KEINEN SPASS MIT DEM GAS

Elektronische Kontrollsysteme an Motorrädern sollen helfen, Unfälle zu vermeiden, und werden dabei selbst zur Gefahr.

Herr oder Frau Mitteleuropäer fährt genüsslich einher, ein halbes Auge der ruckelnden Grafik auf dem Navigationsbildschirm zugewandt, den blechernen Anweisungen der Computerstimme gehorchend, als es passiert: Das eben noch dienstbare elektronische Helferlein an der Lenkstange ahndet die frische Tat gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit akustischer Verwarnung. Der eben noch kommode Sitz rüttelt heftig am Popo und der Gasgriff klopft plötzlich mahnend auf die Finger. Wehe dem, der jetzt noch Gas gibt – es wird ihm wie von Geisterhand genommen. Ein Märchen? Mitnichten. Denn was wie eine Neuauflage des «Zauberlehrlings» anmutet, ist handfestes Strassentheater, inszeniert von neuester Kontrollelektronik für Motorräder. Diese könnte im Rahmen eines von der EU-Kommission mit Millionenbeträgen geförderten Sicherheitsprojekts namens Saferider schon bald flächendeckend eingeführt werden.

Hinter Kürzeln wie ARAS (Advanced Rider Assistance Systems) und OBIS (On-Bike Information Systems) verbergen sich umfangreiche Kontrollsysteme, die den Fahrer vor Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, gefährlichen Kurven und Kreuzungen sowie drohenden Kollisionen mit Verkehrsteilnehmern warnen. Dies geschieht unter Einsatz akustischer und elektromechanischer Reize, die dem Fahrer durch Mark und Bein gehen. Neben den akustischen Begleitern halten die findigen Entwickler Accessoires wie vibrierende Handschuhe und Sitzpolster sowie einen so genannten haptisch aktiven Griff parat, der bei unfolgsamem Gebaren seines Halters Frequenzsalven ins Fäustchen feuert. Für eine stimmungsvolle Untermalung des Impulskonzerts sorgt das dazugehörige Mäusekino am Lenker, das pausenlos Bildchen und Zahlen zu Kurvenwinkel, Wetterlage und Windgeschwindigkeit aussendet. Als Gipfel der technischen Schöpfung kommt schliesslich der Force-Feedback-Gasgriff zur Wirkung, dessen bereits serienreifes Pendant im PKW auf Druck mit Gegendruck reagiert und damit Motorleistung abwürgt. Beim Töff äussert sich der Streik im Gaswerk als Widerstand im Griff. Ignoriert der Fahrer die Warnung, erzeugt das System mit Hilfe eines Elektromotors erhöhten Zugwiderstand und schickt Ruckimpulse in den Griff, um weiteres Gasgeben zu vereiteln. Die möglichen Folgen des Eingriffs in den Griff liegen auf der Hand:

Setzt in Schräglage plötzlich der Zug am Antriebsstrang aus, stellt sich das Motorrad auf, und ein etwas zu flott angegangener Kurvenswing endet im Grünen oder an der Leitplanke. Duncan Mackillop, Fahrlehrer und Beobachter des Saferider-Projekts, versucht mit dem Irrglauben aufzuräumen, dass ein Gasgriff nur zum Beschleunigen eines Motorrads gut ist. Sein Schnellkurs für Ahnungslose: Das Zusammenspiel aller Kräfte mit dem Zug am Gas verleiht dem Motorrad Stabilität, sichere Bodenfreiheit und verbesserte Federungseigenschaften. Im Umkehrschluss bedeutet das: Ohne Gas wird der Töff labil, die Bodenfreiheit geringer und die Rückmeldung vom Fahrwerk diffus. Nach dieser grundlegenden Lektion zur Fahrphysik in Richtung Regierungen und EU-Kommission stellt Mackillop die einfache und letztlich entscheidende Frage: «Welcher Zustand ist wohl sicherer?» Weitere Informationen zum Saferider-Projekt gibt es unter: www.saferider-eu.org •

Text: Hagen Zimmermann, Foto: Stefan Plüss

Vibrierende Handschuhe und verstärkte Rückstellmechanismen im Gasgriff sollen die Beschleunigung kappen.

NUR RECHTS BEI LINKS

GERICHTSURTEIL ZUM RECHTSÜBERHOLEN INNERORTS

Ein Szenario aus dem alltäglichen Strassenverkehr: Man hat die angepeilte Rechtseinmündung bereits im Visier, als das vorausfahrende Fahrzeug plötzlich die Fahrt verlangsamt. Ganz Eilige huschen nun über den freien Radstreifen rechts am Hindernis vorbei. Doch kommt es dabei zu einem Unfall, kann ein derartiges Manöver den Verursacher teuer zu stehen kommen.

So erging es dem Fahrer eines Motorrollers, der einen Lieferwagen rechts überholte, als dieser plötzlich rechts in ein schräg zur Fahrbahn markiertes Feld einparken wollte. Es kam zur Kollision, bei der sich der Rollerfahrer schwere Verletzungen zuzog. Das Gericht verurteilte den Rollerfahrer wegen verbotenen Rechtsüberholens, woraufhin dieser Widerspruch einlegte: Nach seiner Auffassung sei ein Radstreifen als Fahrstreifen zu betrachten, den er regelkonform benutzt habe. Irrtum – sprach Justitia!

