

Käufer-Rat des TÜV Rheinland

Augen auf bei offenen Oldies

Wichtige Ratschläge hat der TÜV Rheinland vor dem Kauf von gebrauchten Cariolets parat. „Schwachstelle Nummer eins ist das Verdeck, wenn das Gefährt schon älter als zehn Jahre ist“, weiß Chef-sachverständiger Hans Georg Oster. Insbesondere Nähte des Verdeckbezugs und Beschichtungen zeigten häufig Abnutzungserscheinungen.

Karosserie ZOLLNER

HUBLADEBÜHNEN
VERKAUF U. REPARATUR
MEILLER, SÖRENSEN, DAUTEL
Innstraße 17 • 93059 Regensburg

Ebenso mechanische und elektrische Verschlüsse. Das bringe reduzierte Paßgenauigkeit und damit die Gefahr von Wasserschäden bei Regen. Unabdingbar sei auch ein Probefahrt bei geschlossenem Verdeck, ebenso genaue Kontrolle der Heckscheibe, insbesondere bei Kunststoffprodukten.

Kat oder Nicht-Kat weiter Streitfrage

Kat- oder Nicht-Kat – diese Frage scheidet im Hinblick auf die neue Kfz-Steuer zum 1. Juli noch immer die Geister. Während beispielsweise der Verband der Importeure die Nachrüstung mit G-Kat für ältere Fahrzeuge als nicht lohnend bezeichnet, verweisen andere Experten auf folgendes Beispiel: Für 1500 Mark kann ein VW Passat mit „Saubermann“ bestückt werden. Das rechnet sich bei jährlicher Steuerersparnis von 450 DM für einen 1,6-l-Motor bereits nach gut drei Jahren.

Noch kein Platz für Super-Jumbos mit 800 Sitzen

Boeing vergrößert zunächst 747-Familie / Rund 550 Passagiere an Bord / Auch günstigere Betriebskosten

Noch mehr Passagiere und Fracht ohne Zwischenlandung ans Ziel zu bringen – das erfordert neue Flugzeuge und eine darauf abgestimmte Infrastruktur auf Flughäfen. Die bereits ins Auge gefaßten 800-Sitzer oder „Super-Jumbos“ werden aber auf sich warten lassen. Boeing vergrößert vorerst die „Jumbo“-Familie, und zwar um die Typen 747-500X und 747-600X. Sie können jeweils rund 15 beziehungsweise 30 Prozent mehr transportieren als die größten 747-Modelle, von denen 1100 seit 1970 ausgeliefert wurden.

Die Erfolgsstory des „Jumbo“, wie er liebevoll-erkennend weltweit genannt wird, begann schon 1966, als Pan Am gleich 25 dieser 747-100 bestellte. Die „doppelstöckige“ Bauweise mit einem Oberdeck und fast 320 Tonnen maximales Abfluggewicht beeindruckten Passagiere und Betreiber. Wenige Jahre später folgte die 747-200, die mit vier Pratt&Whitney-Triebwerken (mit jeweils 47 000 Pfund Schubleistung) 374 Passagiere nonstop 10 600 Kilometer weit befördern konnte. Die nächste größere Veränderung war 1983 bei der 747-300 das veränderte Oberdeck und die deutliche Verringerung des Kraftstoffverbrauchs pro Sitz. Spitze der Modellfamilie mit 397 Tonnen maximalem Abfluggewicht, 416 Sitzplätzen in drei Klassen und bis zu 13 520 Kilometer Reichweite ist seit 1989 die 747-400.

Im Vergleich zum bisherigen 747-Topmodell, das leicht an seinen fast zwei Meter hohen „Winglets“, also den senkrecht stehenden Verlängerungen der Flügelenden, erkennbar ist, ergeben bei den neuen Jumbo-Typen 500X und 600X geänderte Gepäckfächer über den Sitzen ein noch besseres Raumgefühl, ähnlich wie beim jüngsten Boeing-Modell 777. Von diesem wird die Möglichkeit der flexiblen Bestuhlung übernommen. Gleichzeitig sinken die Betriebskosten pro Sitz gegenüber der 747-400 um zehn Prozent.

Außen wird die 747-500X um über fünf Meter wachsen und 76 Meter



Die neuen Jumbos 747-600X und 747-500X, die bis zu 550 Passagiere transportieren können, im Vergleich zum jetzigen Top-Modell 747-400 mit 416 Sitzplätzen.

lang sein, während es die 747-600X sogar auf stolze 85 Meter Länge bringen wird. Das geänderte Leitwerk ragt bei beiden neuen Typen 21 Meter in die Höhe, die Spannweite steigt mit neuen Tragflächen von 64,5 Meter auf 77 Meter. Das höchste Abfluggewicht liegt bei 529 beziehungsweise 538 Tonnen. Unverändert bleiben Innen- und Außendurchmesser des Rumpfes (6,1/6,5 Meter), 12 500 Meter maximale Reiseflughöhe und 966 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Mit 462 Passagieren wird eine Bo-

eing 747-500X nonstop 16 100 Kilometer weit fliegen können. Bei der 747-600X wird die maximale Reichweite mit 548 Passagieren immer noch 14 350 Kilometer betragen. So bringen die neuen, größeren „Jumbos“ deutlich kürzere Flugzeiten zu Fernzielen. Beispielsweise wird Frankfurt-Bali nonstop möglich. Von hochgelegenen Flugplätzen wie in Südamerika oder Mexiko kann dann auch vollbesetzt gestartet und Europa im Direktflug erreicht werden.

Gleichzeitig lassen sich nahezu

alle wichtigen Airports weiterhin nutzen, während 800-Sitzer selbst in Frankfurt/Main nur noch am Terminal 2 abgefertigt werden könnten. Auch ein erschreckender „Massenbetrieb“ wird vermieden – mit „Super-Jumbos“ würden die Passagierzahlen dagegen im Charterbetrieb die Tausender-Marke überschreiten, nachdem man in Japan heute schon fast 600 „Paxe“ in eine eng bestuhlte 747-400 packt. Schließlich bleiben auch die Ein- und Aussteigzeiten im Rahmen – vor allem auch bei schneller Evakuierung der Maschine im Notfall.

Karl Seiler