

## Signal: Das NEIN zum Vignetten-Wucher

Mit dem Resultat der Abstimmung vom 24. November 2013 könnte in der schweizerischen Verkehrspolitik eine neue Ära eingeläutet worden sein: Niemand war gegen den Verkehrsbeschluss und damit gegen den Bau neuer Autobahnen, jedoch 60% der Stimmentenden dagegen, auf dessen Buckel er umgesetzt werden soll. Seit vielen Jahren fließen 70% der von den Auto- und Töff-Fahrern bezahlten Abgaben in die allgemeine Bundeskasse und in den öffentlichen Verkehr. Nun sollte via Erhöhung des Vignettenpreises um 150%, mittels «Kopfprämie» noch mehr belastet und damit abgestraft werden, wer mehrere Fahrzeuge besitzt, trotzdem ja immer nur eines im Verkehr bewegt werden kann!

Ob es an dieser Ungerechtigkeit lag, die im Abstimmungskampf meiner Meinung nach viel zu wenig Beachtung fand, oder ob es daran lag, dass jeder sein eigenes Portemonnaie schützen wollte oder ob es noch andere Gründe gab, wird bestimmt noch mit einer «Studie» herausgefunden werden. Die Steuererhöher wollen genau studieren, wie sie die nächste zu schlagende Schlacht angehen müssen, um in einer Volksabstimmung gewinnen zu können.

Was mich persönlich am meisten gestört hat ist die Dreistigkeit unseres Parlamentes in Bern, das überhaupt kein Sensorium hat, wenn es um die Anliegen des privaten Verkehrs geht: Ich habe sowieso das Gefühl, dass «die da oben», in einer anderen Welt leben und jede Bodenhaftung verloren haben. Allen war klar, dass die zu bauenden Strassen von jemandem bezahlt werden müssen. Aber wie überall, auch in einem Privathaushalt, muss das, was man mehr ausgibt, an einem anderen Ort eingespart werden. Der Bund aber macht genau das Gegenteil: Er wollte 378 km Strassen von den Kantonen übernehmen, was die Kantone entlastet hätte, damit sie ihn im Bestreben unterstützten, einen weiteren Raubzug auf das Portemonnaie der auto- und töfffahrenden Bevölkerung zu lancieren. Wäre dieser ungerechte, weil auf das einzelne Fahrzeug bezogene Zuschlag innerhalb vernünftiger Grenzen geplant worden - es standen 70 Franken, vielleicht 80 Franken für die Vignette zur Diskussion -, dann hätte es wohl kein Referendum gegeben! Ohne Volksabstimmung hätte das Parlament wenigstens den Spatz in der Hand gehabt, als vom Storch auf dem Dach zu träumen. In der Diskussion hat sich unsere Verkehrsministerin Doris Leuthard, nicht durch besonders gute Dossierkenntnisse hervorgerufen, hat sie doch auch den Lastwagen eine Autobahnvignette angedichtet, was zu einer lustigen Aktion der Brummi-Fahrer geführt hat: Liebe Doris, nur für dich...



(Fortsetzung auf Seite 7)



Ankern in voller Schräglage



Das System dosiert die Bremsung...



...Maschine hält sicher an!



KTM-Bosch advanced ABS

## Neuigkeiten und Trends 2013

Während vielen Jahren gingen alle Entwicklungen an den Motorrädern vorbei: Während die Autos ab 1987 fast ausnahmslos mit Einspritzung und Lambda-Sonde gesteuertem Verbrennungsprozess zur Abgasentgiftung ausgerüstet waren, wurde dies erst nach 2000, abgesehen bei BMW-Motorrädern, durch andere Hersteller eingeführt. Zwar gab es seit den frühen 90er-Jahren Versuche mit ABS-Systemen und anderen elektronischen Helferlein, doch im Gegensatz zu den Autos waren dies alles nur «Versüecherli»: Entweder sie funktionierten mehr schlecht als recht, oder sie waren begrenzt auf ausgewählte Modelle. Ich selbst war nie ein grosser Befürworter, da die neuen Systeme das Töfffahren nicht einfacher, sondern noch viel komplexer machten. Da war an der 85er-GoldWing sanfter technischer Wirkung: Trat ich nur dal, dann bremste eine scheiben-Bremse im zwar so effizient, dass kursen immer bestetoren bekam. Sie hat-dass ich meine Vorder-nem einzigen Finger



meine Kombi-Bremse vergleichsweise ein Eingriff mit grosser auf das Fuss-Bremspe-scheibe der Doppel-vorderrad mit, und ich an Weiterbildungs-noten von den Instru-ken nicht bemerk, bremsen nicht mit ei-angerührt hatte!

