

Aus Politik und Verkehr

Die Schweiz tickt anders: Das ist eine Tatsache, genauso wie die Schweiz kein Mitglied in der europäischen Union ist und keines sein will! Denn die Schweiz hat keine guten Erfahrungen mit den Regierungen der umliegenden europäischen Ländern im letzten Jahrhundert gemacht und man kann durchaus begreifen, wenn sie diesen Ländern eine gewisse Skepsis entgegenbringt. Dies wurde dem hintersten und letzten Schweizer klar, als sich unser Nachbarland Österreich für einen anderen Weg entschied: Als sie sich 2000 für eine Regierung unter Einbezug der FPÖ von Haider ausgesprochen hatten, wurden sie von allen 14 EU-Ländern auf bilateraler Ebene sanktioniert. Diese Massnahme, welche die Eigenständigkeit jedes einzelnen Mitgliedstaates in Frage stellte, wurde später zurückgenommen. Nach der EU-Erweiterung, als Ungarn diktatorisch Bürgerrechte und Pressefreiheit einzuschränken begann, wurde nicht andeutungsweise eine Massnahme wie bei Österreich in Betracht gezogen.

Die Schweiz überträgt dem Bürger Rechte und Pflichten. Sie geht davon aus, dass er seiner Verantwortung gegenüber sich und der Gesellschaft gewachsen ist. So z.B. deklariert er seine Steuern selbst, sie werden nicht wie in Europa üblich direkt vom Lohn abgezogen. Wenn er nicht übermässig mit dem Geld herumprotzt in der Öffentlichkeit, nimmt man an, dass er seine Steuern ehrlich bezahlt – nur wenn er (fast) nichts bezahlt, aber auf grossem Fuss lebt, wird ihm das Steueramt etwas genauer auf die Finger schauen.

Da die Schweiz ein Staatenbund ist von 26 Kantonen, versucht Bundesbern nach Möglichkeit alle auf eine Linie zu bringen. Dies gilt vor allem bei den Regeln im Verkehr. Wollte man früher etwas ändern, (warum darf beispielsweise ein Auto im Überholverbot einen Töfffahrer überholen, umgekehrt aber nicht?) so bedurfte es dem Einverständnis aller 26 Kantone. Mit den bilateralen Verträgen hat sich aber die Schweiz verpflichtet, gewisse Regeln des Auslandes zu übernehmen, so z.B. Masse, Gewichte, usw. Sie hat sich sogar erpressen lassen, die 28 t-Limite zu kippen, seither dürfen die 40-Tonner unsere Alpen queren, wobei die Strassen eigentlich nur für 28 Tonnen gebaut wurden: Entsprechende Schäden sind zu beobachten.

Viele Erlasse von Brüssel haben nur Empfehlungs-Charakter: Sie können von jedem Land einzeln ausgestaltet werden. So schreibt beispielsweise die EU nur vor, dass es einen Stufenführerschein für die Motorräder geben muss. Wie die Stufen genau aussehen, kann jedes Land selbst entscheiden. So gesehen, selbst wenn die Schweiz ein EU-Mitglied gewesen wäre, wäre unsere bisherige Kat. A1- und A-Regelung EU-kompatibel gewesen.

Gewisse Leute, die aus der voll regulierten EU-Zone kommen, tun sich mit unserem System der Selbstverantwortung etwas schwer: So kaufte ein kleingewachsener Arzt aus unserem nördlichen Nachbarland (Fortsetzung auf Seite 7)



Motorrad-Trend 2015: Wieviel Elektronik braucht der Mensch?

