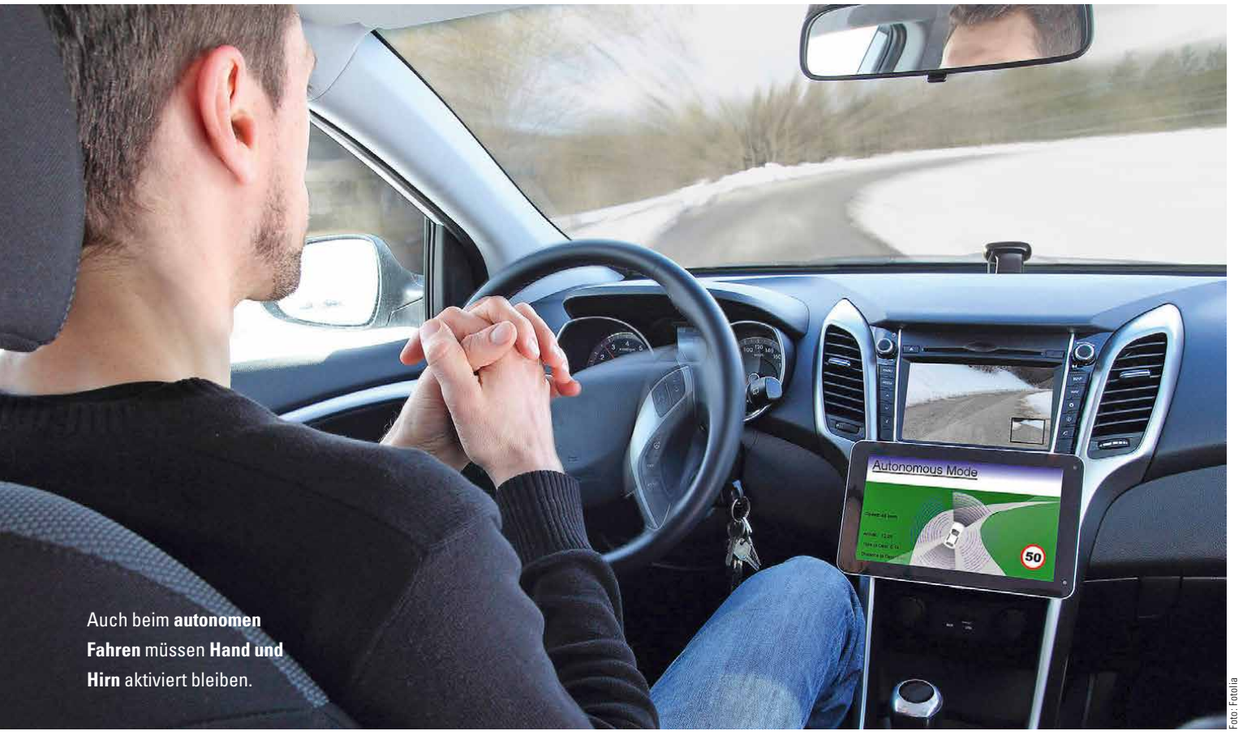
AUTOPILOT FÄHRT NICHT VON SELBST



Auch beim **autonomen Fahren** müssen **Hand und Hirn** aktiviert bleiben.

Foto: Fotolia

Steuerungssysteme für selbstfahrende Autos müssen gründlich geprüft werden, bevor sich die Nutzer damit in den öffentlichen Verkehr begeben dürfen. Dies verlangt die Norsk Motocycel Union (NMCU) von den Herstellern und ihrer Regierung. In einem Brief an Verkehrsminister Ketik Solvig-Olsen warnt der Verband Hersteller und Politik vor übertriebener Euphorie gegenüber der neuen Technologie. Die Besitzer von Fahrzeugen mit sogenannten Autopiloten dürften nicht dem gefährlichen Irrtum aufsitzen, dass ihr Fahrzeug von selbst fahre, zumal zum heutigen Zeitpunkt und vielleicht noch auf Jahre kein Auto existieren werde, das von ganz alleine fährt, so die Argumente des NMCU.

Grund für den Mahnbrief ist ein Unfall, der sich bei einer Fahrt mit einem TESLA-Modell ereignet hat. Der Autopilot hatte das Motorrad nicht erkannt und es von hinten gerammt. Ein weiterer schwerer Unfall, bedingt durch halbgare Software, hat sich bei einer Testfahrt in den USA ereignet. Auch in China, Deutschland und der Schweiz ist es kürzlich zu Kollisionen gekommen, während der Fahrassistent eingeschaltet war.

Der norwegische Motorradverband will sich keinesfalls dem technischen Fortschritt des sogenannten autonomen Fahrens verschliessen, kritisiert aber, dass elektronische Assistenzsysteme unter dem Marketing-Etikett «Autopilot» angepriesen werden. Für die weitere Entwicklung der Selbstfahrer fordert der Verband umfassende Testprogramme, die neben Motorrädern auch Velos und Fussgänger einbeziehen. Die Anfrage der Norweger an Tesla-Chef Elon Musk, ob der «Autopilot» mit Motorrädern richtig getestet worden sei, ist noch unbeantwortet.

Auch in der Schweiz ist das Thema hochaktuell und steht im Mittelpunkt der diesjährigen Tagung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Mit dem überraschend positiv formulierten Forums-Thema «Selbstfahrende Autos – wird sich die Sicherheit automatisch erhöhen?» scheint man sich auch hier auf eine goldene Zukunft des elektronischen Steuermanns einzuschwören.

ZYPERN NEUES FEMA-MITGLIED

Zyperns Töffler zeigen Flagge.

