



1983: Mit diesem Fahrzeug, aufgebaut auf einer BMW-Boxermaschine R100 begann Noldi seine Konstruktionen.



Eines der ersten Fahrzeuge, Nr. 5002, aufgebaut mit K100-Teilen. Im Bild: 1999 Urs auf Wertungsrunde in Bränn.



2004: Noldi Wagner mit «seinem Kind», das rund 100 mal gebaute Ecomobil (1985–2005) anlässlich der Pfingsttour.



Das neue Fahrzeug, der «Mono-Tracer», ab 2006 entwickelt, ab 2009 in Serie gebaut.



Als Basis für den E-Tracer diente der Monotracer und wurde neu E-mässig ausgerüstet.



Die Stadt Winterthur ehrt das «Winning Team», indem eines der beiden Fahrzeuge im Technopark Winterthur durch Stadtpräsident Ernst Wohlwend am 15. Nov. 2010 auf den Namen «Spirit of Winterthur» getauft wird.

### «Spirit of Winterthur» – eine unglaubliche Geschichte schweizerischen Unternehmertums

Wir kennen zwar ganz grosse Schweizer, die auf der ganzen Welt bekannt sind: Roger Federer, der aktive Sportler; Bertrand Piccard mit seiner Erdumrundung im Ballon oder der grosse Herausforderer Ernesto Bertarelli mit seiner Alinghi – alles klingende Namen!

Wenn ich nun den E-Tracer auf dieselbe Ebene hochheben will, dann ist das fast eine Geschichte, die sich hätte in Gallien abspielen können: In den USA wird von der Industrie ein Industrie-Preis, der mit 10'000'000 Dollar dotiert ist, je für das beste E-Vehikel in der Kategorie 4- und 2-Plätzer ausgeschrieben. **Das X-Tracer-Team**, nach dem Auto X Prize-Wettbewerb benannt, **kam, sah und siegte!** Der Preis für die 2-Platz-Kategorie (hintereinander) ergab **2'500'000 Dollar** für das findige Team um Felix Wagner, das in seiner Kategorie alles gewann, was es zu gewinnen gab! Sie sind mit ihrem E-Tracer Weltmeister im Stromsparen, mit dem effizientesten Konzept, und erst noch mit Werten, die einem teuren Sportwagen gut anstehen würden.

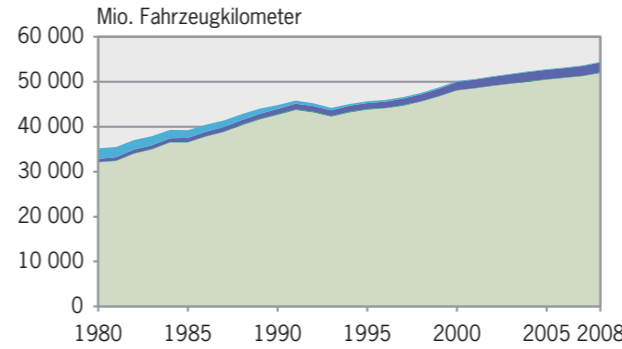


v.l.n.r. Peter Model, Felix Wagner, Jim Lorimer, Fredi Durot, Roger Riedener und Justin Clark

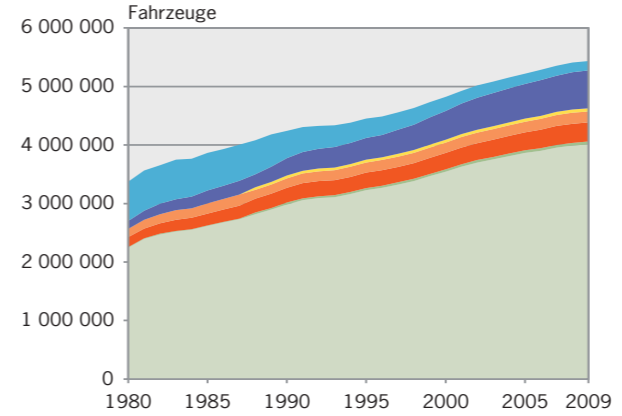
Der Trip in die USA hat sich für sie, aber auch für die Zukunft des Peraves-Teams gelohnt: Noldi Wagner, der sich aus dem Kabinen-Motorrad-Business zurückgezogen hat, ist an einem neuen Projekt. Vielleicht wird es mit dem neu-entwickelten, mit vielen Wagner-Patenten versehenen Kugel-Motor eine neue Ära in der Effizienz des Otto-Motors einläuten. Noldi Wagner, der dem **Ecomobil damals das Fliegen** beibrachte, arbeitet hart daran, dem **Kugelmotor das Laufen** beizubringen.

