

RATGEBER

Markus Kaufmann,
Pressesprecher Landespolizei



Wer fährt, telefoniert nicht

Freisprecheinrichtungen ermöglichen es dem Vieltelefonierer auch im Fahrzeug Gespräche zu führen. Gewisse Telefongespräche sind jedoch auch mit einer Freisprecheinrichtung fehl am Platz.

Telefonieren am Steuer und seine Auswirkungen

Der Gebrauch eines Mobiltelefons am Steuer beeinträchtigt das Fahrverhalten stärker als das Überschreiten des Alkoholgrenzwertes. Eine österreichische Studie kommt zum Schluss, dass rund drei Viertel der telefonierenden Lenker und Lenkerinnen vor dem Zebrastreifen nicht anhalten, wenn Fussgänger im Begriff sind, von ihrem Vortrittsrecht Gebrauch zu machen.

Wer 50 Minuten pro Monat während der Fahrt telefoniert, nimmt gar ein bis zu fünfmal höheres Unfallrisiko in Kauf.

Freisprechanlage und Verkehrssicherheit

Häufig wird argumentiert, dass nach der Logik des Handyverbotes auch Gespräche mit Beifahrern verboten sein müssten. Der wesentliche Unterschied liegt jedoch darin, dass Beifahrer Teil der gleichen Situation sind wie die Person am Steuer und sehen, wann eine Situation kritisch wird. Ein kurzer Gesprächsunterbruch stört sie deshalb nicht. Hinzu kommt noch die motorische Zusatzbelastung, die beim Mobiltelefonieren entsteht.

Auch auf den Gesprächsinhalt kommt es an

Emotionen beim Autofahren können einen Grossteil der Konzentrationsfähigkeit im Strassenverkehr in Anspruch nehmen. Auch bei der Freisprecheinrichtung ist der Fahrer bei solch einem Gespräch einem zusätzlichen Unfallrisiko ausgesetzt. Die Devise kann also nur heissen: Anhalten und in Ruhe telefonieren. Das dient der Sicherheit und der zwischenmenschlichen Beziehung.

Wie hoch ist das Strafausmass?

Wer ein Telefon ohne Freisprecheinrichtung verwendet, wird mit einer Busse von CHF 80.- belegt.

Aus dem Gesetzestext:

«Der Fahrzeuglenker muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtungen vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschweren. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit weder durch Radio noch andere Tonwiedergabegeräte beeinträchtigt wird.» (Verkehrsregelnverordnung, Art. 3/1)

markus.kaufmann@lp.llv.li

«Bonsai-Cabrio»

Der Daihatsu Copen - ein Charme-Bolzen

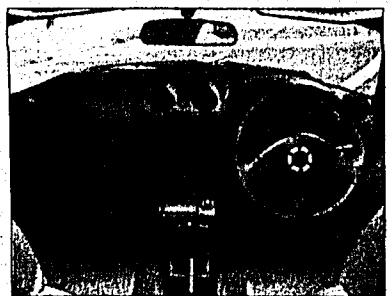


Der Daihatsu Copen, ein schicker Flitzer mit flotten Rundungen.

Mit dem Mini-Roadster Copen wagt sich Daihatsu in Europa auf ein neues Parkett. Nach dem Motto: 'in der Kürze liegt die Würze, findet der Copen immer mehr Anhänger.

• Angelo Umberg

Kleine Autos sind, theoretisch zumindest, vernünftig, haben ihren eigenen Reiz und können Fahrspaß bereiten. Der besondere Pfiff des Copen ist sein Alu-Dach, das den knapp 3,40 Meter langen Japaner auf Knopfdruck vom Coupé zum Cabriolet und zurück verwandelt.



Der Fahrer sitzt rechts.

Zwar müssen zwei Arretierungen manuell gelöst oder eingerastet werden. Der Rest funktioniert jedoch vollautomatisch.

Klar, dass bei den knappen Aussenabmessungen nicht viel Platz für einen Kofferraum blieb. Ist das Dach im Gepäckraum verstaut, bleibt von 210 Litern beinahe nichts mehr.

Erobert Frauenherzen

Hat man sich erst an den Rechtslenker gewöhnt - anders wird es den Copen auch nicht geben - offenbart sich der Bonsai-Japaner schnell als ultrawendiger Stadtlitzer, der nicht weniger für Aufsehen sorgt als etwa ein italienischer Exot.

Diesem hat der Copen allerdings eines voraus: Ihm fehlt jegliches Macho-Image. Wo er auftaucht, rührt er die Herzen der stolzen Frauen und zaubert verzückte Blicke in ihre Gesichter. Dabei will der Daihatsu leidenschaftlich behandelt werden, damit er sein ganzes Potenzial preisgibt. Der Vier-

zylinder-Turbomotor mit 0,659 cm³ sollte man schon ordentlich drehen, damit es sein Temperament zeigt. Dann schnurrt es wie eine Renn-Nähmaschine und katapultiert das 830 Kilogramm Leichtgewicht in 11,7 Sekunden auf Tempo 100 km/h, erreicht eine Spitze von 160 km/h und begnügt sich mit sechs Litern Treibstoff auf 100 km.

