkomfort ist unter-
durchschnittlich. So kann der Wagen nur als
Nahverkehrs- und Kurzstreckenfahrzeug über-
zeugen. Seine Handlichkeit macht ihn hier zu
einem Favoriten. Auf langen Strecken ist er
dagegen nur bedingt einsatzfähig. Einen
Kleinwagen mit Mittelkiasseleistungen zu re-
alisieren ist eben oft doch so etwas wie der
Versuch der Quadratur des Kreises. Oder aber
man muß jung genug sein, um all diese Nach-
teile zugunsten eines gewissen sportlichen
Flairs hinnehmen zu können.

rose Verbote, und sie dienen gleichzeitig der
Volkswirtschft.
Noch eine andere, sehr verlockende Mög-
lichkeit zur Verkehrsentlastung gibt es, und
diese kommt als Vorschlag nicht etwa von
einem der entsprechenden Referate des Bun-
desverkehrsministeriums, sondern vom Bun-
desverband des Güterfernverkehrs, also von
einem „Interessenten". Man hat dort einmal
studiert, ob man nicht mit geringen Mitteln die
Autobahnen generell dreispurig ausbauen
könnte, und zwar ohne Verbreiterung der heu-
tigen Trassen. Man hat hierfür ganz einfach
den Mittelstreifen schmaler gemacht — und
siehe da, es geht. Zwar wird die Randspur
dann nicht mehr 1,50 Meter, sondern nur noch
0,5 Meter breit sein, aber dann wird die äu-
ßere Fahrspur wie bisher 3,75 Meter breit sein,
und neben ihr sind noch zwei weitere Fahr-
spuren zu je 3,50 Meter Breite vorhanden.
Dort, wo also die Lastzüge fahren, bleibt die
Spur gleich breit wie heute, und die Spuren
der schnelleren Fahrzeuge vertragen ohne wei-
teres einen Abzug von 25 Zentimetern.
Hier, so scheint uns, liegt eine gute Chance,
mit verhältnismäßig geringem Finanzaufwand

Testverbrauch
Tankinhalt
Bremsen

Spannung
Radstand
Länge
Breite
Höhe
Leergewicht
Zuladung
Preis a. W.
Steuer (jährl.)
Haftpfl. (jährl.)

9,3 Liter/100 km (Super)
30 Liter
Scheibe/Trommel
12 Volt
2030 mm
3575 mm
1425 mm
1385 mm

700 kg
400 kg
4640 Mark
130 Mark
ca. 425 Mark brutto

Zylinder
Kühlung
Hubraum

Bohrung/Hub
Verdichtung
Leistung (DIN)
Drehmom. max.
Kolbengeschw.
Literleistung
null bis 100 km/st
Höchstgeschw.

vier (in Reihe)
Wasser
837 ccm
65/63,5 mm
9 3'1
47 PS bei 6400 U/min
6 mkg bei 4000 U/min
13,5 m/sec bei 6400 U/min
56 PS/Liter
21 sec
135 km/st

Millionensieg für Nader
Der amerikanische Rechtsanwalt Ralph
Nader gewann einen Prozeß gegen die Gene-
ral Motors, in dem es um 26 Millionen Dollar
Schadenersatz ging. Nader klagte diese Summe
wegen Verletzung der Intimsphäre ein. Der
Anwalt, der sich durch seine Forderungen
nach mehr Sicherheit bei der Automobilindu-
strie unbeliebt machte, war bedroht, über-
wacht und bespitzelt worden. kb