## Die Zweiradfahrer in der Umwelt-Diskussion

### Fahrleistungen des privaten Motorfahrzeugverkehrs (Personenverkehr)

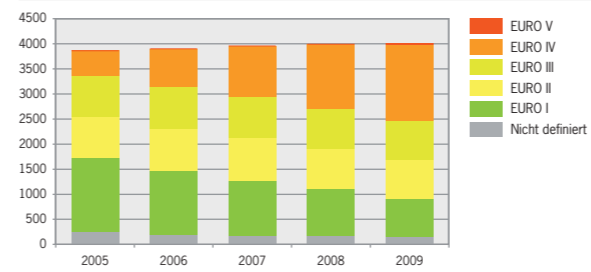


### Bestand der Strassenmotorfahrzeuge



### Personenwagen nach Emissionskategorien

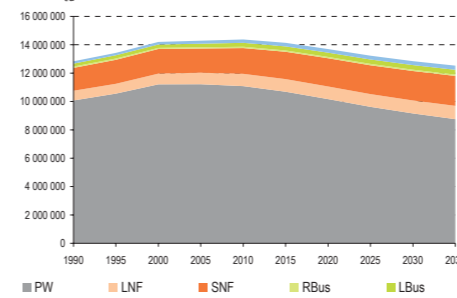
Anzahl Fahrzeuge, die der jeweiligen Euronorm<sup>3</sup> entsprechen, in Tausend



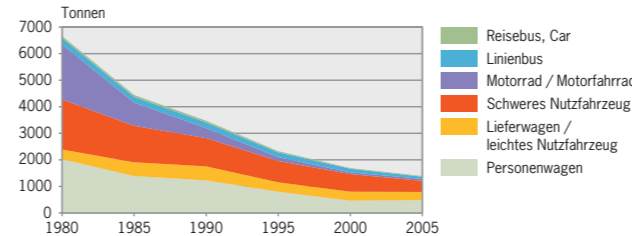
<sup>3</sup> Die Euronormen definieren Höchstwerte für den Schadstoffausstoss (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Feinstaub) bei Neuwagen. Je höher die Norm, umso strenger sind die Anforderungen.

Quelle: Bundesamt für Strassen

### Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses



### PM10-Emissionen des Strassenverkehrs



Quelle: BAFU

In dieser Darstellung sieht man, wo die Motorräder stehen: In den vergangenen Jahrzehnten wurden fast alle Mofas durch «Kleinmotorräder» (Roller >50 Kubik) ersetzt. Die Umweltbelastung hat sich damit in die Nähe von Null reduziert verglichen mit früher. Wie hat der Luxemburgische Ministerpräsident den Schweizern so schön hofiert: Dass sie über ein gutes Mass von Menschenverstand verfügen – im Gegensatz zu den Brüsseler Technokraten, aber das stammt von mir!

Der Anteil der Zweiradfahrer ist zwar bestandesmässig (in Zahlen) vor allem wegen des ungebrochenen Rollerbooms seit 1980 fortwährend gestiegen, doch blieb der Anteil der Emissionen immer sehr gering im Verhältnis zu allen übrigen Fahrzeugen. Deshalb macht es wenig Sinn, den Vorteil des Zweirades in Innenstädten (geringer Platzbedarf) dem geringen Ausstoss an Abgasen, die die in grosser Anzahl verkehrenden älteren Fahrzeuge im Gegensatz zu den anteilmässig viel häufigeren, dafür aber auch saubereren Vierradfahrern zu opfern. So hat z.B. Österreich in der Diskussion um die Umweltzonen von Beginn weg alle Zweiradfahrer ausgeklammert.

