

DAS WIRTSCHAFTSMAGAZIN FÜR EUROPA

VON BURDA

Heft 12/Dezember 1993

7,50 DM

55 öS/7,50 sfr/8800 Lit/775 Pta/180 bfr/9,50 hfl/30 FF

# ! Forbes

STEUER-SONDERTEIL

**Geld zurück  
für 1993,  
heiße Tips  
für 1994**

170.000 FIRMEN ZU VERKAUFEN

# Jetzt

MACHT

**Heimlicher  
Herrscher**



Kronprinz Clement  
regiert NRW für Rau

# Unternehmer werden

MOBILFUNK

**Grenzenlose  
Geschäfte**



Telefonisten Brenke, Ricke, Mihatsch  
setzen auf digitale Kommunikation

**Kleine Betriebe zum halben Preis  
Finanzierung so günstig wie nie  
► Kostenlose Beratungsaktion ◀**

MARKETING

**Rosa Zeiten  
für Lufthansa**



Verkaufskanone Klein  
macht den Kranich flott

News für Manager: **Welche** Zeitplaner Ihnen helfen **Wie** Sie Business class zum Economy-Preis fliegen **Was** Ihre Arbeitszeugnisse anderen verraten

# Voll draufhauen

Wie Autofahrer in brenzligen Situationen **bremsen**, ohne zu schleudern, und jedes Hindernis **schadlos umkurven**, lehren Fahr- und Sicherheitskurse: **Crashtraining** ohne Crash.

**I**ch kann nicht richtig bremsen, nicht sauber um die Kurve fahren, nicht gefühlvoll genug lenken, und ich sitze falsch im Auto!“ Der Notarzt aus Würzburg ist genervt, sauer und zweifelt an sich selbst. Mit vorwurfsvollem Unterton schaut er zu seinem Instruktor auf: „Ich kann wohl auch nicht mal richtig geradeaus fahren?“ Der Instruktor hält sich zurück: „Zumindest haben Sie beim Beschleunigen eben viel zuviel Gas gegeben, Herr Doktor.“

Ort der Handlung: eine Fläche von gut 40.000 Quadratmeter blankem Eis in Seefeld, Tirol. Der Anlaß: ein Fahr- und

\* Name von der Redaktion geändert

Sicherheitstraining auf Schnee und Eis, veranstaltet von der Audi AG.

Der Notarzt Dr. Wolfgang Hauser\* ist einer der maximal 24 Teilnehmer aus der Bundesrepublik, der Schweiz und Österreich, die sich in den knapp drei Tagen eines Grundkurses in einem straffen Programm in die Geheimnisse des Fahrens auf Schnee und Eis einweisen lassen. Die Instrukturen – mindestens drei pro Lehrgang – sind ohne Ausnahme Praktiker: aktive Rallye- oder erprobte Langstreckenpokal-Fahrer und Nürburgring-Experten wie etwa Jochi Kleint.

Ein so schlechter Fahrer ist der Notarzt aus Würzburg natürlich auch nicht. Doch er

hat, wie die meisten anderen Teilnehmer, mit den ungewohnten Bodenverhältnissen seine Mühe, und eine richtige Vollbremsung hat er in seiner bisherigen Fahrpraxis noch nicht hinlegen müssen. Dabei hätte er einen schweren Auffahrunfall

**Wer spielerisch auf Eis und Schnee übt, lernt ohne Gefahr für Leib und Leben.**

im vergangenen Jahr mit ziemlicher Sicherheit verhindern können, wenn er damals schon verinnerlicht hätte, was er im Lehrgang spielerisch und ohne Gefahr für Leib und Leben lernen und üben, und nochmals üben kann. Bei einer Vollbremsung kommt es darauf an, so schnell wie möglich den größtmöglichen Bremsdruck aufzubauen, ein voller Schlag aufs Bremspedal. Peng! Nur so gelingt es, alle vier Räder gleichzeitig zu blockieren und – ob mit oder ohne ABS – die vier handtellergroßen Gummiflächen, mit denen das Auto Kontakt zum Boden hat, optimal zu verzögern.