Nun wurde kürzlich die Katze aus dem Sack gelassen: Die Niederlassung von Bosch in Japan hat seit 2009 an einem Projekt gearbeitet, welches das kurventaugliche ABS-System zum Ziel hatte. KTM war sehr interessiert an diesem System und begann schon früh, an der Entwicklung mitzuarbeiten. Dabei werden verschiedene Sensoren von gut ausgerüsteten, sprich teuren Modellen mitbenutzt, die schon für andere Funktionen zur Verfügung standen. So sind die ABS-Systeme zwar sehr effizient in der Regelung, konnten aber nicht erkennen, wenn sich das Motorrad zu überschlagen begann. Andere Systeme verhindern das Überschlagen beim Beschleunigen, was wiederum etwas mit der rasanten Entwicklung der Reifen zu tun hat: Diese bieten Grip (Haftung) wie man es früher nur von Rennreifen kannte, und dies bei durchaus akzeptabler Laufleistung. Wie beim Wheelie durch die hohen Beschleunigungskräfte ist das Schräglage ein Pro-ner Traktionskontrolle Hilfe durch die Tech-auch nur innerhalb der zen gefahren werden: Alltagsmotorrädern reich des Normal-Rennfahrers, gerückt Elektronik kaum mehr



Wegschmieren in der blem, welches mit ei-geregelt wird. Bei aller nik, kann natürlich physikalischen Gren-Doch sind diese bei immer mehr in den Be-fahrers, also Nicht-und deshalb ohne zu kontrollieren.

Ich habe dazu verschiedene Zeitschriften gelesen und überall haben die Redaktoren ihren Kampf geschildert, bei der Präsentation dieses kurventauglichen ABS in voller Schräglage wirklich «voll in die Eisen» zu gehen! Schon beim Geradeausbremsen hatte ich jeweils Mühe, als ich die ABS-Systeme noch nicht aus dem Eff-Eff kannte, einfach rücksichtslos in die Bremsen zu greifen. Was dabei passieren kann, wenn man sich sachte an die Grenzen tastet, erlebte eine Fahrerschülerin von mir anlässlich ihrer Prüfungsbremung: Sie griff zu wenig hart in die Vorderradbremse, das ABS-System wurde dabei nicht aktiviert und das BMW-Motorrad mit Jahrgang 2006 überschlug sich! Fazit: Doppelter Beckenbruch und sie wird mit grosser Wahrscheinlichkeit nie mehr ein Motorrad führen. Sie hatte die Grundschulung in einer anderen Fahrschule gemacht, wo dem Bremsen nicht diese Beachtung wie in unseren Grundkursen geschenkt worden ist – mit ver-



NC 700S

heerenden Folgen, schade. Zurück zur Präsentation des neuen Motorrad-Stabilitäts-Kontrollsystems (MSC) auf dem Bosch-Testgelände in Boxberg: Wie von Geisterhand bremste die Maschine in voller Schräglage erst sanft, dann immer heftiger bis zum Stillstand. Durch das dosierte Mitbremsen am Hinterrad wird dabei die Kurvenlinie eingehalten. Die Elektronik erkennt ganz viele Parameter, von der Schräglage über die Nickbewegung beim Einbremsen in der Vordergabel, den Gripp-Verhältnissen an den Rädern usw. Mit Geschwindigkeiten von nahezu 100 km/h, beinahe kratzenden Fussrasten auf der Strassen-Enduro von KTM 1190 Adventure voll ankern ohne dabei zu stürzen oder gross von der Fahrlinie abzuweichen, das ist ein Fortschritt, den selbst Fachleute für Zweiräder unerreichbar hielten. 2013er-Modelle, die bereits mit der entsprechenden Elektronik ausgerüstet sind, können damit nachgerüstet werden.