Die Entwicklung, wie sie hier bei den Personenwagen zu beobachten ist, wird nach und nach auch bei den Motorrädern durchschlagen: Es werden immer mehr saubere Fahrzeuge dazustossen und, trotz des Mehrverkehrs, wird der Ausstoss an CO<sub>2</sub> insgesamt weiter abnehmen. Was mich speziell stützt macht, ist die Tatsache, dass genau jene Kreise, die den vermehrten Umweltschutz fordern, aus derselben politischen Ecke stammen, die eine ungehinderte Zuwanderung von immer mehr Leuten in die Schweiz befürworten. Ist es doch nachgewiesen, dass jeder Einwohner, so und so viel Platz beansprucht, zum Wohnen und auf der Strasse oder im öffentlichen Verkehr, so und so viel Energie verbraucht, vom Haushalt bis zum Verkehr. Möchte man unsere Umwelt wirklich schonen, dann müsste man dafür schauen, dass nicht alle Sparsbemühungen durch das ständige Bevölkerungswachstum kompensiert wird. Ganz abgesehen davon, dass viele der Einwanderer aus Ländern kommen, wo man den Umweltschutz, wenn überhaupt, nur vom Hörensagen kennt!

### Feinstaub (PM10)

Als PM10 werden Partikel bezeichnet, deren Durchmesser weniger als 10 Tausendstelmillimeter beträgt. Diese können tief in die Lunge eindringen und so zu schwerwiegenden gesundheitlichen Auswirkungen führen. Probleme bereiten vor allem die Krebs erregenden Bestandteile aus Abgasen von Dieselmotoren.

### Leuenbergers Abschiedsgeschenk (Forts. von S. 2)

werte in Fachkreisen höchst umstritten sind (in der Schweiz wird viel früher Alarm signalisiert als in der EU), hat der deutsche ADAC in einer Untersuchung herausgefunden, dass in Deutschland keine messbare Verbesserung durch diese Umweltzonen bewirkt wurde.

Der ADAC verglich in seiner Untersuchung vergleichbare Städte mit und ohne Umweltzonen. Die Schwankungen, sowohl zum Positiven wie auch zum Negativen über die Jahre hinweg lag im Bereich der Messgenauigkeit: Mit den erzielten Resultaten konnte eine Zunahme in Gebieten ohne Umweltzonen genauso wenig bewiesen werden wie eine Abnahme in den mit Umweltzonen belegten Städten. Aus diesem Grund ist der ADAC der Meinung, dass die erwartete Verbesserung ausblieb und die grossen Einschränkungen in der Mobilität, die den Anwohnern zugemutet wurde, nicht wissenschaftlich gerechtfertigt werden können.

Es geht nun darum, dass möglichst viele Betroffene, und das sind **alle Töff- und Rollerfahrer, deren Fahrzeug vor dem 1. Januar 2004** in den Verkehr gebracht wurde, sich zu Wort melden! In Deutschland werden die Zweiradfahrer von den Einschränkungen nicht betroffen, da sie von der Plakette befreit sind. Ihr Anteil läge unter 1 Prozent, was vernachlässigbar sei.

Nun, auch nach seinem politischen Abtreten, dürfen sich Verbände und Interessierte mit seinen Anliegen herum-schlagen: Er schlägt, analog zu Beispielen im EU-Raum, vorzugsweise in Deutschland umgesetzt, für Innenstädte sogenannte «Umweltzonen» vor: Dort dürfen nur emissionsarme Fahrzeuge verkehren! Was das für uns Töff-Fahrer bedeutet? Am Stadtrand parkieren und auf den öffentlichen Verkehr umsteigen! Denn der grösste Teil der heutigen Töffs sind schlecht umweltverträglich, weil die Euronorm 03 erst 2003 eingeführt wurde. Alle vor diesem Datum zugelassenen Fahrzeuge sind «Dreckschleudern», die für die sauberen Innenstädte keinen Zugang bekämen: Alle Vespa-Fahrer, die einen traditionell 2-taktenden Motor haben, müssten ihr Fahrzeug nach Leuenbergers Meinung nach Hause schieben!

### Entwarnung!

Wie der Tagespresse zu entnehmen ist, hat die neue Verkehrsministerin Doris Leuthard diese Übung schnell abgebrochen: In der Vernehmlassung waren alle Verbände und interessierten Kreise offenbar einhellig der Ansicht, dass solche Umweltzonen bei uns in der Schweiz keinen Sinn machen würden: Wie sagte der EU-Abgeordnete Juncker, der sich mit Blocher kürzlich im Zürcher Pfauen duellierte: «Der EU würde mit dem Beitritt der Schweiz eine substanzielle Dosis an gesundem Menschenverstand eingepfropft werden», sagte er. Gott sei Dank ist der in der Schweiz noch nicht abhanden gekommen – wie dato Beispiel zeigt!