



Der Renault 25 steht ab 7. April bei den Händlern. Die Preise: R 25 TS 21 900 DM, R 25 GTS 25 300 DM, R 25 GTX 29 000 DM, R 25 V 6 Injection 36 450 DM, R 25 GTD 26 600 DM, R 25 Turbo D 30 300 DM und R 25 Turbo DX 36 450 DM.

Austin Rover stellt in diesen Tagen das Modell »Maestro« mit Stufenheck vor. Das Unternehmen hat, wie in der vergangenen Woche bekannt wurde, mit MASSA einen Händlervvertrag geschlossen. Demnach sollen vom Sommer an einzelne Modelle in Supermärkten der MASSA-Kette angeboten werden.

Daimler Benz wird mit dem neuen T-Modell der Nachfolge-Baureihe 200 bis 280 erstmals einen Personenwagen mit permanentem Allradantrieb ausrüsten.

Der Audi 100 ist in seiner Klasse von Lesern einer Fachzeitschrift zum »Auto der Vernunft« gewählt worden.

Am 13. April wird bei Peugeot-Händlern Verkaufsbeginn der neuen 505 Turbo und 205 GTI sein; für beide Wagen stehen die Preise bislang noch nicht fest.

Renault kommt mit einer Turbo-Version des R 11 auf den Markt.

Abschlepper muß sofort herbei

(gri) Eines der ärgerlichsten Erlebnisse eines Kraftfahrers ist es, wenn der ihm gehörige Parkplatz von einem anderen besetzt ist. Die Polizei sieht so etwas als Bagatelle an und ist nur zögernd bereit, zu kommen. Hier gibt es nach einem Urteil des Landgerichts Frankfurt (2/1 S 59/83) ein probates Mittel: Der Betroffene kann einen Abschleppdienst alarmieren und das fremde Auto wegziehen lassen. Der Falschparker gilt nämlich zivilrechtlich als »Besitzentzieher«. Der rechtmäßige Besitzer kann sich dagegen mit Gewalt zur Wehr setzen. Er muß allerdings in solchen Fällen »sofort« handeln. Dieses »Sofort« heißt nicht, daß es nach Minuten zu geschehen hat; es genügt, wenn er am gleichen Abend oder sogar am nächsten Tag mit Hilfe des Abschleppwagens das störende Fahrzeug entfernt.

Die Kosten des Abschleppens treffen dann den unberechtigten Parker.

80 % wählen Teilkasko mit Selbstbeteiligung

Die weitaus meisten Autofahrer haben das zum Jahreswechsel von der Versicherungswirtschaft unterbreitete Angebot einer Teilkasko-Versicherung mit 300 DM Selbstbeteiligung akzeptiert. Wie vom Verband der Autoversicherer zu erfahren war, haben sich etwa 80 Prozent der über 14 Millionen Teilkasko-Versicherten für eine solche Beteiligung im Schadenfall entschieden. Der Rest blieb bei der (erheblich teureren) Teilkasko-Police ohne Selbstbeteiligung. Für die Fahrer gängiger Wagentypen bedeutet die Selbstbeteiligung einen Nachschuß auf die Jahresprämie von 20 DM bis 70 DM. Mit der Neueregung hoffen die Versicherer, der steigenden Zahl von Bagatellschäden Herr zu werden.

Von 100 Verkehrstoten jedes fünfte Opfer unter Alkohol

Von 100 Menschen, die bei einem Verkehrsunfall ums Leben kamen, standen statistisch 22 unter dem Einfluß von Alkohol. Diese Zahl habe sich in den letzten Jahren nur geringfügig verändert, teilten in Berlin Experten auf einem Seminar des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr mit. Mehr als die Hälfte aller Verurteilungen von Verkehrssündern beruhen auf dem unerlaubten Fahren unter Alkoholeinfluß.

Borgward – es waren einmal

Drei Räder, zwei Zylinder und 17 PS

Erinnerungen an legendäre Autos leben wieder auf. Für rund drei Monate steht die Bremer Steintor-Galerie ganz im Zeichen des viergeteilten Rhombus – Markenzeichen der unvergessenen Autofirma Borgward. Schon in den ersten Tagen nach der Eröffnung drängten sich Tausende von Besuchern zwischen den Veteranen aus Lack- und Chrom, zahllosen Vitrinen mit Glanzpapierprospekten, Fotografien, Alltagsgegenständen und Werbeplakaten und atmeten Geist und Glamour der »Golden Fifties«.

Adrette Mädchen winken aus Cabrios, freundliche Tankwarte (!) öffnen den Türschlag, Betriebsanleitungen preisen die Modelle. Prunkstück der Ausstellung ist ein viertüriger Hansa 1500, Baujahr 1949, schwarz, mit geteilter Frontscheibe und dunkelroten Ledersitzen – die einzige noch existierende Limousine dieses Luxusmodells, das als erstes deutsches nach amerikanischem Vorbild gestylt war.

