

RATGEBER

Markus Kaufmann,
Pressesprecher Landespolizei



Was lässt junge Männer rasen?

Haftpflichtversicherer in der Schweiz haben die Prämien für junge Lenker aus dem Balkan angehoben und damit eine Diskussion in der Schweiz über das Fahrverhalten dieser Personen ausgelöst.

Fahren junge Ausländer aggressiver?

Die Landespolizei führt keine gesonderte Statistik über das Unfall- und Fahrverhalten von ausländischen Junglenkern. Generell kann gesagt werden, dass Junglenker, unabhängig ihrer Herkunft, durch aggressives Fahrverhalten statistisch negativ in Erscheinung treten. Quietschende Räder, «Kavalierstart» und massiv überhöhte Geschwindigkeiten sind Formen dieses negativen Verhaltens im Strassenverkehr.

Worauf begründet sich dieses Verhalten?

Verkehrspsychologen sehen einen Zusammenhang zwischen dem sozialen Status der Lenker und der Neigung zur Raserei. Junge Menschen, die über wenige Chancen verfügen, definieren sich verstärkt über schnelle Autos und das vermeintliche Fahrkönnen.



Verstärkt hat sich das Problem sicherlich auch durch den Umstand, dass einerseits immer leistungstärkere Autos auf den Markt kommen und andererseits junge Lenker mit einem Leasingvertrag diese Autos auch «erwerben» können.

Wie viele Unfälle lassen sich auf Geschwindigkeitsübertretungen zurückführen?

Aus polizeilicher Sicht ist es schwierig, hier eine genaue Statistik zu führen. Die Experten der Beratungsstelle für Unfallverhütung haben jedoch ausgerechnet, dass, wenn sich alle Autolenkerinnen und -lenker an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten würden, in der Schweiz jährlich 60 Tote und 570 Schwerverletzte weniger zu beklagen wären.

Wie löst man diese Probleme im Bereich von Junglenkern?

Wie in vielen anderen Bereichen der Gesellschaft, gibt es auch hier nicht den einzigen Lösungsansatz. Generell muss überlegt werden, wie die Gesellschaft das «Machismo» – Verhalten von Junglenkern ächtet. Die Ansätze im Präventionsbereich gehen hier weit auseinander.

Ein Teil der Polizeikräfte setzt auf abschreckende Videos mit Bildern von Schwerverunfallten und ein anderer Teil setzt auf das Korrigieren des Rollenverhaltens von jungen Männern.

markus.kaufmann@lp.llv.li

Ost-Überflieger

Skoda Fabia RS 1,9 TDI im Liechtensteiner Volksblatt-Test



Skoda Fabia RS: Kaum anderswo erhält der Käufer soviel Qualität und Spitzentechnologie zu diesem Preis.

SCHAAN – Seit sich Skoda qualitativ immer mehr an das Mutterhaus in Deutschland angenähert hat, reitet der tschechische Automobilhersteller auf einer Erfolgswelle. Dazu trägt das Sport-Modell Fabia RS bei.

• Angelo Umberg

Der neu ins Leben gerufene RS krönt die Fabia-Reihe. Dass man in Osteuropa gute Automobile baut, ist spätestens seit dem erfolgreichen Octavia bekannt.

Sicher gründet der Erfolg – ohne die Leistung der Skoda-Ingenieure zu schmälern – zu einem grossen Teil auf der tatkräftigen Unterstützung des VW-Konzerns. Der Auftritt des Fabia wäre weniger spektakulär geworden, wenn man sich nicht dafür entschieden hätte, ihn auf der Plattform der Polo-Generation zu bauen.

Gegenüber dem Polo ist der Fabia länger geworden. Diese Dimension kommt den Insassen zu Gute, denn im Innenraum herrschen grosszügige Platzverhältnisse. Sogar in der zweiten Reihe sitzen die Passagiere bequem. Dank des 1,9-Liter Dieselmotors mit 131 PS und des erstaunlichen Raumangebots ist der Fabia als sportlicher Reisewagen prädestiniert. Das Triebwerk beschleunigt den Fabia in 9,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Spitze von 204 km/h. Trotz diesen Spitzenwerten begnügt sich der Motor mit 5,6 Litern Treibstoff.

Liebe zum Detail

Einen wesentlichen Beitrag zum guten Abschneiden des Fabia liefern das Interieur, die Gestaltung, Verarbeitung und Funktionalität von Armaturenbrett und Schaltem. Durch die Verstellbarkeit des Lenkrades

sowie das problemlose Finden der Sitzposition, kann sich der Fahrer ideal einrichten. Die Sportsitze bieten guten Seitenhalt und sind straff gepolstert. Für angenehme Temperaturen sorgt die Klimaanlage.

Auch beim Fahren bringt den Fabia RS so schnell nichts aus der Ruhe. Das Fahrwerk bietet hohe Sicherheitsreserven und sorgt zusammen mit der präzisen Lenkung für ein sehr ausgewogenes Fahrverhalten. Ein weiterer Trumpf des Fabia ist seine Wendigkeit sowie das perfekte Zusammenspiel zwischen Schaltung- und Kraftumsetzung. Auch beim Kapitel Sicherheit zeigt sich der Fabia von seiner besten Seite: ABS, Doppel- und Seitenairbags sind Standard. Im Gesamturteil verdient der Skoda gut Noten. Der Fabia ist ein attraktives Auto. Kaum anderswo erhält der Käufer soviel Qualität und Spitzentechnologie für 28 790 Franken.