Es gibt aber, neben diesem Straßenbaupro-
jekt, echte Chancen, den Verkehrsfluß zu ver-
bessern. Die erste Chance besteht darin, sich
technischer Möglichkeiten zu bedienen. Schon
im Verkehrspolitischen Programm ist vorge-
sehen, daß Lastzüge zukünftig stärker motori-
siert werden sollen. Während noch vor kurzer
Zeit rund 200 PS ausreichten, um einen 32-
Tonnen-Lastzug zu bewegen, wird man in Zu-
kunft 38-Tonnen-Lastzüge mit mindestens
304-PS-Motoren bestücken müssen, entspre-
chend einer Leistungsgewichtsziffer von acht
PS pro Tonne. Nur hat man dabei wohl nicht
bedacht, daß diese stärker motorisierten Last-
züge dann auch schneller laufen könnten, denn
die Geschwindigkeitsbegrenzung auf maximal
80 km/st auf Autobahnen soll nicht geändert
werden. Dabei sind moderne Lastzüge durchaus
auch mit 100 km/st in der Ebene sicher zu fah-
ren. Jeder Autofahrer weiß, daß dies schon ge-
schieht, obwohl heutige Lastzüge noch keine
zusätzlichen Dauerbremseinrichtungen besitzen,
wie sie demnächst ebenfalls obligatorisch sein
werden.

Wenn man einmal durchrechnet, welche
Entlastungen des Verkehrs sich ergeben wür-
den, wenn man 100 km/st als erlaubte Höchst-
geschwindigkeit freigeben würde, so findet
man als Ergebnis für das Befahren einer ge-
mischten Autobahnstrecke, das heißt also eine
Strecke, in der auch Steigungen und Gefälle
bis zu sechs Prozent vorkommen, eine Zeit-
ersparnis und mithin Straßenentlastung von
fast 26 Prozent bei einer Motorleistung von
304 PS und sogar eine zeitliche Entlastung von
41 Prozent bei einer Motorleistung von 380 PS
(entsprechend einer Leistungsgewichtsziffer
von 10 PS/Tonne). Anstelle der Verbotsliste,
die bestenfalls eine Entlastung von 35 Prozent
bringen könnte — wenn man nicht auf kleinere
Fahrzeuge ausweicht und damit den Verkehr
sogar mehr belastet —, zeigt sich damit eine
Möglichkeit, eine weit größere Entlastung
allein durch technische Mittel zu erreichen und
dabei sogar noch rationell zu transportieren.
Natürlich ist es eine Frage guten Willens, ob
der Transportunternehmer sich Fahrzeuge an-
schaffen will, die mit 380-PS-Motoren aus-
gestattet und daher teurer sind also solche
heutiger Bauart. Aber hier sollte man durch
Steuerrabatte einen Anreiz geben. Solche An-
reize sind jedenfalls demokratischer als rigo-

Nicht randvoll tanken

Tankwarte neigen aus verständlichen Grün-
den dazu, den Tank randvoll zu füllen. Kann
das nicht nachteilig sein? Beim randvollen Be-
tanken besteht immer die Möglichkeit, daß
der Tankwart zuviel des Guten tut, so daß
Benzin überläuft. Der Kraftstoff verursacht
auf hellen Lacken nicht nur häßliche Flecken,
sondern er schadet dem Lack überhaupt. An
warmen Tagen sollte der Tank ohnehin nicht
bis auf den letzten Tropfen ausgenützt wer-
den. Die meisten Wagen haben keinen Aus-
gleichsbehälter, so daß Benzin an heißen Ta-
gen zur Entlüftung herausgedrückt wird. Das
Schlimme dabei ist nicht die verlorengehende
Benzinmenge, sondern die durch sie verur-
sachte Brandgefahr. Schon ein einziger achtlos

so unangenehmen Nickschwingungen, die auf
die Dauer unerträglich werden können. Aber
auch kurze Stöße durch Querfugen, Buckel
und Straßenbahnschienen kommen mit einer
Brutalität bei den Wageninsassen an, die
Proteste provozieren muß. Selbst starke Zu-
ladung kann diesen mangelhaften Komfort
nicht wesentlich veredeln. Es ist insgesamt
so, daß das Fahrwerk sich selbst mit Normal-
reifen schon so benimmt, als ob ungeeignete
Stahlgürtelreifen montiert wären. Poltriger
und spröder geht's kaum noch. Von Kultur
fast keine Spur.
Diese beiden Komfortdefekte — Lärm und
rabiate Federung — stechen so stark hervor,
daß sie selbst die vielen guten Seiten dieses
properen kleinen Wagens überschatten. Die
Karosserie ist sehr geschickt gestaltet Der
Wagen ist ein echter Viersitzer, keineswegs
nur ein Zweisitzer mit zwei Kurzstrecken-
notsitzen hinten. Auch der Kofferraum unter
der Fronthaube faßt mehr, als man anfänglich
vermutet. Und hinter dem Rücksitz auf der
Fensterablage läßt sich keineswegs nur
Mantel oder Jacke ablegen. Da passen dicke
Aktentaschen oder kleinere Koffer ohne wei-
teres hin.

