

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 Stimmden dagegen, auf wessen 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 hervorgetan, 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 «Versückerli»: 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 Vordernem 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 Instruktanten nicht bemerkt, bremse 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 Proner 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 Befahrers, also Nicht-und deshalb ohne zu kontrollieren.