Zwar ist es erlaubt, beim Fahren in parallelen Kolonnen sowie innerorts auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen in gleicher Richtung andere Fahrzeuge rechts zu passieren, solange der Fahrer anschliessend nicht wieder einschwenkt. Auch darf bei dichtem Verkehr in parallelen Kolonnen gefahren werden, sofern die Fahrbahn breit genug dafür ist. Doch ein Radstreifen zählt im verkehrsrechtlichen Sinn nicht als Fahrbahn für Kraftfahrzeuge und darf daher grundsätzlich nicht zum Vorbeifahren an einem vorausfahrenden Fahrzeug genutzt werden. Dennoch ist das Befahren von Radstreifen unter der Bedingung gestattet, dass Velofahrer dadurch nicht behindert werden.

Demnach hätte der Rollerfahrer rechts am Lieferwagen vorbeifahren dürfen, wenn dessen Fahrer ein Linksabbiegen signalisiert hätte. Solange die Absicht des Wagenchauffeurs unklar war, hätte sich der Rollerfahrer hinter dem Lieferfahrzeug halten müssen, befand das Gericht und wies die Beschwerde kostenpflichtig ab. (Quelle: bfu) •

Text: Hagen Zimmermann

IN EIGENER SACHE

Mitglied werden

Willst du auch in 10 Jahren noch mit Freude Motorrad fahren? Dann unterstütze unsere Anliegen mit deiner Mitgliedschaft! Wie du beitreten kannst, erfährst du auf unserer Website: www.ig-motorrad.ch. Hier kannst du auch unseren Newsletter abonnieren.

Impressum
Anfragen und Kommentare
IG Motorrad
Postfach 3005
8021 Zürich
mail@ig-motorrad.ch

Redaktion
Hagen Zimmermann

Newsletter und weitere Infos
www.ig-motorrad.ch

TAUSCHE KNÜPPELDAMM GEGEN UNTERFAHRSCHUTZ … EIN GESUNDES GESCHÄFT!

Weg mit den Rüttelstreifen. Der Kanton Waadt beseitigt künstliche Hindernisse auf der weissen Strasse.

Weniger als 18 Monate nach dem Anbringen von 50 Rüttelstreifen auf der Strasse Nyon–St-Cergue (genannt «die weisse Strasse») hat die Waadtländer Kantonspolizei fünf davon bereits wieder entfernt.

Ursprünglich wurde diese Sicherheitsmassnahme entwickelt, um Strassenbenützer, vor allem die Motorradfahrer, dazu zu zwingen, ihr Kurventempo zu drosseln. Das erwünschte Ziel konnte jedoch nicht erreicht werden. Anstatt zu ruhiger Fahrweise führten die künstlichen Hindernisse zu Schäden an Fahrzeugen von Verkehrsteilnehmern, die nichts ahnend über diese Streifen fuhren. Damit lieferten die Behörden nicht nur ein weiteres Beispiel für die Verschwendung öffentlicher und privater Gelder, sondern verstiessen darüber hinaus gegen geltendes Recht: Denn die Anbringung von Hindernissen auf Fahrbahnen ist ausserorts verboten.

Immerhin montierten die Strassendienste im Zuge der Entfernung dieser nutzlosen Hindernisse wirksame Schutzeinrichtungen zur Beseitigung des Guillotine-Risikos an scharfen Leitplanken. Im Gegensatz zur ersten fand diese Baumassnahme überall grosse Zustimmung. Wir begrüssen den Sieg der Vernunft und hoffen auf die baldige Entfernung der verbliebenen Rüttelstreifen. •

Text und Foto: Claude Ruf

BITUMEN IM BETT

Jeder Töfffahrer kennt das unbehagliche Gefühl, welches sich einstellt, wenn es beim Befahren von Tramgleisen im Fahrwerk kräftig rührt. Für zusätzlichen Kick durch Stresshormone sorgen beim Schlingern auf der glatten Schiene verdächtige schwarze Streifen, die links und rechts das Gleisbett umgeben. Was in der Fachsprache des zeitgenössischen Strassenbaus als Heissverguss- oder Schienenvergussmasse bezeichnet wird, ist nichts anderes als ein weiteres Bitumenprodukt, das ausnahmsweise nicht zur Flickschusterei am Fahrbahnbelag dient. Im Sinn solider Standards moderner Bautechnik sollen die dämpfenden Eigenschaften der zähen Masse Erschütterungen der schweren Eisenrösser verringern. Umso stärker geraten die Nerven von Töfffahrern ins Vibrieren, wenn sie durchs Gleisbett eiernd hilflos nach griffigem Grund suchen, denn die als unangenehm bekannten Materialeigenschaften wechseln je nach Wetterlage: So wartet der Werkstoff bei kühler Witterung und Nässe mit gefährlicher Glätte auf. Deutlich mehr «Haftung» bietet das wachsweiche Material an heissen Tagen, wenn der Fahrer mit den Rädern seines Töffs darin einsinkt. •

Text: Hagen Zimmermann, Foto: Stefan Plüss

Neben der Spur: Bitumendämpfungen an Gleisanlagen wie hier in Bern sind bei jedem Wetter rutschig.