



TRABANT 601

VOM VEB SACHSENRING AUTOMOBILWERKE ZWICKAU

Der Trabant 601 ist nicht neu, denn an seiner prinzipiellen Konzeption hat sich seit 1964 nichts geändert. Trotzdem sind die heute produzierten Wagen nicht mehr mit denen zu vergleichen, die vor sieben Jahren vom Fließband fuhren. Sieben Jahre Produktion bedeuten in Zwickau auch sieben Jahre konsequente Weiterentwicklung, die nicht nur die Fahreigenschaften beeinflusste, sondern ganz allgemein auch den Gebrauchswert erhöhte. Der Einsatz der neuen Bremsanlage mit Duplexbremsen vorn und des 26-PS-Motors fanden allgemein Beachtung. Die zahlreichen Kleinigkeiten aber wie zum Beispiel die V-Dichtung am Lagerspalt der Schwenklager, die Änderungen in der Schmierölführung innerhalb des Getriebes, die verstärkten Bügel für die Einsteckzapfen der Frontverkleidung blieben überwiegend unbemerkt. Gerade diese Kleinigkeiten haben aber einen entscheidenden Anteil daran, daß der Trabant im Hinblick auf die Reparaturanfälligkeit und Anspruchlosigkeit in der Wartung alle anderen bei uns zur Zeit handelsüblichen Wagen in den Schatten stellt. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß der Trabant nach einige Schmierstellen hat, die alle 5000 km neues Fett bekommen sollen. Was nützen schließlich für 50 000 km wartungsfreie Lager und Gelenke, wenn nach dieser Laufzeit eine halbe Generalreparatur erforderlich wird oder wenn die Gummimanschetten der mit Dauerfettfüllung versehenen Gelenke (Antrieb Wartburt 353) nicht einmal 20 000 km halten.

Wir haben uns bei dem Trabant 601, Standardausführung mit Hycomat, über den wir hier berichten, ehrlich bemüht, ihn „kaputt zu bekommen“. Wir fuhren ihn vom Mai bis November rund 18 000 km und belasteten ihn von Anfang an bis zur zulässigen Grenze mit Anhängern, über die wir im Heft 8 berichteten. Dabei wurde überwiegend „mit vollem Rohr“ gefahren, zumal auf Grund des großen Luftwiderstandes mit Wohnanhänger kaum mehr als 70 km/h herauszuholen waren. Wir sind mit den Hängern auf den verschiedensten Fahrbahnbelägen Kurvengeschwindigkeiten gefahren, die an der Rutschgrenze lagen, wir haben die Hänger durch Lenkausschläge auch zum seitlichen Ausbrechen gebracht, um ihr Spurverhalten kennenzulernen. Die Beanspruchungen, denen der Zugwagen dabei ausgesetzt war, zeigten sich später an der Anhängerzugvorrichtung. Ihre Kugel stand nach diesen Gewaltkuren nicht mehr senkrecht, sondern ein wenig nach rechts geneigt. Die Schweißnähte an der Zugvorrichtung waren nach wie vor einwandfrei, auch die Verschraubungen saßen fest, aber die beim seitlichen Ausbrechen des Anhängers beträchtlich auf Torsion beanspruchte Zugvorrichtung hatte eine geringfügige bleibende Formänderung erfahren. Es wäre nicht verwunderlich, wenn sich diese Art „Anhängerbetrieb“, die in der allgemeinen Fahrpraxis wohl kaum jemand praktizieren würde, negativ auf das Fahrverhalten und die Leistung des Trabant 601 ausgewirkt hätte. Aber weit gefehlt, wir hatten bisher kei-