Die Sitzanordnung ist selbst für Teutonen
ausreichend. Es bleibt für den Fahrer auch
dann genug Kopffreiheit, wenn er keine Ita-
liener- oder Japanerstatur hat. Als ab-
schreckend haben wir wieder einmal die bei
Fiat immer noch im Gebrauch befindliche
Kunststoffausstattung kennengelernt. Das ver-
wendete Material würde in seiner primitiven
Luftundurchlässigkeit einem frühen „Saporo-
schez" wohl verziehen werden können. Aus
Turin kommend, ist es dagegen ein Zeichen
von Phantasiearmut und Barbarei.

Die Bedienung des Wagens ist denkbar pro-
blemlos. Die Lenkung ist angenehm leicht-
gängig, ohne doch bereits allzuviel Kurbelei
zu verlangen. Die Schaltung will handfest an-
gepackt sein. Die Porsche-Synchronisierung
ist nicht die sanfteste. Das Gaspedal wird wohl
vor allem zur Verhinderung zu hohen Ver-
brauchs von einer strammen Feder zurück-
gehalten, so daß volles Durchtreten einiges an
Fußkraft verlangt. Ziemlich störend sind die
vorderen Radkästen, die die Bewegungsfreiheit
erheblich einengen.
Solange man den „Special" nur flott und
nicht scharf bewegt, kommen seine angeneh-
men Seiten deutlich zum Tragen. Er imponiert
in erster Linie durch seine fröhliche Handlich-
keit. Die Probleme kommen aber rasch zum
Vorschein, wenn man ihn hart „'rannimmt".
Dann können nämlich die Fahreigenschaften
giftig werden. In der Kurve macht sich der
Heckmotor gegebenenfalls drastisch bemerk-
bar. Der Wagen kann im Ernstfall brutal
schleudern. Er stellt gerade an den, der die
vorhandene Leistung ausspielen möchte, hohe
Anforderungen.
In dieser Hinsicht ist dieser kleine Fiat
keineswegs mehr auf der Höhe der Zeit. Heute
wünschen wir uns Fahrzeuge mit problem-
losen, ungiftigen Eigenschaften, selbst wenn
der Fahrer einmal eine Kurve unterschätzt
hat und möglicherweise zu allem Ueberfluß
auch noch im falschen Moment auf die Bremse
steigt. Solche Forderungen sind keineswegs
blasse Theorie, sondern bei der Konkurrenz
bereits verwirklicht. Man sollte sich in Turin
endlich daranmachen, es einmal mit dem
Frontantrieb zu versuchen. Angesichts der
Fülle bereits auf dem Markt vorhandener
Frontantriebswagen kann das Werk einen sol-

Mit Kindern im Auto zu fahren ist in er-
ster Linie ein menschliches und psychologi-
sches Problem; denn es setzt von den Erwach-
senen Einsicht und Verständnis in die Psyche
der kleinen Erdenbürger voraus. Daheim gibt
es Kindermöbel, aber im Auto werden Kinder
auf Erwachsenensitze verfrachtet. Während
wir Großen uns bei Kurvenfahrt zum Beispiel
gegen den Wagenboden stemmen können, ha-
ben die Kinder noch keinen Halt, sie können
sich nicht abstützen, ihre Beinchen baumeln
hilflos in der Luft.
Selbst wenn Ihr Nachwuchs noch so auto-
begeistert ist: setzen Sie ein Kind nie auf den
besonders gefährdeten Beifahrersitz. Kinder
gehören grundsätzlich auf die Rücksitze. An-
dernfalls wird Ihr Kind bei einer plötzlichen
Notbremsung unvermittelt gegen Armaturen-
brett oder Windschutzscheibe geschleudert:
Und solch ein Aufprall geht selten ohne Ver-
letzungen ab.
Wer mit Kindern Auto fährt, sollte sich
vor allem keine zu großen Strecken vorneh-
men. Bei Tagesetappen von 300 Kilometern,
die Erwachsenen nichts ausmachen, sind Kin-
der'schon überfordert. Wenn man sich das
einmal klargemacht hat, bekommt man die
richtige Einstellung. Darum auch unser Hin-
weis, daß das Fahren mit den kleinen Erden-
bürgern in erster Linie ein psychologisches
Problem ist.