Borgward – in der Tat ein Mythos. Die drei Bestandteile des Unternehmens Borgward, Hansa-Lloyd und Goliath – mit 20 000 Beschäftigten größte Bremer Firma aller Zeiten, verkörpern, wie Galerist und Ausstellungsinitiator

Schon gefahren: Saab 900 Turbo 16 S

Saab – Sechzehn – Sssssssss . . .

Man muß sich das auf der Zunge zergehen lassen, denn wie er sich spricht, so fährt er: Saab Sechzehn Ssssss. Dabei sollte der Neuling eigentlich »Aero« heißen. Das scheiterte aber hierzulande an Bedenken des Hauses Opel, das unter gleichem Namen einmal ein Kabrio auf dem Markt hatte und nun den Daumen auf »Aero« hält. So heißt das neue Spitzenmodell des schwedischen Herstellers Saab 900 Turbo 16 S, womit bei aller Umständlichkeit zugleich alles Wesentliche über dieses faszinierende Stück bereits gesagt ist: Baureihe 900, Turbolader, 4 Ventile pro Zylinder und S-Paket, was zusätzliche Ausstattung mit Stabilisatoren vorn und hinten, seitlichen Luftleitschürzen, tiefer gelegtem Fahrwerk und Spezial-Alufelgen bedeutet.

Die 175 PS leistende 16-Ventil-Maschine mit Garrett-Abgas-turbolader gibt es auch für alle anderen Karosserievarianten der Baureihe 900. Die Preise reichen dabei von 42 200 DM für die zeitürige Limousine bis hinauf zu 43 500 DM, die für den »S« zu berappen sind. Darüber rangiert noch der 900 turbo CD mit 54 975 DM, allerdings ist dieses Modell für den deutschen Markt kaum interessant.

Schon gefahren: Daihatsu Charade Turbo

Feuer in der Einkaufstasche

Was den Großen recht ist, ist den Kleinen billig. Ergänzt der japanische Hersteller Daihatsu (Importeur: Walter Hagen, Krefeld) im vergangenen Herbst sein Kleinwagenangebot um eine sehr sinnvolle, weil sparsame Diesel-Variante des »Charade«, so schiebt das Unternehmen jetzt auch auf dem deutschen Markt eine Turbo-Version nach, die in Japan schon seit längerer Zeit angeboten wird.

Dieser Daihatsu Turbo bietet mit drei Zylindern und knapp einem Liter Hubraum die zur Zeit kleinste mit einem Abgas-turbolader »beflügelte« Maschine. 68 PS (50 kw) leistet der »Charade Turbo«, und diese Leistung gibt der fahrenden Einkaufstasche (Länge: 3,60 m) eine Spitzengeschwindigkeit von immerhin 160 km/st. Aus dem Stand geht die kleine Kiste mit enormem Donnern in 12 Sekunden auf Tempo 100.

Das Fahrwerk wurde dazu etwas strammer

Eine Menge Geld für vier Zylinder, zwei Türen und zwei Liter Hubraum? Theoretisch ja. In der Praxis wird aber kaum einer, der sich in der Zeit der Spar- und Abgasdiskussionen für Rasen-Autos einen Sinn bewahrt hat, an der Preiswürdigkeit dieses Wagens zweifeln. Schließlich umfaßt die serienmäßige Ausstattung beheizte

abgestimmt, was den ohnehin nicht gerade traumhaften Fahrkomfort der »Charade« zusätzlich mindert. Man muß wohl einen sehr jugendlichen Steiß besitzen, um an diesem harten Knöchelchen auf Dauer Freude zu finden. Ähnlich steht es mit der Optik. Aus der recht harmonisch wirkenden »Charade« (ohne Turbo) haben die Designer ein recht motzig ausschauendes Gefährt (mit Turbo) gemacht. Grelle Farben innen und außen signalisieren: Der Einkaufstasche wurde Feuer gemacht.

Der Verbrauch des Winzlings ist mit der Leistung gestiegen. Nach DIN-Norm sollen das bei Tempo 90 genau 5 Liter Normalbenzin sein, bei Tempo 120 seien es 7,5 und im Stadtzyklus 7,4 Liter. Bei einem Tankinhalt von 35 Litern sollte die Reichweite des Daihatsu Turbo bei rund 500 km liegen. 13 990 DM soll der »aufgeblasene« Zweitürer kosten, wenn er demnächst beim Händler steht.

Klaus Beck



Zum Verkauf steht der Saab 16 Ventiler ab sofort. Ausgeliefert werden die ersten Fahrzeuge im Laufe des nächsten Monats. Vom Sommer an werden dabei auch erstmals Modelle im Farbton »perlmutter« sein, das ist ein Metallweiß, das diese eigenwillige Fahrzeug noch eleganter macht.

Sitze, Servolenkung, elektrisches Schiebedach, Lautsprecher, Zentralverriegelung usw. Gegen Aufpreis wird innen Leder und außen Sonderlack geboten.

Auch Leistung, Komfort und Fahrspaß gibt es bei diesem Saab in Menge. Und bei ersten Testfahrten drängte sich vom Fahr- und Leistungsverhalten die Erinnerung an viele schöne Kilometer mit einem BMW 530 auf, der zwar einer anderen Spezies von Auto angehörte, aber ehe- dem ähnlich temperamentvoll und begeisternd zur Sache ging . . .

