

**Ralf Dzioblowski**

Ein archaisches Vergnügen



Schnell, stark und edel auf vier Rädern unterwegs sein – eine uralte menschliche Passion. Zwischen Models und Modellen konnte man kürzlich auf der 63. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt „Erleben, was bewegt“. Zeitgeistig wurde Besuchern der Beginn des leise wie ein Rasierapparat heransurrenden elektrischen Zeitalters vorgegaukelt. Eine weiß-blaue Nobelmarke mutierte mit einer Studie zum grünen Konzern, der in einem Schneewittchensarg vorfahrende Massenhersteller aus Wolfsburg schwelgte in Blue Motion, und die Stuttgarter Edelschmiede feierte sich mit „seriennahen“ Fahrzeugen als Retter des Planeten. Indem sie das Elektroauto zur Vision machte und die Gegenwart als Beleg nahm, dass bisherige Autotechnik „zum Protzen diene“ und dem „Leistungswahn“ huldigte, knickte die Automobilindustrie vor ihrer eigenen Scheinheiligkeit ein und übte sich in Demut. Dass der Verbrennungsmotor lange nicht am Ende ist, zeigte sich in Halle 5. Dort präsentierte Mercedes-Tuner Brabus ein Monument der Sinnlosigkeit: eine mattschwarze E-Klasse-Limousine mit Zwölfzylinder-Motor und zwei Turboladern, 800 PS stark und mit einer Spitzengeschwindigkeit von weit über 300 Stundenkilometern. Das Monster braucht vollverkleidete Hinterräder und Spoiler, um nicht abzuheben. Über den Verbrauch mag man nicht einmal nachdenken. Eben, ein archaisches Vergnügen.

Alexandra Riegler

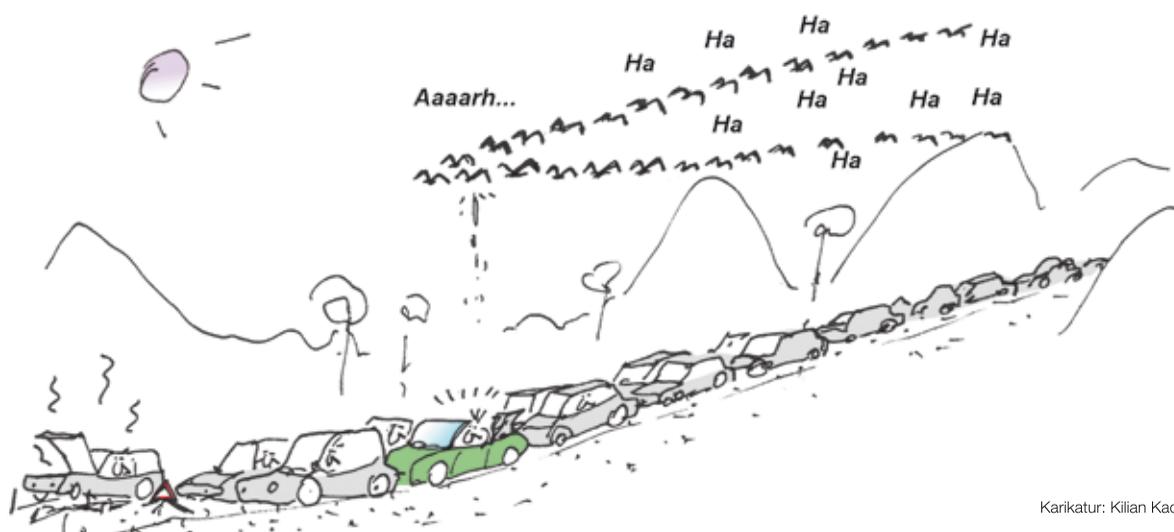
Lenkrad frei zum SMSen



Manche Dinge sind einfach zu kapiern. Wer eine Hand am Lenkrad und die andere zum Schalten verplant hat, kann kein Frankfurter Würstel mit Messer und Gabel verzwicken (don't try this at home). Wer nur eine Hand am Steuer braucht, weil das Auto schaltet, treibt mit der anderen rasch Unsinn. Etwa Lippenstift nachzeichnen, den Bart stützen, ein Taco mit wenig Sauce essen oder SMS verschicken.

Der US-Radiosender National Public Radio brachte kürzlich die Geschichte von Brandy Terri, 17 und aus Utah. Auf dem Weg zu ihren Großeltern übersah sie eine rote Ampel und zerlegte ihr Auto, weil sie unmittelbar vor dem Aufprall eine SMS verschickt hatte. Jetzt hat Brandy ein neues Auto, und beim Über-die-Landstraßen-Düsen keine SMS mehr zu verschicken habe sie „wirklich, wirklich“ versucht. „Ich war so weit, dass ich es nur noch alle fünf Minuten machen würde“, schildert sie ihre übermenschliche Anstrengung.