Bei der heutigen Verkehrsdichte mögen
Sie selbst noch so aufmerksam und gekonnt
fahren, es bleibt die Gefahr, daß Sie durch
die Unvernunft eines anderen in einen Unfall
verwickelt werden. Wer Kinder im Auto hat,
trägt da doppelte Verantwortung. Aus diesem
Grund sei hier kurz skizziert, wie man Kinder
sichern kann, um auch kritische Situationen
zu meistern.

Babys ohne zwingenden Grund auf grö-
ßere Fahrt mitzunehmen, ist kaum zu
rechtfertigen. Wenn man zu Hause wirklich
keinen Babysitter hat, ist das Kleine in einer
fixierten Tragtasche auf den Rücksitzen wohl
einigermaßen geborgen; aber daheim, in der
vertrauten Umgebung, fühlt es sich bestimmt
wohler als unterwegs.
Sehr im Kommen sind die sogenannten
Kindersitze für Zwei- bis Dreijährige. Die
meisten werden mit ihrer Halterung einfach
über die Lehne gehängt. Das verleitet dazu,

das Kind auf dem Beifahrersitz zu postieren;
aber machen Sie das nicht! Auch nicht bei
Stadtfahrten. Das Risiko ist zu groß. Am be-
sten sind leicht zu handhabende, abwaschbare,
vor ,allem gut gepolsterte Kindersitze ohne
scharfe Kanten. Sie sollen eine weiche Kopf-
stütze haben, die beim Bremsen den Kopf des
Kindes fixiert.
Sicherheitsgurte für Kinder gibt es in der
Bundesrepublik nicht, weil der Gesetzgeber
noch keine Richtlinien für eine Bauartgeneh-
migung erlassen hat. Normale Gurte dürfen
bei einem Kind nicht angelegt werden, weil sie
für den Körperbau Erwachsener berechnet
sind.
Die Firma Klippan, unbestritten ein Avant-
gardist unter den Gurtproduzenten, hat aber
einen gutdurchdachten Junior-Gurt entwik-
kelt, der aus einer rückstoßfreien Dämp-
fungseinrichtung und einem kombinierten
Brust-Schulter-Gurt besteht. In diesem prak-
tischen Haltegurt kann das Kind sich im
Fond genügend frei bewegen, es kann sitzen,
liegen oder spielen. Und doch ist es gesichert.
Ganz neu ist ein englischer Sicherheitsgurt
mit dem Namen „Guardian-Angel" (Schutz-
engel), der vom Britischen Normeninstitut ge-
prüft und für Kinder bis zu 36 Kilogramm
Gewicht zugelassen ist. Er besteht aus einem
Schulterriemen und einem Schoßgurt mit Si-
cherheitsverschluß.
Da sich Kinder im Auto schnell langweilen
und normalerweise kaum Freude an land-
schaftlichen Schönheiten oder heimatkundli-
chen Belehrungen haben, spielen sie oft an
allem Erreichbaren, so auch an den Türen.
Denken Sie bitte daran, daß die Fondtüren
verriegelt werden. Am besten setzt sich ein
Erwachsener mit in den Fond.
Ansonsten fahren Sie bitte besonders ver-
halten und besonnen. Rechnen Sie immer mit
rücksichtslosen Zeitgenossen, kuppeln und
bremsen Sie weich, machen Sie keine ruck-
artigen Lenkbewegungen, vermeiden Sie brüs-
kes Überholen und jähes Bremsen. Das alles
trägt entscheidend mit dazu bei, daß sich Kin-
der auch bei längeren Fahrten wohl fühlen
und keine Übelkeit erleiden. Legen Sie vor
allem öfter eine Pause ein, damit sich Ihre
kleinen Mitfahrer im Freien tummeln können.