nen Testwagen Trabant 601, der schneller war. Im durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch (ohne Anhänger) unterbot er nicht nur die bisherigen Testwagen, sondern auch unsere eigenen „Trabanten“, die ja im allgemeinen etwas ruhiger gefahren werden. Bei fast ausschließlich Anhängerbetrieb über rund 4600 km ergab sich ein Gesamtdurchschnitt von 9,8 l/100 km, wobei die Verbrauchswerte für einzelne Streckenabschnitte je nach Fahrweise und Belastung zwischen 8,5 und 12,5 l/100 km lagen. Wir berichteten darüber im Heft 8. Während der anschließenden 12 000 km ohne Hänger stellte sich ein Gesamtdurchschnitt von nur 7,95 l/100 km ein. Auf der Autobahn stieg auch bei scharfer Fahrweise der Verbrauch kaum über 8,3 l/100 km. Im Stadtverkehr stellten sich Werte um 8 l/100 km ein, und auf Fernverkehrsstraßen waren Verbräuche zwischen 7 und 7,5 l/100 km keine Seltenheit. Die Minimalwerte bei sanfter Fahrweise lagen zwischen 6,6 und 6,8 l/100 km.

Die Beschleunigung, wobei der Wagen nur mit dem Fahrer belastet war, entsprach mit 18,5 Sekunden bis 80 km/h und 37 Sekunden bis 100 km/h fast genau den Zeiten unserer vorigen Testwagen mit 26-PS-Motor (siehe Heft 1/70 und 8/70). Als Höchstgeschwindigkeit in der Ebene ermittelten wir 112 km/h, bei Rückenwind oder Gefälle lief der Wagen knapp 120 km/h, wobei wir auf der Teststrecke auch bergab Vollgas beibehielten, was der Motor nicht im geringsten übernahm. Wie für jeden Zweitaktmotor gilt auch für den Trabant die alte Bergabregel: Entweder das Gas ganz wegnehmen und den Wagen rollen lassen oder Vollgas stehen lassen. Hohe Motordrehzahlen bergab bei allmählich zurückgenommenem Gaspedal, um eine bestimmte Geschwindigkeit zu halten, sind gefährlich, weil mit der reduzierten Kraftstoffzufuhr auch die Schmierung geringer wird. Das nur als Ratschlag.

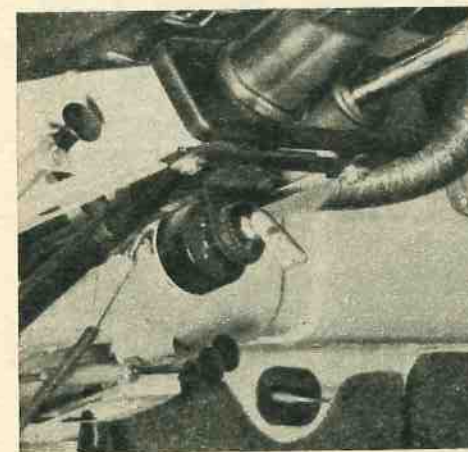
Angesichts dieser Fahrleistungen und der Verbrauchswerte kann man zu dem Schluß kommen, daß dem Trabantmotor diese bisher härteste Beanspruchung von Anfang an, der wir je einen Testwagen unterzogen haben, recht gut bekommen ist. Wir haben allgemein die Erfahrung gemacht, daß die Wagen, die anfangs zu sehr geschont und immer nur verhalten gefahren werden, auch später nicht so schnell laufen und nicht so gut ziehen, wie diejenigen, die sofort hohe, aber häufig wechselnde Drehzahlen und Belastungen kennenlernten. An den günstigen Verbrauchswerten haben aber auch die Maßnahmen einigen Anteil, die bei der Vergaserfertigung und -einstellung wirksam wurden, um die Luftverschmutzung durch Schadstoffanteile im Abgas in Grenzen zu halten. Die Regelschraube für die Leerlaufgemischmenge wurde verändert, sie wird auch nicht mehr wie vorher schematisch um eine bestimmte Anzahl Umdrehungen

geöffnet, sondern auf eine bestimmte Durchflußmenge eingestellt, die für den stabilen Leerlauf gerade ausreicht. Vor Veränderungen dieser Einstellung wird gewarnt, eventuell notwendige Nachregulierungen sollten nur in Verbindung mit einem Abgastest vorgenommen werden.