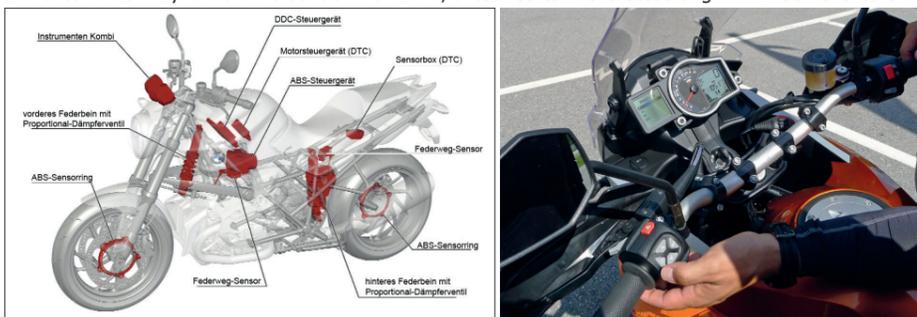
Im vergangenen Sommer besuchte ich einen Töfflehrer-Weiterbildungskurs, denn ich wollte das kurven-taugliche ABS selbst erleben und ausprobieren. Das Thema war aber nicht das ABS an und für sich, sondern die verschiedenen Elektronik-Systeme: Inzwischen werden nicht nur Leistung, Antiblockier-Systeme der Bremsen oder die Schlupfkontrolle am Hinterrad reguliert, sondern es gibt elektronisch gesteuerte Lenkungsdämpfer und Fahrwerke, überwachter Reifendruck, Navigationsgeräte, Musik- und Telefonsysteme usw. Da fragt man sich wirklich, was es davon im Alltag überhaupt braucht.

ABS-Systeme (Anti-lock Braking System) sind schon lange auf dem Markt, ab einem bestimmten Jahrgang (je nach Marke) sind sie nicht nur effektiv, sondern auch intelligenter geworden: Sie sind mit Überschlusssensor voll geregelt und inzwischen bei den teuersten Maschinen sogar kurven-tauglich! Doch bei billigeren Modellen kommen auch heute noch wenig effektive und je nach Marke sogar gefährliche Systeme in den Einsatz: Wird nicht vom ersten Moment an voll eingebremst (auch das muss gelernt sein!) oder wird aus einer bestimmten Geschwindigkeit voll gebremst, kann sich das Motorrad überschlagen! Toll, man fliegt dann nicht mehr auf die Nase, sondern das Motorrad fällt einem in den Rücken, so geschehen anlässlich einer Führerprüfung mit dem Resultat eines doppelten Beckenbruchs. Die Fahrschülerin hatte ihre Grundausbildung in einer anderen Fahrschule geholt und nie mit mir Bremsübungen gemacht, da die Zeit dazu nicht mehr gereicht hat. Sie wird nie mehr auf ein Motorrad steigen, schade. Meine Empfehlung: Anfänger, vor allem im fortgeschrittenen Alter, sollten eine Maschine mit ABS wählen, da für sie die modernen Bremsen zu effektiv sind.

Auch Antischlupfregelungen (**Traction Control System**) sind vor allem bei schweren Maschinen mit einem hohen Drehmoment eine feine Sache: So lassen sich Regenfahrten bedeutend entspannter angehen, wenn sich die Maschine nicht bei jedem Dreh am Gas gleich querstellt. Dasselbe besorgen die Modi, die sowohl die Leistung begrenzen wie auch das Ansprechverhalten auf Gasbefehle beeinflussen. BMW schreibt über ihre neue S1000R: «**The «Rain» mode** provides a gentle throttle response, with ABS and ASC adapted to **wet road surfaces**» Was allerdings «**ASC**» (Automatic Stability Control) ausrichten kann, kann ich mir wenig vorstellen. Anlässlich eines (Auto-) Fahrlehrer-Weiterbildungskurses mit BMW M3 in Hockenheim sah ich die Grenzen «der elektronischen Helferlein» auf 4 Rädern: Ein übermotivierter Kursteilnehmer (Secondo italienischer Herkunft) fuhr bei Regen mit 80 statt der angesagten 60-65 km/h in die Sachskurve und setzte das teure Auto ins Kiesbett. Wie soll in dieser Situation ein zu schneller Töff «gerettet werden»?