Daß dabei auch die Transportkosten stei-
gen, weil fünf Lastwagen mehr an Personal-
kosten und Kraftstoffkosten erfordern als ein

2550t«

Seite VIII / Frankfurter Rundschau

Fiat 850 Special

Samstag, 3. August 1968, Nr. 178

Abb.2 Autobahn' 'dreispurig ohne Standspur

AUTO «MOTOR »VERKEHR

-**" &i

WIWm$P&*%?M

ilii

Handlich, ober laut: Fiat 850 „Special".

(FR-BIld)

Wer jetzt in die Ferien gefahren ist, kann
ein Lied davon singen: Unsere Straßen plat-
zen aus den Nähten, Stauungen auf den Auto-
bahnen sind an der Tagesordnung, und ob-
wohl in der Ferienzeit die meisten Lastzüge
auf Nachtschichten übergingen, gibt es kei-
nen harmonischen Verkehr mehr. Wer seine
Nerven liebt, benutzt Autoreisezüge, wenn er
auf seinen Wagen auch am Ferienziel nicht
verzichten will, oder er fährt wie vor 30 Jah-
ren über Bundesstraßen. Auf der Autobahn
weiß heute niemand mehr, ob er sein Tages-
ziel erreicht oder in einen Massenunfall ver-
wickelt wird. Also tut eine echte Straßenent-
lastung, insbesondere auf den Autobahnen als
den wirklichen Verkehrshauptadern, dringend
not.

Bundesverkehrsminister Leber hat in sei-
nem verkehrspolitischen Programm eine solche
Straßenentlastung versprochen. Er hat zu die-
sem Zweck (mit dem Hintergedanken einer
Verbesserung der Bundesbahnbilanzen) vor
allem die „dicken Brummer" aufs Korn ge-
nommen. Er hat also eine Verbotsliste für be-
stimmte Güter aufgestellt, deren Umfang etwa
35 Prozent aller heute vom Güterfernverkehr
transportierten Warenmengen von der Straße

.3mVoJtbsdfjahJwimiisüd..

Kleine Kraftpakete
haben nach dem
Motto „Mehr sein als
scheinen" seit eh und
je ihren Reiz. Da
kommt so ein un-
scheinbarer Zwerg
daher und entpuppt
sich vor den Augen
der überholten Um-
welt als Tiefstapler.
Seine Fahrleistungen können mithalten mit
denen von „einer Treppe höher". So mancher
hat da seine helle Freude daran. Aber schon
der Psychologe sieht es von einer etwas ernste-
ren Seite und spricht von Aggressionen, die da
abreagiert werden. Und daß solche Kraftpakete
auch tatsächlich ihre Probleme haben können,
zeigte uns jetzt der Fiat 850 „Special".
Zunächst: soviel PS — 47 Stück! — für so-
wenig Geld — 4640 Mark — bekommt man
weit und breit nicht wieder. Das war schon
immer ein Grundsatz des Fiat-Supermarktes.
Der „Special" ist im wesentlichen nichts ande-
res als die normale kleine 850er-Limousine mit
überarbeitetem Fahrwerk und dem hoch-
getrimmten Motor, der früher dem feschen
kleinen Coupe vorbehalten war. Die Maschine
verträgt diese Hochleistung offensichtlich sehr
gut. Sie ist sehr munter und fürchtet sich auch
nicht vor „japanischen" Drehzahlen. Alle 47
Pferde sind nämlich erst bei. 6400 U/min los,
und auch darüber ist der Motor noch nicht am
Ende. Andererseits ist dieses schnelle Maschin-
chen unten'rum alles andere als unelastisch.
Man kann ausgesprochen bummeln, ohne daß
es aus der Fasson gerät und zu stottern anfängt.
Vierter Gang unterhalb von 40 km/st ruckfrei
einsetzbar: Was kann man mehr verlangen?
Gleichzeitig ist dieser zähe kleine Bursche
noch einigermaßen genügsam. Unser Testver-
brauch erreichte 9,3 Liter auf 100 km. Aller-
dings ist bei der hohen Verdichtung Super
vonnöten. Wer auf den Pfennig sieht, darf auch
mixen: halbe/halbe verträgt der Motor offen-
sichtlich einwandfrei. Einen schweren Nachteil
hat dieses sonst so sympathische Triebwerk
allerdings: Es röhrt wie ein Hirsch in der
Brunft. Das Geräuschniveau erreicht bei In-
anspruchnahme des zur Verfügung stehenden
Drehzahl- und Leistungspotentials unzumut-
bare Regionen.