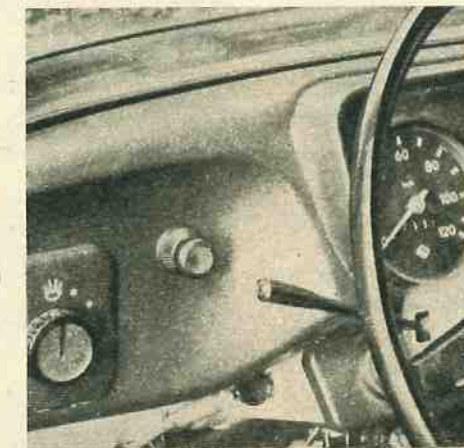
Unser Testwagen war mit dem Hycomat ausgestattet, der das Kupplungspedal erübrigt und beim Gasgeben hydraulisch einkuppelt. Der Hycomat bewährte sich im Anhängerbetrieb sehr gut. Gerade die häufig wechselnde Belastung – ohne Hänger und mit Hänger, leer und beladen – erfordert stets eine Anpassung der Kupplungsbedienung beim Anfahren, die der Hycomat zweifellos besser beherrscht als die meisten Fahrer. Daraus kann man auch eine Schonung der Kupplung ableiten, denn beim automatischen Einkuppeln ist die Phase, während der die Kupplung schleift, weit kürzer als bei einem Fahrer, dessen angewöhntes Kupplungsgefühl zwar dem Solobetrieb, nicht aber der für ihn ungewohnten Anhängerbelastung entspricht. Mit Anhänger fuhr sich der Hycomat eher noch besser als ohne Hänger. Man brauchte nicht so vorsichtig Gas zu geben, sondern konnte zügig das Pedal durchtreten, wobei das Gespann sauber und gleichmäßig anfuhr und recht gut beschleunigte. Die gleiche Menge Gas ließ ohne Hänger auch auf trockener Straße die Vorderräder durchdrehen.

Zwei Kleinigkeiten gab es während der Testzeit, die uns außerhalb der Durchsichten veranlaßten, zum Werkzeug zu greifen. Bei etwa 8000 km wurde das Steuerventil undicht, und der Hycomat verlor viel Öl. Bei 17 000 km brach das Masseband zwischen Schalthebel und Getriebe, und das Schalten der Gänge wurde dadurch beeinträchtigt. Eine Reifenpanne wäre noch zu erwähnen. Damit ist die Fehlerliste dieses Testwagens aber auch schon zu Ende. Auf einen Riß im Bereich der Aufhängung des Vorschalldämpfers an der Karosserieecke vor dem Radkasten warteten wir vergeblich, denn die inzwischen für alle anderen Aufhängpunkte der Auspuffanlage (außer Vorschalldämpfer) eingesetzten um 90 Grad verdrehten Gummistreifen entlasten durch ihre größere Nachgiebigkeit offenbar auch die kritische Stelle vorn links, die bisher oft Anlaß zu Klagen gab. Die neuen Gummiaufhängungen dämpfen auch besser die Geräusche, die vorher stärker auf das Bodenblech übertragen wurden.

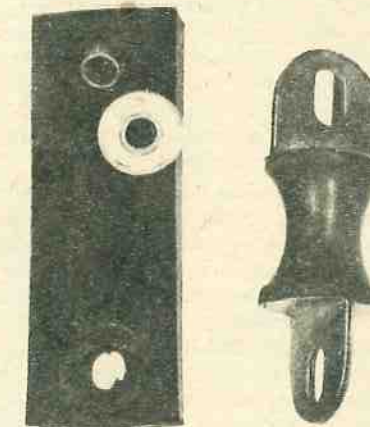
Anerkennung verdient die Anordnung des Zündschlosses beim Standardtyp, das an dieser Stelle keine Unfallgefahr mehr darstellt und das auch bei älteren Wagen nachträglich ohne Schwierigkeiten an diesen Platz verlegt werden kann. Die Zugpumpe der Scheibenwaschanlage gefällt uns viel besser als die alte Druckpumpe, weil



Das Zündschloß wurde mit einem Winkelblech unterhalb des Lenksäulenträgers angeschraubt. Verletzungen durch den Schlüssel sind dort kaum möglich.