Stellt sich dann heraus, daß der zur Verfügung stehende

**Wintertraining bei BMW und Audi: Rallye-Fahrer und Nürburgring-Experten bringen den Lehrgangsteilnehmern ein neues Fahrgefühl bei**



Bremsweg trotz Blockierbremsung (die deutlich bessere Ergebnisse bringt als eine hausgemachte Stotterbremse) oder ABS zu kurz ist und sich ein Zusammenstoß nicht vermeiden läßt, bleibt immer noch das Ausweichen oder Umfahren des Hindernisses als letzter Ausweg. Daß dies meist gar nicht erst versucht wird, liegt nicht oder fast nie am fehlenden Platz – lassen sich doch auf einer bundesdeutschen Autobahn zwischen den Leitplanken problemlos sechs VW-Golf nebeneinander unterbringen –, sondern an der mangelnden Übung und der dadurch gewonnenen Gewißheit, daß es nicht geht. Links oder rechts vorbei oder mittendurch.

Es ginge! Auch wenn die Wirklichkeit bei Auffahrunfällen leider anders aussieht. Wie die Lemminge orientieren sich die meisten Autofahrer ausschließlich an den Rücklichtern des Vordermanns und reagieren erst, wenn dessen Bremslichter aufleuchten (falls dieser zu den 48 Prozent gehört, die überhaupt bremsen) und damit entsprechend zu spät.

Allerdings: Wer noch nie auf dem Trockenen geübt hat, noch nie mit einem Schlag gebremst, die Bremse kühlen Kopfes kurz vor dem Aufprall gelöst und das Fahrzeug mit einer entschlossenen und genau dosierten Lenkbewegung um das Hindernis herum und wieder genauso zu-

verlässig auf die Spur zurück gelenkt hat, wird das im Ernstfall nie schaffen – und deshalb gar nicht erst versuchen.

Schnee und Eis verlangsamen solche Manöver fast zeitlupenartig, was ein leichteres Vermitteln und Lernen ermöglicht – auf der anderen Seite müssen Lenkbewegungen mit mehr Gefühl, Gas, Bremse und Kupplung viel weicher und sensibler als auf der trockenen Straße bedient werden. Doch das Fahr- und Sicherheitstraining besteht nicht nur aus Übungen, die auf Sicherheit und konkrete Situationen im Straßenverkehr ausgerichtet sind. Sicherheitstraining macht auch tierischen Spaß und bietet eine Reihe von Möglichkeiten, das Fahrverhalten eines Autos im Grenzbereich kennenzulernen. Übersteuernd, wenn das Heck die Vorderachse zu überholen droht, untersteuernd, wenn der Wagen trotz eingeschlagener Vorderräder einfach geradeaus weiterrutscht und keine Anstalten macht, freiwillig um die Kurve zu gehen. Auch in solchen Situationen hält das reichhaltige Repertoire der Fahrphysik funktionierende Lösungen bereit. Überraschende manchmal und solche, die zuerst gegen jegliches Gefühl und gegen jede Gewohnheit gehen: zum Beispiel, den Lenkeinschlag zu verringern, wenn das Auto nicht drehen will, oder auszukuppeln und ruhig abzuwarten, bis die Vorderräder

## Profi-Tips

### Vom Bremsen und Gegenlenken

**Sitzen:** In der idealen Sitzposition können die Hände auch den entferntesten Punkt des Lenkrades (oben) umfassen, ohne daß sich die Schultern von der Rückenlehne lösen. Das linke Bein ist auch bei vollem Druck auf die Kupplung noch leicht angewinkelt und kann den Körper beim harten Bremsen abstützen und im Sitz halten.

**Greifen:** Die Hände liegen in Höhe der Lenkradspeichen („Vierteil nach Neun“), die Daumen auf den Speichen. In dieser Stellung sind Lenkradeinschläge von mehr als einer halben Drehung möglich, ohne daß die Hände gelöst werden müssen. Das reicht in den meisten Fällen aus. Ist mehr Drehung erforderlich, löst sich die kurveninnere Hand rechtzeitig vom Lenkrad und greift auf die um 180 Grad gegenüberliegende Seite.

**Notbremsung vor Hindernis:** Nur mit einem harten Bremsschlag können alle vier Räder gleichzeitig zum Blockieren gebracht werden. Ohne ABS: voll blockieren, sofort auskuppeln und gegebenenfalls lösen, stabilisieren und gegenlenken, um das Auto wieder auf die Spur zu bringen. Auch für Fahrzeuge mit ABS gilt: voller Schlag auf Bremse und Kupplung (viel Bremsenergie wird sonst gebraucht, um den Motor abzubremsen) und progressiv lenken.