Neben dem Lärm werden die Insassen
aber auch durch das Fahrwerk strapaziert.
Komfort kann man das leider nicht nennen,
was Fiat da anbietet. Um unterhalb des Grenz-
bereiches eine ordentliche Straßenlage zu ge-
winnen, mußte man bei einer ziemlich stram-
men Federungsauslegung bleiben. In Verbin-
dung mit einem so kurzen Radstand wie die-
sem ergibt das insgesamt nur arg durch-
schnittliche Komfortwerte. Vor allem neigt
der Wagen mit seinem schweren Heck zu den

Lastzug, liegt auf der Hand. Verteuerte Trans-
porte aber bedeuten auch steigende Preise auf
allen Lebensgebieten, und Minister Schiller,
der zur Zeit mit Recht stolz ist auf die im
letzten Jahr erreichte Preisstabilität, wäre
sicherlich wenig glücklich, wenn er einmal
von seinen Fachleuten die Auswirkungen
steigender Transportkosten auf die Preise
genau ermitteln ließe. Die Zahlen, die in die-
sem Zusammenhang gelegentlich von Minister
Leber zu erfahren sind, stimmen nur halb,
wenn überhaupt. Aber dies sei hier außer
acht gelassen, es soll ja bei dieser Unter-
suchung nur um den Verkehr gehen und um
mögliche Straßenentlastung.

Es gibt tatsächlich Möglichkeiten, die
Straßen zu entlasten. Die erste und aller-
wichtigste ist der Straßenbau. Mehr und bes-
sere Straßen können zweifellos den Verkehr
auch am besten entlasten, aber da schon der
Vorgänger von Minister Leber die Zügel
schleifen und sich aus den Einkünften der
Mineralölsteuer 50 Prozent von seinen Mi-
nisterkollegen für andere Zwecke „abknöp-
fen" ließ, reicht das Geld für einen wirklich
dem zunehmenden Verkehr adäquaten
Straßenbau nicht. Und die neuen Verspre-
chungen des Verkehrsministers, ein langfristi-
ges Straßenbauprogramm bis zum Jahre 1985
mit etwa 85 Milliarden Mark als das „größte
europäische Straßenprogramm überhaupt"
aufzustellen, besagt noch nichts, denn die
Realisierung ist noch keineswegs garantiert.
Schon nach der nächsten Wahl im Jahr 1969
kann ein anderer Mann auf Herrn Lebers
Sessel sitzen, und ob der sich dann an dieses
Programm halten wird, weiß niemand. Und
wenn doch, dann würden auch diese enormen
Mittel nur einen bescheidenen Beitrag bedeu-
ten, denn bis zum Jahre 1985 wird sich die
Zahl der Kraftfahrzeuge noch einmal verdop-
pelt haben.

von einem Passanten in den Rinnstein gewor-
fener Zigarettenrest kann den Wagen in ein
Flammenmeer einhüllen und vollständig ver-
nichten, kb

Neue Ausstellungsräume
, Neue repräsentative Ausstellungsräume hat
in diesen Tagen die Frankfurter Niederlassung
der Deutschen Fiat AG fertiggestellt. Mit einem
Kostenaufwand von rund 350 000 Mark wurde
in der Mainzer Landstraße die Möglichkeit ge-
schaffen, das gesamte Fiat-Pkw-Programm
großzügig zur Schau stellen zu können. Von
Frankfurt aus werden mehrere hundert Fiat-
Händler betreut. fr

