Rückblick 29. März 1982 – Fahren Frauen besser?

Beinahe genauso alt wie das Automobil ist die Frage, ob Frauen oder Männer die besseren Autofahrer sind? Auch Ende März 1982 beschäftigte dieses Thema wieder die Öffentlichkeit. Damals stellten Experten fest, dass Frauen „geringfügig“ schlechter fahren, wenn man ihre Unfallhäufigkeit in Relation zu den zurückgelegten Kilometern stellt. So ergab eine Auswertung von über 200.000 Unfällen, dass Frauen diese um ca. neun Prozent öfter verursachten. Als Grund dafür wurde die insgesamt geringe Fahrpraxis der Frauen genannt. Eine andere Untersuchung kam hingegen zu dem Ergebnis, dass Frauen um 50 Prozent weniger „schuldhafte“ Unfälle verursachten als Männer. Und Umfragen unter beiden Geschlechtern stellten fest, dass Männer und Frauen gleich gut fahren …

Von den Frauen im Verkehr zu den Kindern: So stellte sich vor 35 Jahren die Frage, ob die hohe Zahl verunglückter Kinder auf Deutschlands Straßen auf eine kinderfeindliche Gesellschaft zurückzuführen ist? Denn hierzulande kamen mehr Kinder im Verkehr zu Schaden, als in fast allen anderen zivilisierten Staaten der Welt. So starben in Deutschland von 100.000 Einwohnern jährlich sieben unter 15 Jahren im Verkehr, während es in Italien nur drei oder in Österreich nur zwei waren. Trotz dieser erschütternden Zahlen fehlten Anfang der 1980er-Jahre aber effektive Gegenmaßnahmen. Hoffnung machte wenigstens der Kinder-Verkehrs-Club, der Drei- bis Sechsjährige spielerisch auf den Straßenverkehr vorbereitete.

Die ‚Rabattitis‘ im Automobilhandel ließ Anfang 1982 sogar Abmahn-Vereine aktiv werden. Während man aber heute an Nachlässe von bis zu rund 30 Prozent gewöhnt ist, sorgten vor 35 Jahren schon (vergleichsweise) geringe zweistellige Rabatte für Aufsehen. Nicht nur dass immer mehr Händler beim Neuwagenverkauf rote Zahlen schrieben, sie mussten sich zudem auch immer öfter mit den rund 120 Abmahn-Vereinen auseinandersetzen, die sich nach außen hin die Überwachung des lauteren Wettbewerbs auf die Fahne schrieben, zumeist aber aus purem Gewinnstreben zugunsten der eigenen Kasse handelten. Ihnen spielte ein Gesetz aus dem Jahr 1909 in die Hände. Und so zogen neben Rechtsanwälten, Hausfrauen und Studenten auch Bestatter (!) nebenher gegen die ‚Rabattitis‘ zu Felde …

Neues gab es Ende März 1982 auch von folgenden Modellen:

- Lancia präsentierte die auf dem Beta basierende Stufenheck-Limousine Trevi. 122 PS holte der Italiener aus einem 2,0 Liter großen Einspritzmotor. Damit war er 180 km/h schnell und beschleunigte in 10,2

Sekunden auf Tempo 100. Zum Preis von 21.800 DM umfasste die Ausstattung u.a. Schubabschaltung und automatische Scheinwerfereinstell-Regulierung.