Beim Ziehen der Scheibenwaschpumpe kommt man leicht mit dem Lenksäulenschalter in Konflikt. Die Pumpe sollte einige Zentimeter tiefer liegen.



Der elastische Gummistreifen (links) mit Distanzbüchsen und Unterlegscheiben ersetzt außer am Vorschalldämpfer die bisherige Auspuffaufhängung (rechts).

sie sofort anspricht und die Wassermenge sehr gut dosiert werden kann. Allerdings ist der beibehaltene Platz für die neue Pumpe nicht mehr der beste, da man beim Ziehen mit dem Blinkhebel in Konflikt kommen kann. Sie könnte einige Zentimeter tiefer liegen, dort wo sich früher das Zündschloß befand. Um den Wunschzettel fortzusetzen: Die Heizung befriedigt vielleicht in südlichen Ländern, keinesfalls aber bei den in unseren Breiten üblichen Wintertemperaturen. Die Korrosionsbeständigkeit des Vorschalldämpfers ist nach wie vor unzureichend – sicher wären diese Schalldämpfer kein solcher Engpaß, wenn sie nicht in so kurzer Zeit buchstäblich vom Rost zerfressen würden. Der geringe Aktionsradius mit dem 24-l-Tank macht sich mit zunehmender Verkehrsdichte und entsprechenden Wartezeiten an den wenigen Tankstellen immer störender bemerkbar. Mehr oder größere Kanister im Kofferraum sind auch keine erstrebenswerte Lösung, sie könnten bei Auffahrunfällen unangenehme Folgen verursachen.

Der ewig vibrierende und wackelnde Innenspiegel fand bisher wohl nur deshalb kaum Beachtung, weil jeder Trabantbesitzer bestrebt sein dürfte, ihn so schnell wie möglich durch einen anderen, möglichst einen Panoramaspiegel zu ersetzen. Schließlich gehört aber ein brauchbarer Spiegel zur vorgeschriebenen Ausstattung, er muß laut StVZO sogar in genehmigter Bauart gefertigt sein. Wer die Genehmigung für dieses zitternde Etwas erteilt hat, muß einen schlechten Tag gehabt haben. Für brauchbar im Sinne des Begriffes Rückblicksiegel halten wir diese labile Ausführung jedenfalls nicht. Auch die zur Zeit angebotenen Panoramaspiegel in „Kuchenbrettgröße“ sind für einen Kleinwagen keine ideale Lösung. Sie behindern die Sicht nach vorn und kommen beim Trabant mit der rechten Sonnenblende in Konflikt. Weshalb werden Panoramaspiegel nicht auch eine Nummer kleiner gefertigt? Das von ihnen gespiegelte Panorama wäre immer noch viel größer als der vom jetzigen Spiegel erfaßte Sichtwinkel.

DIE NEUEN SITZE

Unser Testwagen hatte anfangs die bekannten Sitze der Standardausführung und bekam später die neuen Formsitze, die mit unterschiedlichen Bezügen künftig in alle Typen eingesetzt werden. Die Sitzschienen in der Standardkarosserie, die inzwischen verstärkt wurden, passen zum neuen Sitz. Die kippbaren Selfa-Sitze mit feststehenden Lehnen können dagegen nicht ohne größere Änderungen am Bodenblech (Sitzschienen einschrauben) durch die neuen Formsitze ersetzt werden. Über die Nachteile der bisherigen Sitze berichteten wir schon mehrfach (Heft 1/70 und 5/70). Kurz zusammengefaßt: Beim Standardsitz waren Sitzfläche und Lehne relativ hart. Längere Strecken waren damit kein Vergnügen, weil der Körper zahlreichen Erschütterungen ausgesetzt war, die mit der Zeit ermüdeten. Die weicher gefederten Selfa-Sitze waren zwar bequemer, sie katapultierten die Insassen aber bei Bodenwellen mitunter bis an das Dach oder zogen ihnen durch das ständige Auf und Ab das Hemd aus. Beide Ausführungen hatten zu kurze Lehnen, die die Schultern nicht ausreichend stützten und dem Körper keinen genügenden seitlichen Halt gaben.