Die dritte Ebene ist die Einstellung des Fahrwerks: Auch diese Möglichkeit ist nicht neu, denn schon mein amerikanisches 85er-GoldWing-Modell GL1200L hatte einen On-board-Kompressor, der die Federung automatisch der Zuladung anpasste. Neue Fahrwerke sind natürlich in viel mehr Möglichkeiten einstellbar, bei Ducati Multistrada z.B. in 4 verschiedenen «Riding Modes», so auch bei der später erwähnten Yamaha FJR 1300 AS. Diese variieren dann noch für verschiedene Belastungszustände. Alles dies einzustellen, geschieht per Menü-Steuerung, unterwegs sind dann Sensoren dafür verantwortlich, dass die Einstellungen auch auf ganz unterschiedlichen Strassen eingehalten werden. Ob diese Fahrwerke von der Besatzung wahrgenommen werden, müsste man im direkten Vergleich, derselben Maschine mit und ohne aktivem Fahrwerk überprüfen – gute Tester dürften den Unterschied bemerken, der Alltagsfahrer wohl kaum, da er schon meistens von den vielen Einstellmöglichkeiten überfordert ist. Ducati verspricht gar, dass die Übergänge von Verzögerung und Beschleunigung mit der Elektronik geglättet würden: Das sind Vorgänge, die innert Sekundenbruchteilen erfasst und umgesetzt werden müssen. Ob das in der Wirklichkeit funktioniert, wage ich etwas zu bezweifeln, schon eher dann das Ansprechverhalten, das aggressiver oder sanfter durch die Fahrmodi gesteuert wird.

Bild unten links: «Dynamic Drive Control» von BMW, unten rechts: Menü-Steuerung KTM 1190 Adventure.

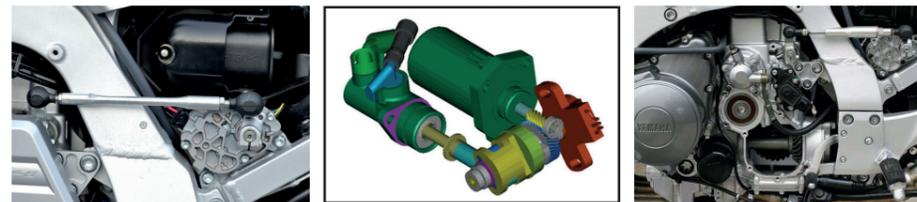


Schaltassistenten, um zu schalten ohne zu kuppeln und damit Zeit zu sparen, gibt es schon viele Jahre: Diese funktionieren über Vorspannung am Getriebe mittels anheben des Schalthebels mit der Fussspitze, dann wird kurz die Zündung unterbrochen, was das Getriebe entlastet und den Gang hineingleiten lässt. So haben schon früher die Rennfahrer geschaltet, damit sie schneller waren. Inzwischen kommt Anpassungs-gas, usw. dazu, das alles elektronisch gesteuert wird. Nun hat BMW den neuen Schaltassistenten Pro als Sonder-ausrüstung vorgestellt, der in beide Richtungen funktioniert: Neu kann man also ohne Kupplung hoch- und runterschalten, jedoch nur bei den teuren Modellen. Dieses System hat nichts mit einer Automatik zu tun, sondern man kann damit schalten ohne zu kuppeln. Wie komfortabel das System wirklich funktioniert, kann ich erst nach einem Selbstversuch (Fahrtest) beantworten. Einen anderen Weg geht Yamaha, die ihre elektrische Kupplung in der FJR 1300 AS perfektioniert hat: Das System soll dank Elektronik sanftere Übergänge beim Schalten bieten, wobei der Fahrer entweder mit dem Fuss-Ganghebel oder mit dem Zeigfinger auf einer Wipptaste hoch- und runterschalten kann. Neu kann der Fahrer die Maschine an der Ampel «automatisch» zurückschalten lassen. Nicht zu vergleichen sind aber diese Systeme mit den vollautomatischen Getrieben bei Motorrollern oder den Doppelkupplungsgetrieben bei verschiedenen Honda-Modellen.



Ein Motorrad ohne Kupplungshebel: Bei der Yamaha FJR 1300 AS übernimmt die Elektrik diese Arbeit. Geschaltet wird mit Fuss oder Hand mittels Wippschalter an der linken Lenkerhälfte. Diese Hilfe ist aber keine Automatik und ist einmalig.