Eine Spur zu hart wirkt das Sportfahrwerk, dem die durchschnittlich verwindungssteife Karosserie kaum gewachsen ist. Zumal sich in Verbindung mit der leichtgängigen Lenkung und dem riesigen Lenkrad kaum ein Gefühl für die Strasse einstellt. Dafür sitzen Fahrer- und Beifahrer kuschelig nah beieinander. Im Preis von 26 500 Franken sind Doppellairbag, ABS, Aufprallsensor mit automatischer Türeingelung, Wegfahrsperre, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, längen- und höhenverstellbares Lenkrad, Klimaanlage, Radio/CD-Gerät und Alufelgen inbegriffen.

Drehmaschine pur

Der Honda Civic Type R im Liechtensteiner Volksblatt-Test

Der Type R ist das Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrung im Automobilrennsport. Das drehzahlfreudige Aggregat, das sportliche Fahrwerk und die Alcantara-Schalensitze sorgen für spontane Begeisterung.

• Angelo Umberg

Konstruktiv ist der neue Honda Civic Type R das Resultat intensiver Ingenieurarbeit. Der Dreitürer holt sagenhafte 200 PS aus seinem Zweiliter-Saugmotor. Unter der Motorhaube versteckt sich ein Wunder japanischer Präzisionsarbeit. Der Honda-Vierzylinder erreicht erst bei 5900 U/Min. sein grösstes Drehmoment. Mit lautem Gebrüll entwickelt das Triebwerk Power im Überfluss. Und es ist absolut kein Strohfeder.

Power im Doppelpack

Unabhängig von der Fahrstufe reisst das Aggregat den Civic nachdrücklich nach vorn und orgelt weiter bis zur 8000er-Tourenmarke. Von 0 bis 100 km/h schafft er den Sprint in 6,6 Sekunden und beschleunigt unverdrossen bis Tempo 235. Das VTEC-System hat die Aufgabe, die Quantität des in die Zylinder strömenden Benzin/Luft-Gemisches und die Menge der austretenden Auspuffgase über den ge-

samten Drehzahlbereich des Motors zu optimieren. So lässt sich im unteren und mittleren Drehzahlbereich genügend Durchzugskraft entwickeln.

Wie bei einem Rallye-Auto sitzt der silberne Joystick-Schaltknopf nah am Lenkrad. Das erlaubt blitzartige Gangwechsel und steigert den Fahrspaß. Das Sechsgang-Getriebe ist eng abgestimmt und passt optimal zum i-VTEC-Motor. Dank der kurzen Schaltwege lässt sich dieses Getriebe sehr schnell und präzise bedienen.

Sportwagenfeeling

Die aerodynamischen Eigenschaften des Civic Type R sind das

Resultat umfangreicher Studien. Sie dienen nicht bloss dazu, eine möglichst strömungsgünstige Karosserie mit geringen Windgeräuschen zu entwickeln, sondern für den Type R wurde auch ein spezieller Frontspoiler, eine hintere Abrisskante, Seitenschweller, eine zusätzliche Verkleidung unter der Hinterachse und sogar aerodynamisch optimierte Aussenspiegel kreiert.

Mit dem tiefer gelegten Fahrwerk, der breiteren Spur und den Karosseriemodifikationen wirkt der Type R noch bulliger als der dreitürige Civic. Der komplett ausgerüstete Honda Type R steht für 35 400 Franken beim Händler bereit.



Drehzahlfreudiges Aggregat sorgt für Begeisterung.

13 FRAGEN AN

Jennifer Frick,
Schaan



Erinnern Sie sich noch an Ihr erstes Auto?

Ja, ein VW Polo.

Ihr jetziges Auto?

Immer noch der VW Polo

Was tragen Sie dazu bei, dass es im FL keinen Verkehrsmangel gibt?

Komme mit dem Velo zur Arbeit.

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

30 Franken, bin zu schnell gefahren.

Positives und/oder negatives Autoerlebnis?

Positiv ist, dass ich noch nie einen Unfall hatte und dass man mobil ist.

Welchen Sound hören Sie im Auto?

Radio

Bei welcher (Auto-) Situation sehen Sie rot?

Bei zu viel Verkehr.

Wie sieht das Verkehrsmittel der Zukunft aus?

Es wird ein Tram sein.

Wie viele Kilometer fahren Sie durchschnittlich im Jahr?

Kann ich nicht sagen ...

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

Ins Südtirol.

Was sagen Sie Ihren Mitfahrern, wenn Sie andauernd an Ihrem Fahrstil rumnörgeln?

«Gib ruha sos kasch laufa!»

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

Weiss ich nicht. Glaub aber, eher nicht.

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

Auf den TV-Apparat.

Wie hoch ist bei Ihnen die Schmerzgrenze des Benzinspreises?

Der ist schon erreicht!