Die Einstiegsverhältnisse nach hinten waren beim Selfa-Sitz, der insgesamt nach vorn geklappt werden konnte, wesentlich besser als bei der in Schienen verankerten Standardausführung mit klappbarer Lehne. Daran hat sich auch durch die neuen Formsitze nichts geändert. Hier geht es beim Einsteigen nach hinten noch enger zu, weil sich die dick ausgeformten Lehnen nicht so weit vorklappen lassen wie die des früheren Standard. Nach wie vor gefährden auch scharfe Metallkanten die Beine bzw. Strümpfe der Einsteigenden. Man entschloß sich zu diesem Kompromiß, weil die feste Verankerung am Boden den internationalen Sicherheitsforderungen entspricht und in einer statistischen Erhebung der KTA der Auslastungsgrad beim Trabant 601 in der DDR mit nur 2,3 Personen ermittelt wurde. Befriedigen kann unseres Erachtens diese Lösung nicht, denn zum Ein- und Aussteigen der 0,3 Personen laut Statistik sind beinahe Schuhanzieher erforderlich, soweit es sich nicht um Kinder handelt. Die hintere Sitzfläche wird mit den neuen Flachbandfedern besser gefedert und



Die Lehnen lassen sich zwar noch etwas weiter nach vorn drücken, die Einstiegsverhältnisse zum Fond sind jedoch unbefriedigend.

Bisherige Standardausführung.



In dieser sogenannten Ruhestellung befindet sich die letzte der neun Arretierungsstufen. Die Lehne kann noch weiter geklappt, nur nicht mehr festgestellt werden.

Selfa-Sitz der S- und L-Typen.

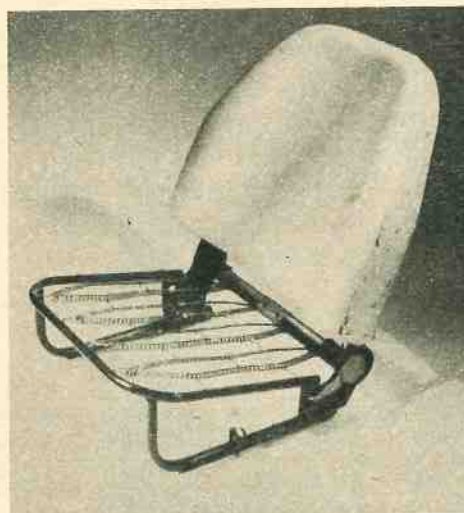


Zum Liegen müßte die Lehne mit Gepäckstücken oder ähnlichem in der gewünschten Stellung unterstützt werden, sonst klappt sie ganz nach unten.

Neuer Formsitz für alle Typen.



UNSER TEST



Die Flachbandfedern sind im Sitzgestell nur eingehängt und können leicht nachgespannt oder ausgewechselt werden.



Das Schaumstoffteil der Lehne ist am Gestell angeklebt. Der Arretierungshebel der Verstellung kann bei Bedarf auch nach rechts montiert werden.



Die Sitzbezüge lassen sich leicht abnehmen bzw. wechseln. Dadurch erübrigen sich besondere Schonbezüge. Die Schaumstoffauflage des Sitzes wird vom Bezug gehalten.

gedämpft. In Bezug auf Kniefreiheit geht es aber enger als vorher zu, weil die breiteren Lehnen der Vordersitze es den hinten Sitzenden nicht mehr erlauben, ein Bein zwischen die Sitze bzw. zwischen Tür und Sitz zu stellen.