45 Prozent der US-Lenker unter 30 tippen beim Autofahren Kurznachrichten ins Handy. Wenn nur das eigene Leben daran hänge, wäre das bisschen Strafe, das es darauf setzt, vielleicht nachvollziehbar. Aber solange dabei Lenker auf der Gegenfahrbahn bei Frontalcrashes zermatscht werden, sollen sie bitte schön ihren Führerschein verlieren. Wenn möglich, länger als fünf Minuten bis zur nächsten SMS.



Karikatur: Kilian Kada

Mittendrin statt nur dabei

Zu den größten Ärgernissen im Straßenverkehr zählt der Stau.

Michael Liebming

Während in der Strömungslehre Stau erzeugende Verdichtungen durchaus erwünscht sind, um Fließgeschwindigkeiten zu erhöhen, oder Stauungen im medizinischen Bereich wie bei Blutungen einen lebensnotwendigen Prozess darstellen, bedeutet ein Stau im Straßenverkehr nur eines: den Ausbruch aufgetauter Aggression. Wenn im Straßenverkehr nichts mehr weitergeht, mögen Experten zwischen Stau und stockendem Verkehr unterscheiden, dem beinahe stehenden Fahrzeuglenker ist das komplett egal.

Für das subjektive Empfinden macht es keinen Unterschied, ob man sich zwischen Paris und Lyon einreihet (1980: Stau mit 176 Kilometern Länge) oder in São Paulo mit vielen anderen den absoluten Staurekord bricht (2009: 293 Kilometer). Letztlich stellt im-

mer jener Stau den längsten dar, in dem man gerade selber „parkt“. In meiner Kindheit gingen wir an Grand-Prix-Wochenenden in Zeltweg immer auf den Hauptplatz, um die im Schrittempo stundenlang vorbeiziehende Autokolonne anzuschauen. Heute gehört zu Stoßzeiten ein Stau zum Stadtbild wie eine Sehenswürdigkeit. Verkehrsplanern fehlen funktionierende Konzepte völlig.

50 Stunden Stillstand

Die guten Tipps von Verkehrspsychologen wie Ruhe zu bewahren, vernünftig zu fahren oder erst gar nicht ins Auto zu steigen, wenn andere fahren, scheitern meist oder eigentlich ausschließlich an den anderen Verkehrsteilnehmern. Rätselspiele mit Kindern wie „Ich sehe was, was du nichts siehst“ sind bei eingeschränktem Horizont ebenfalls wenig sinnvoll. Musikhören ist

bei Single-Fahrern empfehlenswert. Oder Nachdenken über essenzielle Dinge des Lebens wie „Wirkt mein Auto, in dem mich jetzt alle sehen, gepflegt?“, „Warum bauen Autohersteller leistungsstarke Fahrzeuge, die eh nur herumstehen?“ oder „Reicht die Zeit für Pownapping?“. Keiner will schließlich freiwillig Stauverursacher sein.

Paare wiederum, die statistisch gesehen täglich sowie so nur mehr wenige Minuten miteinander reden, könnten die knapp 50 Stunden, die wir Österreicher jährlich im Stau verbringen, nutzen, um den Fremden neben sich wieder kennenzulernen. Vielleicht eignet sich die Eröffnung „Du, ich hatte gestern mit jemand anderem Verkehr. Da ging was weiter“ nicht wirklich. Zur gesprächstherapeutischen Problembewältigung wird nämlich Gehen empfohlen.

Consultant's Corner

When Me Becomes We

Last year India's Tata, the car manufacturer of the 2000 Euro car made headlines; all questioned its future success. But in 2009, we have a déjà vu of the 1973-74 „great energy crisis“ when overnight, gigantic winged buicks and cadillacs were replaced by the first generation of smaller cars. Government incentives, high energy prices and a focus on environmentalism has increased customer trade-ins of huge SUV's in exchange for smaller cars like the Mini. Leaders are changing too – auto company mergers and divestitures necessitated the need



for turn-around managers, capable of brutal transformation at a time when employees in the US are aware it is the only option. The miracle of the recession's „road to recovery“ is that employees are grateful to have a job and willing to take salary cuts and accept drastic change. If it will save not only their jobs but those of others, perhaps the first time since the 60's that company stake holders are working in sync. To get to recovery, demands a new thinking – less about „me“, than „we“.

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners