

**RATGEBER**



**Markus Kaufmann,**  
Pressesprecher  
Landespolizei

**Der Sicherheitsabstand**

Wie die Unfallstatistiken Jahr für Jahr zeigen, ist mangelndes Abstandsverhalten der Verkehrsteilnehmer eine sehr ernst zu nehmende Unfallursache. Richtiges Anpassen an die Verkehrsverhältnisse kann deshalb einen Auffahrunfall vermeiden.



**Was ist der Anhalteweg?**

Der Anhalteweg setzt sich aus Reaktionszeit und Bremsweg zusammen. Die Fahrbahn hat ebenfalls eine Auswirkung auf das Bremsverhalten der Fahrzeuge. Fährt man beispielsweise auf einer nassen Strasse und bremst, so verlängert sich der Anhalteweg bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h um 13 Meter.

**Was ist der Mindestabstand?**

Der Grundsatz, dass als Mindestabstand die Länge des Reaktionsweges genügt, erfährt überall dort eine Ausnahme, wo besondere Umstände für den Nachfolgenden bestehen. Hierzu gehören z.B. Sichtbehinderungen, geringere Bremswirkung des Nachfolgenden und defekte Bremsleuchten des Vorausfahrenden. Als Grundregel kann der halbe Tachostand als Abstand zum Vordermann genommen werden. Damit verfügt man über ein kleines Sicherheitspolster.

**Was ist «Hineinschneiden»?**

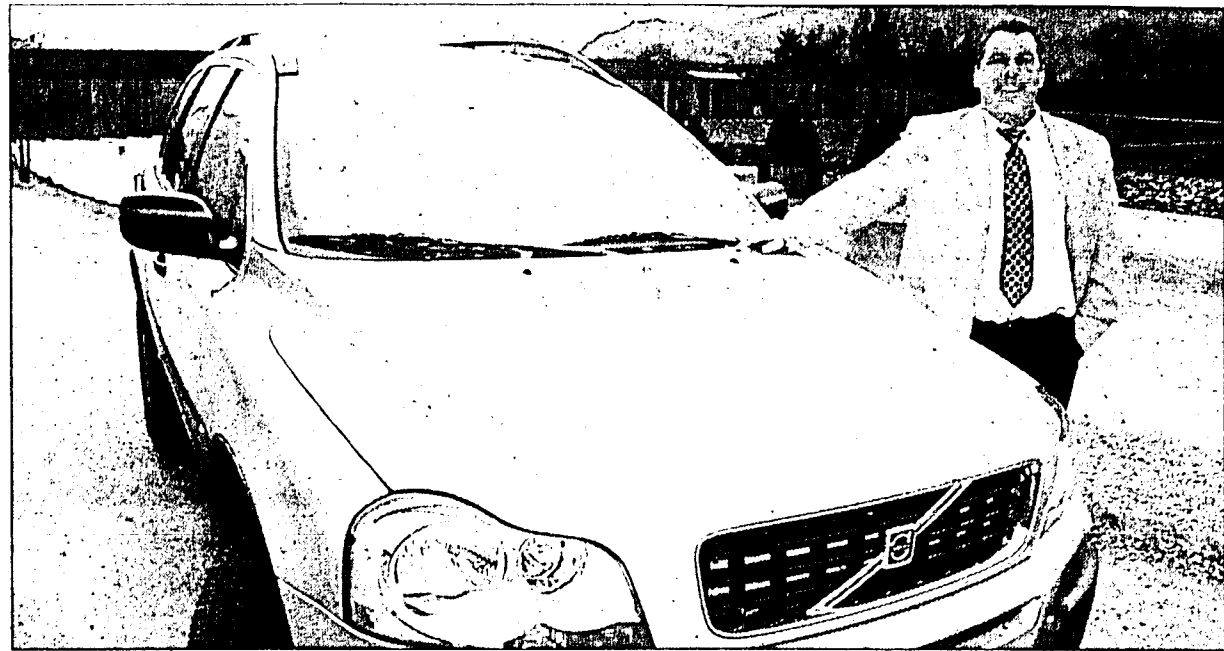
Als Hineinschneiden versteht man, wenn ein Fahrzeuglenker nach dem Überholen den Fahrstreifen so wechselt, dass er den Fahrstreifen auf dem Fahrstreifen zum Abbremsen nötigt. Die Rechtsprechung entscheidet hier eindeutig zum Nachteil des Überholenden. Bei einem plötzlichen Abbremsen und einem darauf folgenden Unfall kommt das grob fahrlässige Verhalten des Überholenden zum Tragen.