**Bremsen in der Kurve:** Dosierte bremsen, auskuppeln, gegenlenken. Niemals blockieren, denn ein Fahrzeug mit blockierten Rädern ist nicht lenkfähig und rutscht geradeaus zum Kurvenaußenrand, Ausnahme: wenn das Fahrzeug dadurch noch auf der Fahrbahn zum Stillstand gebracht werden kann.

wieder Seitenführungskräfte aufbauen und greifen.

Richtig lustvoll wird es bei den Übungen, die auf Beherrschung, Timing und Reflexe ausgerichtet sind: das Auto mit einem dosierten Gasstoß in eine Drehbewegung zu bringen, im Powerslide im Kreis zu fahren und mit dem Gas zu steuern oder ein ausbrechendes und schon querstehendes Auto blitzschnell wieder einzufangen, auf die Spur zurück und zum Stillstand zu bringen.

Gefahren wird während des ganzen Lehrgangs nicht mit dem eigenen Wagen, sondern mit einer Flotte von nagelneuen Firmenfahrzeugen (Audi 80 Quattro mit Katalysator und Airbag), jeweils zwei Teilnehmer pro Auto.

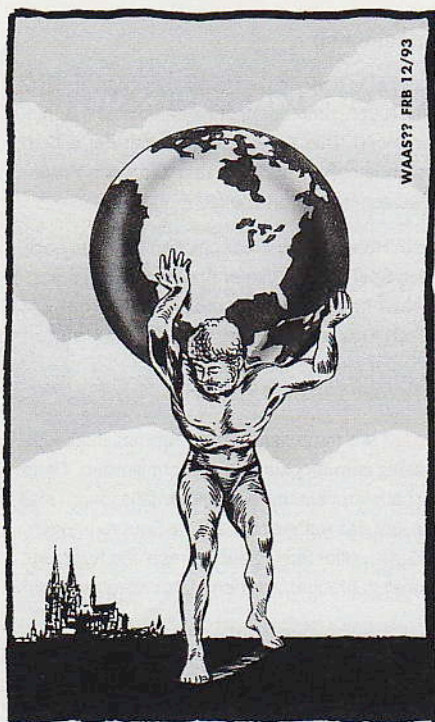
Vor gut zehn Jahren hat Audi mit diesem Fahr- und Sicherheitstraining begonnen, ausgehend von der Überzeugung,

**Oftmals werden die technischen Möglichkeiten eines Fahrzeugs nicht ausgenutzt.**

daß die Verantwortung des Autoherstellers nicht mit dem Verkauf eines Wagens endet. Mittlerweile haben über 30.000 Teilnehmer von diesen Kursen profitiert, darunter zahlreiche Teilnehmer des World Economic Forums in Davos, Niedersachsens Ministerpräsident Gerhard Schröder und die Fahrer der Ministerien, aber auch Klaus-Theo „Matula“ Gärtner, der unter anderem beim →



Fax 0 62 72/31 81



## Unser bester Barcode-Drucker im Anmarsch auf Köln.

Die diesjährige Scan-Tech in Köln wird manchem unvergeßlich bleiben: Atlas AS 40 stellt sich vor. Der beste Barcode-Drucker, den wir von Meto je entwickelt haben: mit seinem 4-inch Druckkopf und einer Geschwindigkeit von bis zu 250 mm/sec. druckt er vom ersten bis zum letzten Etikett in Premium-Qualität. Dabei versteht er sich auch On-Line bestens mit diversen EDV-Systemen. Sein Preis-/Leistungsverhältnis ist ungewöhnlich gut – zur Einführung gibt's außerdem noch ein besonderes Angebot. Mehr Info? Fax genügt – oder ein kurzer Marsch in die Messehalle 13/3, Stand H 42.



ESSELTE METO GMBH

Postfach 1200 D-69431 Hirschhorn/Neckar



### Souverän bei jedem

**Wetter: Im  
schwungvollen Drift**

→ 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring mitfährt.