Während bei den Bremsen abgerüstet (alle neuen Honda-Modelle verzichten auf das CBS-Bremssystem, welches seit vielen Jahren Standard war) wurde, wird neu eine, bei fast allen neuen Modellen auch anderer Marken, automatische Blinkerrückstellung geliefert. Auch dies ist ein Zusatz, welcher in den GoldWing-Modellen ab 1981 serienmässig war, die im Gegensatz zu dem System in diversen Harley-Maschinen zuverlässig funktionieren: Nach der Kurve blinken sie munter bis zu 5 Mal weiter. Das Problem dieser Rücksteller ist, dass wenn man gleichzeitig Töffs oder Roller ohne automatische Rückstellung bewegt, die in den Bewegungsablauf integrierte «automatisch» manuelle Handlung vergessen lässt, was im Verkehr zu lebensgefährlichen Missverständnissen führen kann. Ich «lösche» immer, egal ob mit oder Rückstellautomat aus Prinzip!



Last summer I had the chance to drive the new KTM 1190 Adventure with ABS. For the first time ever ABS enables braking safely even in corners!!! So now, what engineers claimed to be impossible has become possible. The Japanese together with Bosch started to develop the system in 2009. KTM then developed it further and started integrating it into their motorcycles from last year. Since the beginning of 2015 there are many other motorcycle brands with this system available as an option.

As you can see on the pictures (left side above), I started in full leaning and hit the brakes hard immediately with full power. From 50 km/h I came to a full stop after just a few metres – spectacular! I was never a friend of ABS because there are several systems on the market which can become very dangerous when they are not used properly. Today brakes are very good with a lot of bite, modern tyres have enormous grip and when you don't brake quickly and hard enough your ride can end with a somersault. This happened to one of my student girls who had come to me from another school with a test already booked just a few days later. Come the test she had an accident braking and broke her pelvis in two places, she will never sit on a motorcycle again. I felt so sorry for her, even when you are riding a machine with ABS you have to learn how to use it first. Over the last couple of years motorcycle manufacturers have introduced a lot of different electronic systems. These help in controlling the power, avoiding wheelies or somersaults and stabilizing the frame and suspension. In their different modes you can choose how aggressive the power should be, smooth in the wet or aggressive for the race-track. You can decide for yourself how much power you need under normal road conditions. A lot of machines have become dangerous for inexperienced riders because their brakes are so strong. Power has increased in most bikes – for some this is probably great whilst for others it's just a gadget. Just as with smart phones most people don't even dream of using all the possibilities, it's just stuff which is «nice to have».



Now, what is really new?? For about 4 years there are motorcycles (not scooters) on the market which have automatic transmission just like those used in cars. Sometimes there are additional supporting functions like shifting assists or an electric clutch such as that available from Yamaha (see the pictures on this side), Riders still have to change gears, just no need for the clutch. In a Yamaha a lamp shows when you are in the wrong gear and this is a great help. This way you can always be sure that you move off in first gear, for example from traffic lights. New models have an automatic cancelation of the turn signal, notably many from Honda. Yes, I know, Harleys have had that for a long time just like the Honda GoldWing, but with the Harley's after the turn it is still on for a long time, up to 5 times, which can initiate dangerous situations when somebody misunderstands the blinking turn light. As an old GoldWing-rider I cancel my turn light every time on every machine, it is doing it without thinking – automatically! Less is sometimes more... Below: Good beginners motorcycles

Honda CB500 F

Yamaha MT-07



Mit Sicherheit zum Erfolg

Als ich vor mehr als dreissig Jahren begann, Motorradkurse zu erteilen, waren wir auf dem Platz Zürich die Einzigsten! Heute gibt es inzwischen landauf, landab Motorradfahrerschulen. Meistens sind es Fahrschulen, die entdeckt haben, dass sich mit den Töfffahrern im Gruppenunterricht ganz schön Geld verdienen lässt. Ob sie den Kunden wirklich eine angemessene Ausbildung erteilen können, spielt ihnen keine Rolle: Hauptsache die Kasse klingelt! Nur: Auf 2 Rädern kann schnell mal was schief gehen und dabei zeigt es sich dann, dass die angepriesene Billigausbildung ganz schön ins Geld gehen kann!