Der neue Saab ist wegen seiner Eigenwilligkeit nur schwer mit anderen automobilen Zeitgenossen zu vergleichen. Er ist deshalb auch nichts für Leute, die sich mit ihrem Gefährt dekorieren. Bei einem Saab 16 S brauchen die Nachbarn Nachhilfe. Sie könnten sonst glauben, es habe schon wieder für ein »anständiges Auto« nicht gereicht.

Form und Konzept – darüber ist beim Saab kaum zu streiten. Man nimmt ihn mit Leidenschaft, oder man läßt die Finger davon. Eine Rakete, die ein Panzer ist, oder umgekehrt? – Ein kriegerischer Vergleich, gewiß, aber ein Leergewicht von mehr als 1300 kg (bei einer Länge von 4,74 m) und eine Spitzengeschwindigkeit deutlich jenseits Tempo 200 legen ihn nahe.

Dabei ist die »Spitze« gar nicht entscheidend; auch nicht die 8,7 Sekunden, die der Saab aus dem Stand bis auf Tempo 100 braucht. (Die bringt ein Golf GTI auch, und der kostet die Hälfte). Wichtiger ist vielmehr, mit welchem Dampf beispielsweise dieser Wagen im dritten von fünf Gängen von Tempo 80 auf 150 schießt. – Das ist wahrhaftig eine Wucht. In nackten Zahlen: Das maximale Drehmoment des 16-Ventiler-Turbos liegt bei 273 Nm (3000 U/min), das sind sogar noch ein paar Newtonmeter mehr als bei dem gewiß nicht schwächlichen Audi 200 Turbo, der zudem noch einen Zylinder mehr hat.

Dabei frißt der Einspritzer, was man ihm gibt. Wenn es sein muß, auch Normalbenzin, ganz gleich, ob mit oder ohne Blei. Wie alle Turbo Saabs verfügt auch dieser über einen elektronisch gesteuerten Klopfsensor, der den Ladedruck zurücknimmt, wenn die Verbrennung nicht mehr optimal ist. Neu ist bei dem 16-Ventiler ein Ladeluftkühler. Mit der Kühlung wird die Luft dichter und sauerstoffreicher, was der Verbrennung doppelt zugute kommt. Die Ventilstöße werden hydraulisch betätigt, der Wartungsaufwand für die Maschine ist damit zugleich stark eingegrenzt. Keinem Saab-Monteur muß also angesichts der 16 Ventile das Nackenhaar sträuben.

Saab-Ingenieure, nach dem Warum des Aufwands bei der Motorenkonstruktion befragt, verweisen stolz auf ein Mehr an Leistung von 20 Prozent (im Vergleich zum Saab Turbo, der auch künftig angeboten wird) bei einem gleichzeitigen Minus im Spritverbrauch von 10 Prozent. Bei Tempo 90 braucht der Saab demnach 7,2 Liter Super, bei Tempo 120 sind es 9,8 und im Stadtzyklus 12,4 Liter.

Wir haben bei ersten Probefahrten über rund 500 Kilometer Fahrtstrecke und bei idealen Straßenverhältnissen auf die Konditionen der DIN-Norm wenig gegeben und durchschnittlich rund 18 Liter hinausgeblasen. Zugegeben, das muß nicht sein; aber wie heißt doch gleich das alte Lied? Richtig: »Aber schön war es doch«.

Klaus Beck



Den Daihatsu Turbo gibt es auch in Zweifarbenlackierung rot-schwarz

NSDAP beigetreten war und »Wehrwirtschaftsführer« wurde, produzierten rund 8000 Borgward-Arbeiter fast ausschließlich Rüstungsgüter. Neben Lastwagen wurden vor allen Dingen Artillerie-Zugmaschinen gebaut.

Weitgehend im dunkeln bleibt jedoch, was den Produzenten der »deutschen Wertarbeit-Autos« nach einem kometenhaften Aufstieg nach dem Krieg dann doch in die Pleite trieb. 1961 fand sich für den viertgrößten deutschen Autokonzern mit einem Marktanteil von neun Prozent kein Interessent. Der Maschinenpark wurde schließlich für 14 Millionen Mark nach Mexiko verkauft. Dieses Ende öffnet Spekulationen und Sagen noch heute Tür und Tor. War es die Unwirtschaftlichkeit von drei eigenständigen Werken, die aufrecht erhalten werden mußten? Oder die 44 verschiedenen Typen, die zu einer Verzettlung ohnegleichen führten? Oder gab es politische Hintergründe, die zum dem phänomenalen Konkurs führten, bei dem sämtliche Gläubiger voll ausgezahlt wurden? Borgward starb 1963 im Alter von 73 Jahren in Bremen. Den Verlust seines Lebenswerkes hatte er nicht verwunden.



»Tut mir leid, meine Nägel sind frisch lackiert. Wenn Sie die Papiere sehen wollen - sie stecken in meinem Pulli!«