Noch sind Frauen leider – auch bei den von anderen Anbietern veranstalteten Sicherheitskursen – deutlich in der Minderheit. Obwohl die Unfallforschung lehrt, daß innerorts,

wo auch viele Frauen unterwegs sind, die meisten verhinderbaren Unfälle passieren und die technischen Möglichkeiten der Autos bei weitem nicht ausgeschöpft werden. Aber das „wird sich ganz schnell ändern, wenn auch die Frauen gemerkt haben, wieviel Spaß ein solches Sicherheitstraining macht“, glaubt der schwedische Instruktor und Rallyemeister Freddy Kottulinsky und scheucht seinen Wagen mit einigen Kursteilnehmern querstehend, spielerisch rechts-links schleudernd und im schwungvollen Drift über den nachts mit Fackeln beleuchteten 1,6 Kilometer langen Rundkurs auf nacktem Eis. !

SVEN TRAICHINGER

## Sicher auf Eis

### Grundkurse für Fahr- und Sicherheitstraining

Die Lehrgänge sind bei allen Veranstaltern ungefähr gleich aufgebaut: richtig sitzen, bremsen, lenken und Beherrschung des Autos in kritischen Situationen. Sie entsprechen mit Ausnahme von BMW, Porsche und Scuderia Hanseat den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.

Einige Versicherungsgesellschaften honorieren den Besuch eines Grundkurses mittlerweile mit einem zehnprozentigen Nachlaß bei der Vollkasko. Die Automobilclubs, allen voran der ADAC, unterhalten über 40 feste Übungsplätze in der Bundesrepublik und nehmen für einen eintägigen Kurs zwischen 100 und 150 Mark, die anderen Anbieter wechseln die Übungsplätze nach Jahreszeit und Art des Kurses (Grundlehrgänge für Erstteilnehmer, Kurse für Fortgeschrittene, Intensivkurse und Perfektionstraining). Audi und BMW stellen Autos zur Verfügung, bei den anderen wird mit dem eigenen Auto gefahren – bei Porsche selbstverständlich auch mit Wagen anderer Marken.

**ACE**, Schmidener Straße 233, 70374 Stuttgart, Tel. 07 11/5 30 32 90. Kurse ab 100 Mark.

**ADAC**, Am Westpark 8, 81373 München, Tel. 0 89/76 76 24 78. Kurse ab 100 Mark.

**AVD**, Lyoner Straße 16, 60528 Frankfurt, Tel. 0 69/6 60 60. Kurse ab 100 Mark.

**Deutsche Verkehrswacht**, Am Pannacker 2,

53340 Meckenheim, Tel. 0 22 25/88 40. Kurse ab 80 Mark.

**Audi AG**, Fahr- und Sicherheitstraining, Postfach 10 02 20, 85045 Ingolstadt, Tel. 08 41/89 29 00.

Das Angebot reicht von Kursen für 18- bis 25jährige für 250 Mark über Fortgeschritten-, Intensiv- und Berufsfahrerkurse bis zur Quattro-Aktiv-Woche für 7.450 Mark. Gefahren wird im Sommer in Seefeld/Tirol, im Winter auch in Davos und Finnland.

**BMW**, Fahrer-Training, Daimlerstr. 17-19, 85748 Garching, Tel. 0 89/32 90 33 61. Kompakt-Training in München ab 140 Mark, Aufbau-Training in München ab 240 Mark, auf dem Nürburgring und auf dem Salzburgring ab 725 Mark. Intensiv- und Perfektionstraining auf dem Salzburg- und Nürburgring, dem Contidrom/Hannover und im tschechischen Most und Brünn ab 1.590 Mark. Wintertraining in Sölden/Ötztal ab 3.650 Mark und in Lappland am Polarkreis ab 5.910 Mark.

**Porsche AG**, Sportfahrschule, Abt. VDF3, Porschestr. 15-19, 71634 Ludwigsburg, Tel. 0 71 41/39 83 15. Grundlehrgänge auf dem Hockenheimring ab 700 Mark, Fortgeschrittenlehrgänge ab 800 Mark.

**Scuderia Hanseat**, Kieler Straße 20, 22769 Hamburg, Tel. 0 40/85 78 47. Im Mai und September drei Tage Nürburgring, 1.650 Mark ohne Unterkunft.