Den vorn Sitzenden – und laut Statistik ist der Trabant meist nur vorn besetzt – wird dagegen ein Komfort geboten, den selbst die meisten größeren Wagen vermissen lassen. Wir kennen bei keinem unserer handelsüblichen Wagen einen Seriensitz, dessen Rückenlehne so gut den Körper stützt und einen so guten Seitenhalt bietet. Mit diesem Sitz kann man in Kurven Geschwindigkeiten bis zur Rutschgrenze fahren, ohne daß sich der Körper auch nur aus seiner Lage rührt oder einen zusätzlichen Ausgleich der Fliehkräfte erfordert. Die Sitzfläche, deren Schaumstoffteil mit Polsterunterlage auf Flachbandfedern aufliegt, ist niedriger gehalten als bei den früheren Sitzen. Das kommt der Kopffreiheit zum Dach zugute. Außerdem wird durch den tiefer liegenden Sitz eine bessere Sicht nach vorn, auch nach schräg oben auf Verkehrsampeln ermöglicht.

Die Federung und Dämpfung des Sitzes wurde so gut auf die Eigenschaften des Wagens abgestimmt, daß man die Unarten der Blattfedern (schlechteres Ansprechen durch hohe Eigenreibung) und des kurzen Radstandes (Nickschwingungen bei Bodenwellen) kaum noch zu spüren bekommt. Man sitzt weitgehend ruhig, auch wenn es über größere Unebenheiten geht. Nachschwingungen der Sitzfederung, mit denen der Sella-Sitz den Fahrer und Beifahrer in nahezu ständiger Bewegung hielt, gibt es bei dem neuen Formsitz überhaupt nicht. Wir haben den Testwagen mit Geschwindigkeiten über Bodenwellen und Fahrbahnabsätze gejagt, bei denen wir uns mit dem Sella-Sitz Beulen am Kopf und mit dem Standard-Sitz Schmerzen im verlängerten Teil des Rückens eingehandelt hätten. Auf dem neuen Formsitz geschah nichts dergleichen. Der Körper drückte die Sitzfederung einmal weit nach unten und kehrte sofort wieder in die Normallage zurück, ohne den Kontakt mit der Sitzfläche auch nur im geringsten zu verlieren. Jedenfalls vermittelte der Formsitz neue Maßstäbe, wie gut ein Autositz sein kann. Er offenbarte aber auch sehr deutlich, wie schlecht die bisherigen Sitze waren. Sie haben die nachteiligen Eigenschaften der Wagenfederung verstärkt, während der neue Sitz den Eindruck hinterläßt, daß die Federungseigenschaften des Trabant viel besser sind, als man ihnen nachsagt. Wir könnten einige Wagentypen aufzählen, deren Sitzkomfort jetzt nicht mehr an den dieser Trabantsitze heranreicht!

Den Aufbau der neuen Sitze zeigen die Bilder. Die Bezüge lassen sich leicht abnehmen bzw. auswechseln. Zusätzliche Schonbezüge erübrigen sich dadurch. Es ist bei dieser Konstruktion auch leicht möglich, die Sitzfläche durch Einlegen einer Filzplatte zwischen Federn und Auflageteil etwas anzuheben, falls jemand der Sitz zu niedrig sein sollte und er kein Kissen mag. Der Verstellmechanismus der Rückenlehne macht einen soliden und stabilen Eindruck, denn im arretierten Zustand befinden sich jeweils drei Zähne des gehärteten Zahnsegments im Eingriff. Die Lehnenverstellung ist auch während der Fahrt mit einem Handgriff möglich. Beim Ausrasten drückt eine Feder die Lehne nach vorn, so daß sie der Bewegung des Rückens folgt. Die letzte Einrastung befindet sich in einer Schräglage (siehe Bild), in der die gesamte Sitzkonstruktion noch den Belastungen des ruhenden Körpers gerecht wird. Bei weiterem Umklappen in die Liegestellung läßt sich der Verstellmechanismus nicht mehr arretieren. Deshalb wird dieser Sitz vom Hersteller nicht als Liegesitz bezeichnet. Natürlich kann man darauf liegen, man muß nur Gepäckstücke oder ähnliches unter die Lehne packen, damit sie in der gewünschten Lage bleibt und nicht bis auf den Boden klappt. Bei vorgeschobenen Vordersitzen kann man auf diese Weise in Verbindung mit dem Rücksitz, der sich nach Lösen seiner Lehne hinten etwas anheben läßt, eine recht passable Liegefläche erreichen. Der Verstellhebel des rechten Sitzes, der serienmäßig links, also in Wagenmitte liegt, kann auch rechts montiert werden, falls er stören sollte.