Der Kleine macht grossen Spass

Hebt sich dank markentypischen Attributen ab – Einser BMW

Nicht mehr lange und eine bayerische Eins rollt über Land. Der neue BMW soll Spass machen, gilt jedoch nicht als Raumwunder.

Noch ein paar Wochen, dann erblickt der BMW Einser, «unser jüngstes Baby» (BMW-Pressesprecher Thomas Gubitz), das Licht der Strassenwelt: Im September rollt der «Meilenstein» zu den Händlern, aber im umkämpften Kompaktklasse-Terrain braucht es Zeit, den Namen «Einser» in den Köpfen potenzieller Kunden zu verankern. Mit grossen Kampagnen will man Interessenten von Golf, Astra oder Focus und A-Klasse ermutigen: Schaut doch mal bei BMW vorbei!

Verleitet zu fleissiger Handarbeit

Vergleiche mit Produkten aus Wolfsburg oder Stuttgart indes meidet BMW. Projektleiter Dr. Gerd Schuster denkt «eher an den Audi A3, ganz gelungen ist der Alfa 147. Aber sonst...». Er verweist lieber auf den «entscheidenden Unterschied»: Heckantrieb. Vorteile: die von Antriebskräften freie Lenkung, optimale Gewichtsverteilung (50:50) auf den Achsen, neutrales Fahrverhalten. Weil der Motor hinter statt auf der Vorderachse lastet, wird das Einlenken erleichtert. Der aus dem Konzept rührende kurze Überhang vorn macht den Einser wendig. Zudem «wird bestmögliche Traktion» ermöglicht, er-



Das Triebwerk wird per Knopfdruck gezündet und die Dieselsonne zieht leise ihre Bahn: Der BMW Einser.

klärt Schuster. Was in der Theorie vielversprechend klingt, setzte BMW überzeugend in die Praxis um. Der Einser verbreitet vor allem in Kurven Fahrspass. Die direkte Lenkung dirigiert den 4,23 m-Bayern zielgenau und spurtreu. Die exakte Sechsgang-Schaltung verleitet zu fleissiger Handarbeit. Die Spitzenmodelle 120i und 120d sind kraftvoll, der Selbstzünder mit 163 PS ist aufgrund des mächtigen Drehmoments dem Benziner mit 150 PS in Sachen Fahrleistungen/spass überlegen. Ausserdem stehen ein 118d (122 PS) und ab Dezember ein 118i im Programm.

Sicher und komfortabel

Zeichen setzt der Einser in der Kompaktklasse nicht nur mit seinem modernen Profil. Wer tief in

die Tasche greift, hat in der XXL-Sonderausstattungsliste die Qual der Wahl. Elektronische Hilfen machen den Einser-Trip sicher und komfortabel. Als Beispiel sei das vordere Gestühl genannt, das sich mit Lehnenbreiten- oder Beinauf-lageverstellung wie ein Massanzug anpassen lässt – Luxusklasse! BMW-Piloten sind es gewohnt, alles im Griff und im Blick zu haben. Netter Gag: das Triebwerk wird per Knopfdruck gezündet. Der Diesel marschiert unaufdringlich leise, Otto verbreitet eine sportive Note.

Der Einser hebt sich ab, dank markentypischer Attribute. Straffes Fahrwerk, starker Motor, Heckantrieb, aufwändige Achstechnik – Merkmale, die mancher Kompaktwagen-Interessent vermisse. (PD)

13 FRAGEN AN

Nadine Kranz,
Nendeln



Erinnern Sie sich noch an Ihr erstes Auto?

Ein VW Polo.

Ihr jetziges Auto?

Immer noch mein Polo.

Welchem Auto schauen Sie auf der Strasse nach?

Zur Zeit gefällt mir vor allem der Alfa Romeo 147.

Was tragen Sie dazu bei, dass es in FL keinen Verkehrstod gibt?

In Innsbruck fahre ich zwar Rad, hier verzichte ich aber nur ab und zu bei kürzeren Strecken auf das Auto.

Wie hoch war Ihre letzte Busse? (Was war der Grund dazu?)

Wie immer 30 Franken, zu schnell gefahren.

Welchen Sound hören Sie im Auto?

Alles mögliche, Hauptsache Musik. Ich höre jedoch nie Radio sondern ausschliesslich CDs.

Bei welcher (Auto-) Situation sehen Sie rot?

Wenn jemand aus Prinzip 10 km/h zu langsam fährt oder mir den Parkplatz vor der Nase wegschnappt. Ausserdem rege ich mich immer auf, wenn jemand vor mir an der roten Ampel verpennt und bei Grün nicht anfährt.

Wieviele Kilometer fahren Sie durchschnittlich in einem Jahr?

Ich habe mein Auto jetzt seit zwei Jahren und bin knapp 70 000 km gefahren.

Was war die weiteste Strecke, die Sie mit Ihrem Auto zurückgelegt haben?

Kann ich mich nicht mehr erinnern.

Was sagen Sie Ihrem Mitfahrer, wenn der andauernd an Ihrem Fahrstil rumnörgelt?

Überhören, wenn das nicht mehr geht: aussteigen.

Hand aufs Herz: Können Sie Schneeketten an Ihr Auto montieren?

Nein.

Würden Sie lieber auf den TV-Apparat oder Ihren fahrbaren Untersatz verzichten?

Schwer zu sagen... eher auf den TV.

Wie hoch ist bei Ihnen die Schmerzgrenze des Benzinspreises?

Man muss ihn so oder so akzeptieren, auch wenn er für Studenten sowieso immer zu hoch ist.