Geschwindigkeit (km/h)	Anhalteweg in Meter
30	13
50	27
80	55
100	79
120	113

markus.kaufmann@lp.llv.li

**Zukunftsorientierte Dimension**

Silvio Bühler testete den Volvo XC90 T6 AWD.



**TRIESENBERG** – Der Volvo XC 90 hat in der Klasse der SUV (Sport Utility Vehicle) das Zeug, um den Konkurrenten von BMW, Ford, Mercedes, Porsche und VW die Stirn zu bieten. Überzeugend sind das ausdrucksstarke Design und die eindrucksvolle Technik. Dies in Verbindung macht die Faszination des allradgetriebenen Volvo XC90 aus.

• Angelo Umberg

Der Volvo XC90 setzt apropos Sicherheit, Dynamik und Vielseitigkeit neue Massstäbe. Das Sicherheitskonzept umfasst neben dem Seitenaufprall-Schutzsystem, Front- und Seitenairbags, Kopf-/Schulterairbags für alle Sitzreihen, dem Schleudertrauma-Schutzsystem und der Fahrdynamikregelung auch das Überschlag-Schutzsystem. Für souveräne Fahrleistungen sorgt im T6 ein Sechszylinder-Turbomotor mit 272 PS. Trotz seiner

Spitzenwerte (0–100 km/h in 9,3 Sekunden, Spitze 210 km/h) begnügt sich der mit 12,7 Liter je 100 Kilometer. «Tatsächlich, der XC90 erfüllt höchste Ansprüche. Überzeugend sind das Raumkonzept und die Allrounderqualitäten auf jedem Terrain. Da mit der Geartronic jeder Gang blockiert werden kann, können auch steile Talfahrten auf verschneiten Strassen problemlos bewältigt werden. Ob nun mit der Geartronic von Hand geschaltet wird oder auf Automatic umgeschaltet, dieser Wagen fährt sich trotz Geländewagen Charakter wie eine Luxuslimousine und ist Dank enormen Kraftreserven auch auf kurvenreichen Bergstrassen nicht aus dem Konzept zu bringen.» Trotz seiner kompakten Abmessungen kann der XC90 einen vielseitigen Innenraum vorweisen. «Auch mit drei Sitzreihen fühlt man sich nicht eingegengt. Praktisch finde ich das individuell erweiterbare Stauvolumen des Koffer-

raums, sowie den in die hintere Sitzbank integrierte Kindersitz», berichtet Silvio Bühler weiter. Obwohl der Offroad-Einsatz bei der Entwicklung nicht im Vordergrund stand, bietet die Kombination des elektronisch gesteuerten Vierradantriebs mit ausreichend Bodenhaftung die ideale Voraussetzung für ein sicheres Vorwärtskommen. Weitere Trümpfe sind laut Silvio Bühler die gute Rundsicht und die perfekte Anordnung der Instrumente. Selbst die Telefonanlage ist schon fix eingebaut, SIM-Karte ins Armaturenbrett einschieben und schon kann telefoniert werden. Die Preise bewegen sich zwischen 78 000 Franken für den T6 und 64 000 Franken für das Einsteigermodell XC90 D5. Die Serienausstattung umfasst unter anderem die Klimaautomatik, der Bordcomputer, CD-Player, die elektrisch verstellbaren und beheizbaren Aussen Spiegel und die automatische Niveauregulierung.

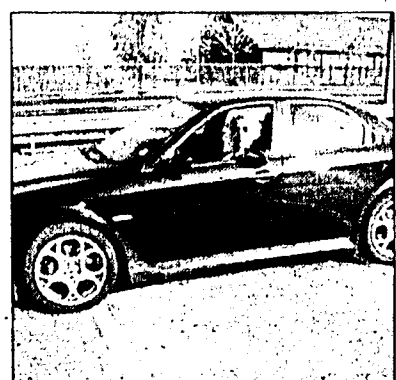
**Ein Diavolo made in Italy**

Der Alfa Romeo 156 GTA im Volksblatt-Test

**Irgendwie ist es bei besonderen Automobilen ein bisschen wie Lottospielen: Erst die richtige Zusatzzahl macht den Erfolg perfekt. Bei Fahrzeugen sind es meistens keine Zahlen, sondern Kürzel. In Italien ist «GTA» das Kürzel, das seit den sechziger Jahren besonders sportliche Alfa Romeo's kennzeichnet.**

• Angelo Umberg

Wer sich den 156 GTA ansieht, wird vielleicht auf den ersten Blick etwas enttäuscht sein: Kein wuchtiger Heckflügel und keine extreme Spoilerung für die Sportlimousine. Nur durch einen grösseren Frontspoiler, dezente Seitenschweller mit Luftschlitzen und eine Heckschürze mit integriertem Diffusor unterscheidet sich der GTA optisch vom normalen 156. Und natürlich durch die serienmäs-