Das Schaumstoffteil und das Zwischenpolster können leicht gewechselt werden. Die Flachbandfedern des Sitzes sind nur eingehängt, sie können mit wenigen Handgriffen nachgespannt oder erneuert werden, falls sich die Sitzfläche mit der Zeit etwas senken bzw. durchsitzen sollte. Wir haben während vier Monaten nichts dergleichen bemerkt, begrüßen aber die reparaturfreundliche Konstruktion, die auch in dieser Hinsicht gut zum Charakter des ganzen Wagens paßt. Die Reparaturfreundlichkeit ist übrigens eine der vorteilhaftesten Eigenschaften des Trabant, die ganz entscheidend zu seiner Beliebtheit beigetragen hat: Viel geht nicht entzwei, und die wenigen Reparaturen lassen sich mit relativ geringem Aufwand bewerkstelligen, zum größten Teil auch in Selbsthilfe. Angesichts der zunehmenden Fahrzeugdichte und der damit nicht Schritt haltenden Werkstattkapazität wird dieses Kriterium bei dem Auswahl eines Wagens immer interessanter.

Eberhard Preusch

An dieser Stelle nahm seit über vier Jahren
Dr. Hans Neumann
regelmäßig Stellung zu Fragen unseres Verkehrsrechts.
Als Oberrichter am Obersten Gericht und Vorsitzender des 3. Strafsenats
sowie als Mitglied der zentralen Arbeitsgruppe Sicherheit im Straßenverkehr
half er mit seinen Beiträgen Verhaltensweisen auszuprägen,
die in immer stärkerem Maße
gesamtgesellschaftliche und individuelle Interessen übereinstimmen lassen.
Für diese Arbeit sagen wir Dr. Hans Neumann Dank,
und viele Leserschriften berechtigen uns,
das auch im Namen der Leser auszusprechen.
Richter, die im Namen des Volkes Recht sprechen,
werden in der DDR gewählt.
Das ist Verfassungsgrundsatz
und entspricht dem Wesen unserer sozialistischen Demokratie.
Mit Beginn der neuen Legislaturperiode nach den Volkswahlen am 14. November
wurde Dr. Hans Neumann
als Richter durch die Volkskammer wiedergewählt
und mit einer neuen Funktion am Obersten Gericht der DDR betraut.
Deshalb schreibt Dr. Hans Neumann an dieser Stelle mit zwei Beiträgen
zum letzten Mal als Vorsitzender des 3. Strafsenats.
Er wird jedoch auch weiterhin
der Redaktion mit seinen Erfahrungen zur Verfügung stehen
und bereits in der nächsten Ausgabe unserer Zeitschrift
mit einer neuen Beitragsreihe auf seine Weise mithelfen,
das Wissen aller Leser zu erweitern.

Es war kein Vorfahrtsfall, aber...

Jeder in Verkehrsstrafsachen tätige Richter muß immer wieder diese Erfahrung machen: Fahrzeugführer, die schuldhaft einen schweren Verkehrsunfall verursacht haben und im Gegensatz zu anderen mit dem Schrecken davongekommen sind, neigen unter dem unmittelbaren Eindruck des Unfallgeschehens zunächst dazu, sich einsichtig zu zeigen. Sie versprechen auch, künftig die Lehren hieraus ziehen zu wollen. Ist aber eine gewisse Zeit verstrichen und der erste Schock überwunden, ergibt sich manchmal dann ein völlig anderes Bild. Jetzt werden Einwände erhoben, die ein schuldhaftes Verhalten in Zweifel ziehen und in der Tendenz darauf hinauslaufen, dem anderen die Verantwortung zuzuschieben.