Oft ist bei der Wahl des Töffs der Wunsch der Vater des Gedankens: Man(n) lässt sich von den Idolen auf der Rennpiste mit einer vollvershalten Rennmaschine blenden, erkennt dann beim ersten Umkipper, dass diese Art von Töff wahrscheinlich weniger geeignet ist für ungeübte Fahranfänger. Oder frau lässt sich von der coolen Cruiser verleiten und denkt dabei nicht, dass ein solches Gewicht ja erst einmal beherrscht sein will: Nach dem dritten Sturz ist dann der Traum plötzlich ein Albtraum, niemand hat vor dem gemeinen Einkippen einer Chopper in engen Kurven gewarnt!

Mein Credo lautet: Klein muss beginnen, was einmal gross rauskommen will! Deshalb kommen viele Fahrschüler/innen schon vor ihrer ersten Fahrt mit der eigenen Maschine zu mir in den Unterricht, um sich anleiten zu lassen, dass eben solches wie gerade beschrieben gar nicht erst passiert. Denn mit einer kleinen Maschine kann bei Fehlverhalten mit Fuss abstellen die Sache noch gerettet werden, nicht aber, wenn man 200 kg und mehr bewegt: Dann ist nicht nur die Maschine, sondern mit grosser Wahrscheinlichkeit auch der Fuss kaputt. Entgegen anderer Behauptungen, muss für die obligatorische Grundschulung der offenen Kategorie keine 35KW-Maschine und mehr herhalten, es reicht auch eine kleinere, Hauptsache sie hat mehr als 125 Kubik. Mit einer kleineren Maschine zu lernen, und damit meine ich die Direkteinsteiger, ist wesentlich einfacher und, vor allem, viel ungefährlicher: Gewicht und Kraft lassen sich leichter bedienen, da von beidem nur wenig dosiert werden will. Es sind meistens Frauen, die diesen vernünftigeren Weg gehen – denn Männer wissen es ja meistens besser! Dass sie so das Ziel gar nie erreichen, es irgendwann einfach aufgeben, ist dann bezeichnend: Man(n) kann sich schlecht eingestehen, dass man die Latte der Hürde von Anfang an zu hoch gelegt hat.

Eine wichtige Sache dabei ist, dass die Maschinen-grösse (Sitzhöhe) zur Person passt: Ungeübte Fahrer fühlen sich sicherer, wenn sie mit beiden Füessen flach den Boden berühren können. Sind die Anfangsschwierigkeiten einmal überwunden, dann reicht es, wenn nur ein Fuss flach abgestellt werden muss, da der andere, der rechte, sowieso auf die Bremse bzw. auf die Fussraste gehört. Wer wie ein zusammengeklapptes Messer auf der viel zu kleinen Maschine sitzt, fühlt sich genauso wenig entspannt wie derjenige, der mit ausgestreckten Beinen knapp noch die Fussrasten erreicht: Viele finden diese Position cool – aber bequem ist etwas anderes. Eine Maschine lässt sich am leichtesten beherrschen, wenn sich die Position der Fussraster in etwa unter dem Hintern befindet, oder leicht vor- versetzt, wie die Sitzposition beim Rollerfahren.

Im Gegensatz zur Zeit um die Jahrtausendwende gibt es inzwischen eine breite Palette an bequemen und auch relativ günstigen Anfängermaschinen: Es muss auch nicht unbedingt eine fabrikneue Maschine sein fürs Erste! Meistens lassen die Anfänger zu Beginn die Maschine eh fallen, es tut dann ein bisschen weniger weh, wenn es nicht der allererste Kratzer ist, den man ihr zufügt. Bei mir gehört die Beratung all dieser Faktoren zur Ausbildung, die deshalb oft auf der Fahrschulmaschine beginnt: «Mit Sicherheit zum Erfolg» lautet die Devise.