**Dass der 156 GTA nicht gerade billig ist, dürfte klar sein. Für 57 900 Franken gehört man zur GTA-Familie.**

sigen 17-Zoll-Alufelgen im Fünf-Loch-Design. Tatsächlich legten die Ingenieure mehr Wert auf innere Werte, speziell auf Motor und Fahrwerk. Das 3,2 Liter grosse V6-Aggregat entstand durch Hubraumvergrösse-

rung aus dem bisherigen 3,0-Liter-V6-Motor. Die daraus resultierenden 250 PS und das Drehmoment von 300 Newtonmetern würden für sich betrachtet schon gut aussehen. Doch es kommt noch besser. Zum einen durch das Erlebnis, wie gut der GTA-Motor am Gas hängt. Bei 60 km/h im sechsten Gang aufs Gaspedal getreten, und der Alfa schießt zackig nach vorn. Zum anderen durch den akustischen Genuss, weil der Sound des Sechszylinders genial ist. Wer sich im GTA am Limit bewegt, sitzt in einem Auto mit perfektem Fahrverhalten und klaren Lastwechselreaktionen. Zu diesem exzellenten Fahrindruck trägt auch die sehr direkte, rennwagenartige Lenkung bei. Das Fahren im GTA macht aber auch deshalb soviel Spass, weil die Anti-Schlupf-Regelung weich abregelt.

**9 FRAGEN AN**

Marc Ruhe, Triesen



**Erinnern Sie sich noch an Ihr erster Auto?**

Es war ein weisser Subaru Legacy Kombi mit 120 000 Kilometer, den ich bis 215 000 Kilometer gefahren bin. Genau das ideale Auto für einen Wintersportler und Studenten...

**Ihr jetziges Auto?**

Das ist ein silberfarbener VW Sharan TDI 4Motion – gesponsort von der AMAG.

**Das Traumaauto?**

Das ist ganz klar ein dunkler Audi RS4.

**Was tragen Sie dazu bei, dass es in Liechtenstein keinen Verkehrsunfall gibt?**

Meinen Arbeitsweg bewältige ich ausserhalb der Rush-hour! Wenn irgendwie möglich fahre ich über die Autobahn. Hin und wieder gehe ich zu Fuss oder mit dem Rad.

**Wie hoch war Ihre letzte Busse und was war der Grund dazu?**

Für eine Geschwindigkeitsübertretung von drei Stundenkilometern musste ich eine Strafe von vierzig Franken bezahlen.

**Positives oder negatives Autoerlebnis?**

Negativ empfinde ich, wenn Autofahrer die eigenen Regeln für die Strasse aufstellen!

**Ihre Meinung zur Promillegrenze 0,5?**

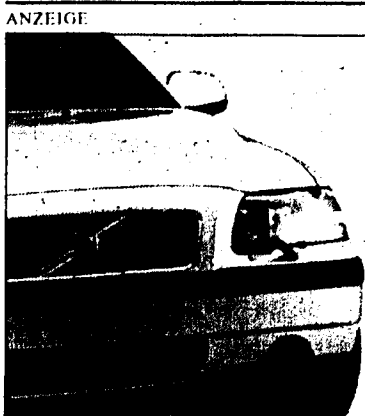
Das finde ich gut, denn einige Autolenker reagieren bei 0,5 Promille schon langsamer.

**Bei welcher (Auto-) Situation sehen Sie rot?**

Wenn Autofahrer mit ihrer Fahrweise andere Verkehrsteilnehmer in Lebensgefahr bringen!

**Wie sieht das Verkehrsmittel der Zukunft aus?**

Leichte, sinnvoll eingesetzte, autoartige Fahrzeuge, die kaum Energie verbrauchen und trotzdem Spass machen.



**Garage J. Lampert AG**  
Schaanerstrasse 17, FL-9490 Vaduz  
Telefon +423 / 232 35 81, Telefax +423 / 233 30 46  
info@garagelampert.li, www.garagelampert.li  
Inhaber Max Büchel

Volvo Car Finance Leasing. Effektiver Jahreszins 6,87 %, Rate inkl. 7,6 % MWST, Leasingdauer 60 Monate, Anzahlung 15 % des Katalogpreises inkl. MWST, Kautions CHF 2000.–, 10 000 km pro Jahr, Vollkaskoversicherung obligatorisch. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung der Konsumentin oder des Konsumenten führt.  
Volvo Swiss Premium®  
Gratis-Service bis 100 000 km, Garantie bis 3 Jahre.

**VOLVO**  
for life