Etappen-Pauschale
Die südfranzösische Stadt Lyon bietet
Durchreisenden eine sogenannte Etappen-
pauschale von 24 Mark je Person. Sie enthält
Uebernachtung mit Bad, Abendessen, Stadt-
besichtigung, Frühstück. Wagenwäsche. kb

Flitterwochenrabatt

Zahlreiche portugiesische Hotels und Pen-
sionen gewähren Brautpaaren einen Flitter-
.wochenrabatt, der bis zu 50 Prozent betragen
'kann. Interessenten müssen bei ihrem Reise-
büro einen Brautpaß beantragen. • kb

verbannen soll. Er hat außerdem geplant, für
den Güterfernverkehr keine neuen Konzes-
sionen mehr zu geben und alte Konzessionen,
die aufgegeben werden, nicht' mehr zu er-
neuern. Schließlich hat er Sondersteuern vor-
gesehen, durch die bei Fahrzeugen, die mehr
als vier Tonnen Nutzlast befördern können,
beim genehmigten Güterfernverkehr je be-
förderter Tonne und Kilometer ein Pfennig
und beim Werksfernverkehr sogar drei bis fünf
Pfennig zu entrichten sind. Betroffen sind hier-
von rund 25 000 Lastzüge des genehmigten
Güterfernverkehrs und die etwa dreifache Zahl
von Fahrzeugen des Werkfernverkehrs.

Um aber nicht allzu bösartig zu erscheinen,
läßt der Minister den Transportunternehmern
eine Chance: Er stellt Fahrzeuge bis zu vier
Tonnen Nutzlast frei. Wenn also ein Transport-
unternehmer anstelle eines Lastzuges von 32
Tonnen Gesamtgewicht und etwa 20 Tonnen
Nutzlast nun auf fünf Lkw mit je vier Tonnen
Nutzlast umsteigt, so kann er dies tun und
braucht auch keine Sonderbesteuerung zu
fürchten. Wem ist damit gedient? Werden die
Straßen damit entlastet?

Der Güterfernverkehr sagt nein, und uns
scheint, daß er damit recht hat. Die Straßen-
belastung ergibt sich aus den auf der Straße
fahrenden Fahrzeugen, deren Geschwindigkeit
und dem von ihnen beanspruchten Verkehrs-
raum. Also muß man hierbei nicht nur den
Platz berücksichtigen, den die Fahrzeuge beim
Parken beanspruchen, sondern im fließenden
Verkehr auch den Sicherheitsabstand von
Fahrzeug zu Fahrzeug. Wenn man rechnet,
kommt man zu folgendem Ergebnis:

Bei der heute auf Autobahnen zugelasse-
nen Höchstgeschwindigkeit für Lastkraft-
wagen und einem Sicherheitsabstand nach
vorn und hinten von nur 50 Meter ergibt sich
für den Lastzug eine beanspruchte Strecken-
länge von 118 Meter (2x50+18), für fünf Last-
wagen von je vier Tonnen Nutzlast aber eine
Streckenlänge von 330 Meter (6x50+5x6). Da_
mit kann man den Verkehr offensichtlich noch
nicht entlasten.

Verantwortlich t. d. Motorseite: Peter Klinkenberg

Der röhrende Hirsch aus Turin
Fiat 850 „Special" mit 47 PS ist kein ganz problemloses Auto mehr

Von unserem RedaktionsmitgÜed Peter Klinkenberg

Eine „Zauberformel" für unsere Autobahnen
Doppelte Kapazität durch dritte Fahrspur, Tempo 100 für Lastwagen und Mindestgeschwindigkeit 85 km/st

Von unserem Fachmitarbeiter Albrecht-Wolf Mantzel

Kinder verlangen anderen Fahrstil
Was man bei Familienfahrten beachten sollte / Öfter Pausen machen

Von unserem Fachmiiarbeiter Eberhard Seifert

Abb.1 Autobahn zweispurig mit Standspur

nrr

375 350

l(2550c«