Die zweite Stufe an Fortschritt ist der **Benzin-Verbrauch**: Zwar waren beispielsweise die seit vielen Jahren eingespritzten BMW-Motorräder dafür bekannt, dass sie mit dem Sprit, ohne an Fahrspass einzubüssen, bedeutend sparsamer bewegt werden können als andere Marken. Mit den vor 2 Jahren lancierten

NC-Modellen, die mit einem «halben» Civic-(Auto)Motor ausgerüstet sind, ging Honda einen neuen Weg: Sie nahmen die viel weiter entwickelte Autotechnologie direkt hinüber in einen Zweiradrahmen. Und sie erreichten, zusammen mit einer langen Gesamtübersetzung, sensationell niedrige Verbräuche – allerdings verbunden mit einer wenig spektakulären Kraftentwicklung, was je nach Einstellung beim Fahrer nicht die grossen Emotionen weckt. Das mit dem Doppelkupplungsgetriebe kombinierbare Aggregat ist gerade für jene, die einfach eine Fahrmachine mit wenig Fahreraktivität suchen, wie sie im Integra-Roller optimal serienmässig mit einem guten Fahrtwind- und Wetterschutz zur Verfügung gestellt wird, ein umweltschonender und zukunftsweisender Alltagsbegleiter. Dies hat selbst bei den sportlich orientierten Journalisten Neugier geweckt, was damit, ohne auf Fahrspass zu verzichten, alles möglich ist. In Motorrad 20/2013



Das Benzin-Sparwunder Innova 125

gab es dazu einen herrlichen Verbrauchstest, mit so unterschiedlichen Modellen wie der heissen Ducati 1199 Panigale bis zur erwähnten kleinen Honda NC 700S.

Ein weiterer Punkt zur Umweltverträglichkeit betrifft den Lärm: Die vom Hersteller aufgewendeten Bemühungen werden vom Kunden oft wieder zunichte gemacht! Die in Tests gezeigten Zubehöranlagen produzieren meistens grössere Lärmemissionen bei teilweise geringerer Mehrleistung. Ich rede jetzt nicht von den Krawalltüten, die vor allem von Fahrern einer ganz bestimmten Marke, die die mangelnde Power mit Lärm ersetzen müssen, verbotenerweise spazieren gefahren werden. Sie nehmen gelassen in Kauf, dass damit das Gehör eines Kleinkindes, welches von seiner Mutter im Kinderwagen auf dem Trottoir geschoben wird, irreparabel geschädigt wird! Ist es Unwissenheit oder Rücksichtslosigkeit? Traurig ist, dass es in gewissen Kreisen «zum guten Ton» gehört. «Loud pipes save lives» ist ihr geflügeltes Wort. Glücklicherweise konnten sich unsere Behörden trotz anderer Bemühungen dazu durchringen, sich diesbezüglich den europäisch schärfer werdenden Lärmgesetzen anzuschliessen ohne dass die Schweiz ein extra-Züglein fährt.



Tobias Klötzli zeigt die benötigten Teile. Bilder von www.motosport.ch

Zitate zum Schräglagen-ABS:



*MotoSport Schweiz 20/2013, S. 28: So viel vorweg: Nach langem Überwinden und Herantasten griff auch ich bei Schräglagen nahe der Rutschgrenze voll in die Eisen und hatte das grosse Aha-Erlebnis. (...) Seite 29: Ich verliess mich bisher recht hemmungslos auf Assistenzsysteme, dennoch brauchte es viele Anläufe und riesige Überwindung, um in voller Schräglage voll zu ankern.*



*MOTORRAD 23/2013 S.53: Die Piloten werfen sich mit ihren KTM 1190 Adventure in die tiefste Schräglage (...) und ziehen dann abrupt den Handbremshebel durch (...) Zwei-, dreimal quieken die gequälten Vorderreifen (...) doch dann fahren alle deutlich verzögert mit geringerer Schräglage weiter.*



*MotorradABENTEUER 6/2013, S.86: Meine gesammelte Erfahrung von tausenden Kilometern auf dem Motorrad einfach über Bord werfen (? ...) Also gut: Das Zweirad-konditionierte Gehirn so weit wie möglich ausschalten, Zähne zusammen beiessen und mit verkniffenen Augen am Bremshebel zupfen. Es passiert nichts! (...) Nächster Versuch: Da nix passiert ist, werde ich mutiger (...) und lange mit Wucht in die Bremsen.*