Die Gründe für einen solchen Sinneswandel mögen unterschiedlicher Natur sein, sie müssen durchaus auch nicht immer Indiz für ein unehrliches Verhalten sein; denn bei der Suche nach einer Antwort auf die immer wieder bewegende Frage nach dem „warum konnte der Unfall geschehen“ ist es denkbar, daß der Einzelne einer Version unterliegt, die ihn schließlich selbst an seine Unschuld glauben läßt. Dabei erfährt eine solche Selbstsuggestion umso mehr Nahrung, wenn tatsächlich auch der andere mit eine Ursache für den Unfall gesetzt hat, weil dann dem eigenen Verhalten – wenn auch aus einer nachträglichen Betrachtung heraus – Überle-

gungen unterstellt werden, die für ein pflichtgemäßes Handeln sprechen sollen.

Um nicht mißverstanden zu werden:

Natürlich schließen anfängliche Einlassungen eines Unfallbeteiligten, die auf seine Schuld hindeuten, nicht nachträglich Einwände aus. Und keinem Strafverfolgungsorgan ist es erlaubt, solche Einwände ohne sachbezogene Prüfung zu ignorieren. Schließlich obliegt es nicht einem Beschuldigten, die gegen ihn sprechenden Verdachtsgründe zu zerstreuen und seine Unschuld zu beweisen. Vielmehr ist es Aufgabe der Strafverfolgungsorgane, unter Berücksichtigung aller be- und entlastenden Umstände die Frage der strafrechtlichen Verantwortlichkeit zu prüfen und zu beantworten. Aber gerade weil dem so ist, vermögen subjektive Deutungen eines Beschuldigten nicht immer einer kritischen Überprüfung durch die Strafverfolgungsorgane standzuhalten.

Der Fall des Arztes Dr. L. ist dafür ein typisches Beispiel. Als sich dieser der Einmündung einer von rechts kommenden gleichberechtigten Straße näherte, glaubte er berechtigten Grund zu der Annahme zu haben, daß sich von dort kein Fahrzeug näherte. Deshalb setzte er seine ursprüngliche Geschwindigkeit von 50 km/h nur unwesentlich herab. Bestimmend für diese Verhaltensweise des Dr. L. war – obwohl die bevorrechtigte Straße nur unzulänglich

eingesehen werden konnte – dessen genaue Kenntnis um die Eigenart und Besonderheit dieses Straßenabschnittes, der seiner Meinung nach für annähernde Fahrzeuge von rechts nur eine ganz geringe Geschwindigkeit zuließ. Überdies hatte er in ausreichender Entfernung im Einmündungsbereich dieser Straße spielende Kinder bemerkt, und da sich diese nicht entfernten, nahm er an, daß von rechts kein Fahrzeuge komme.

Insoweit erwiesen sich diese Überlegungen durchaus als logisch und richtig, denn tatsächlich näherte sich von rechts kein Fahrzeug. Als aber Dr. L. unmittelbar vor der Einmündung war, schoß plötzlich ein fünfjähriges Kind mit einem Roller auf die Fahrbahn, wurde hier erfaßt und schwer verletzt.

Anfangs noch zu der Einsicht bereit, „in Zukunft an solchen Straßen die Geschwindigkeit so einzurichten, daß mir so etwas nicht wieder passiert...“, war Dr. L. später nur noch von seiner Unschuld überzeugt; denn er hätte ja den Unfall nicht durch Verletzung der Vorfahrtsbestimmungen verursacht.

Dieser Einwand, der übrigens auch von den Strafverfolgungsorganen anerkannt wurde, traf zu. Die Vorfahrtsregel ist nach § 13 StVO ihrem Wortlaut und Wesen nach auf den Verkehr mit Fahrzeugen beschränkt, gilt demnach nicht für Fußgänger