- Der VW Golf GTI musste sich mit dem 108 PS starken Renault 5 Alpine Turbo eines neuen Herausforderers erwehren. So sprachen für den Gallier der elastische Motor, die reichhaltige Ausstattung und das gute Handling. Der GTI konterte erfolgreich mit seinem niedrigen Verbrauch (9,2 l/100 km), unproblematischen Fahrverhalten und guter Beschleunigung.
- Zahlreiche Informationen lagen bereits über den erst Anfang 1983 kommenden neuen BMW 3er vor: So sollten die Modelle 316 bis 323i erstmals auch viertürig vom Band laufen. (Nicht nur) Dank der überarbeiteten Aerodynamik (cw-Wert 0,38) war mit besseren Fahrleistungen und einem um 12 bis 18 Prozent reduzierten Verbrauch zu rechnen. Ebenfalls neu: Ein Diesel.
- Mazda's Spitzenmodell, der 4,68 Meter lange 929, wurde umfangreich renoviert. Weiterhin angetrieben vom bekannten, 90 PS starken Zweiliter-Motor, wurde das Fahrwerk gründlich überarbeitet: Gerade die Einzelradaufhängung kam dem neutralen Fahrverhalten zugute. Umfangreich ausgestattet, konnte auch der gemütliche Innenraum des 929 überzeugen.
- Der neue Volvo 760 GLE mit 156 PS konnte in Tests mit seinem großzügigen Innenraum, der kultivierten Motor-Getriebeeinheit sowie dem guten Gesamtkomfort gefallen. Minuspunkte sammelte der 36.950 DM teure Schwede jedoch für seinen zerklüfteten Kofferraum, die Windgeräusche und die Neigung zu Vibrationen.
- Mit dem neuen 70 PS starken Turbo-Diesel-Triebwerk aus dem Volkswagen-Konzern fuhr nun auch der Audi 80 vor: Gelobt wurde der Ingolstädter für seine harmonische Motor-Getriebeeinheit, das verringerte Geräuschniveau sowie die günstigen Verbrauchswerte. Allerdings wurde schon für die Einstiegsvariante CL ein Preis von rund 20.000 DM erwartet.
- Mit dem neuen VW Santana wurden die Karten in der Mittelklasse neu gemischt. In großen Vergleichstests schlug sich der Wolfsburger erfolgreich gegen Konkurrenten wie Renault 18, Peugeot 305, Opel Ascona und Datsun Stanza. Seinen Meister fand das Flaggschiff von VW jedoch im Konzernbruder Audi 80, der mit seiner Fülle positiver Eigenschaften überzeugte.

- Ford hatte den Escort aufgewertet. Insbesondere die Schwächen im Fahrwerk wurden ausgemerzt, so dass sich nun der Geradeauslauf und das Komfortverhalten deutlich verbessert zeigten. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h und einer Beschleunigung in 9,0 Sekunden auf Tempo 100 präsentierte sich der 115 PS starke RS 1600i als GTI-Gegner.
- Ausgiebigen Tests wurde der neue VW Golf GTD unterzogen. Dabei konnte der 70 PS starke Diesel-Sportler mit sehr guten Fahrleistungen, vollständiger Ausstattung, guten Sitzen und einem günstigen Verbrauch (8,2 l/100 km) überzeugen. Kleine Wermutstropfen stellten jedoch das begrenzte Platzangebot und der hohe Anschaffungspreis von ca. 17.800 DM dar.
- Anfang 1983 wurde der neue Fiat Uno erwartet. Der Kleinwagen sollte technisch größtenteils auf seinem Vorgänger 127 basieren, aber mehr Platz als dieser bieten. Vom 127 sollte der Uno auch die Motoren von 40 PS bis 75 PS übernehmen. Optisch fiel auf, dass der Italiener hoch baut. Außerdem war geplant, dass er als erstes Modell ein neues Fiat-Emblem erhält.
- Auf die von VW beherrschte Nutzlastklasse von 1,0 bis 1,3 Tonnen zielte der neue Fiat Ducato. Mit drei Motor- und 17 Ausstattungsvarianten lieferbar, hatte der Italiener nicht viele Wünsche offen gelassen. Während das 2,5-Liter-Diesel-Triebwerk mit 72 PS einen kraftvollen Eindruck hinterließ, war die Lenkradschaltung gewöhnungsbedürftig.
- Nichts Neues gab es von der Zulassungsfront im Januar 1982: VW Golf vor Mercedes 200 D – 280 E und Opel Kadett. Immer mehr an Beliebtheit gewannen Dieselmodelle. Die meistverkauften Sportwagen kamen aus Stuttgart: Porsche 924, 911 SC und Mercedes 280 SL. Der Gewinner des Monats war der Fiat Panda, der Verlierer im Januar 1982 der Renault 18.

Bildquelle: Lancia/Mazda/Volvo