Foto: Fotolia

Während in Europa der Zusammenhalt bröckelt, erhält die Solidarität unter Motorradfahrern Zuwachs. Neuestes Mitglied im Dachverband Europäischer Motorradorganisationen FEMA ist der Cyprus Motorcycle Rights Club (CMRC). Der Verband des geteilten Inselstaats wurde am ersten Oktober beim turnusmässigen Meeting in Brüssel zum Vollmitglied gewählt. Die FEMA freue sich sehr, ein neues Mitglied willkommen zu heissen und eine weitere starke Organisation in Südeuropa zu wissen, erklärte FEMA-Präsidentin Anna Zee gegenüber dem CMRC-Präsidenten Marios Constantinidis.

Ein Blick auf die Facebook-Seite des Clubs verrät anhand der Fotos, dass alle Motorradfahrer durch geteilte Sorgen miteinander verbunden bleiben – auch ohne griechische Sprachkenntnisse.

FORSCHEN FÜR DEN CRASH

Wiener Wissenschaftler wollen mithilfe eines neuen Testmotorrads Unfallursachen gründlicher erforschen. Zu diesem Zweck rüsteten Ingenieur Peter Saleh vom Austrian Institute of Technology und Prof. Horst Ecker von der TU Wien eine serienmässige KTM Super Adventure 1290 mit einer eigens entwickelten Messelektronik aus. Da sich die einwirkenden Kräfte bei Motorrädern deutlich von denen bei Autos unterscheiden, sind spezielle Messverfahren notwendig, die unter exakt den gleichen Bedingungen erfolgen, damit sie später mit bereits für Autos erhobenen Daten vergleichbar sind. Denn auch komplexe mathematische Rechenmodelle, theoretische Studien und Computer-Simulationen können Tests in der Alltagspraxis nicht ersetzen: «Für Computermodelle brauchen wir all die Daten, die wir jetzt sammeln», erklärt Peter Saleh.

Es gilt das Motto «Probieren geht über Studieren», wenn beispielsweise das Bremsverhalten in Kurven mit oder ohne ABS, die Reaktion der Maschine bei Notstopps oder die Bodenhaftung beim Ausweichen vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis ermittelt werden soll.

Ganz neu ist der Ansatz nicht, denn vor dem Einsatz der aktuellen KTM, die die Forscher als Technologieträger einschätzen, tat eine Honda CB 500 ihren Dienst. Während das alte Fahrzeug kaum mehr als Reaktionsszeiten und Verzögerungswerte messen konnte, protzt der KTM-Power-Tourer bereits serienmässig mit hochentwickelter Elektronik. Die am Motorrad vorhandenen Systeme, zusammengeschaltet mit der Labor-Elektronik, erlauben bisher ungekannte Möglichkeiten. So speichern die Systeme wichtige dynamische Parameter wie Radgeschwindigkeit, Gasstellung und Bremsdruck, wodurch sich Rückschlüsse auf den Unfallhergang ziehen lassen. Anschliessend lassen sich die erhobenen Grunddaten in allen Fahrtempi unter realitätsnahen Bedingungen hochrechnen und deren mögliche Auswirkungen auf Unfälle simulieren.

Dass die Untersuchungen der technischen Weiterentwicklung im Fahrzeugbau dienlich sind, liegt auf der Hand. Kehrseite der Medaille: Nicht allen dürfte die zunehmende Dominanz der Assistenzsysteme gefallen, die in letzter Konsequenz das selbstbestimmte Fahren auf ein Minimum beschränkt.

Der **Elektronik-Platzhirsch** KTM 1290 Super Adventure **im Messgewand.**

GEWONNENE ZEIT, VERLORENE ZEIT

BERNARD NIQUILLE (PRÄSIDENT)

Kurz vor dem Startschuss zum Testlauf für die Mitnutzung von Busspuren in Genf verlangt die Stadt ein zusätzliches Gutachten und legt damit den einjährigen Testbetrieb auf unbestimmte Zeit an die Kette.

Sicherheitsbedenken kreisen im Raum, so dass man wiegende Köpfe mit gerunzelter Stirn wie im Kino vor dem inneren Auge aufziehen sieht. Doch wer die Chemie zwischen Stadtoberen und Regierung ein wenig kennt, verspürt dabei die Bremskräfte des üblichen Kompetenzgerangels unter Machtmenschen.

Umso mehr freut mich der Rückenwind des TCS, der dem Thema Busspuren in der französischen Ausgabe des Touring-Magazins einen umfangreichen Artikel gewidmet hat und damit unsere Eingabe von 2014 an den Regierungsrat unterstützt. Weniger Freude bereitet es, immer wieder die Vorzüge offener Busspuren predigen zu müssen, die im aargauischen Baden seit vielen Jahren sichere Realität sind. Dass höchste Sicherheitsstufen für alle Verkehrsteilnehmer in der einjährigen Testphase gelten müssen, steht ausser Frage. Jedoch die Strassennutzer auf der Suche nach (Gegen-) Argumenten gegeneinander auszuspielen, führt nicht zum Ziel und raubt kostbare Zeit. Den Zauderern und Skeptikern bleibt zu wünschen, dass sich ihre «gewonnene» Zeit am Ende nicht als verlorene Zeit erweist.

FEMA
Federation of European Motorcyclists' Associations

UMFRAGE: NOCH BOCK AUF DEN BOCK?

Bereits seit Jahren gären Repressionsvorhaben gegen ältere Motorräder, deren Emissionswerte unter der EURO 3-Norm liegen. Besonders im innerstädtischen Bereich könnte es den etwas älteren Schätzchen bald an die Zündung gehen – Fahrverbote oder Gebührenpflicht nicht ausgeschlossen. Die Dachorganisation der europäischen Motorradfahrerverbände Federation of European Motocyclists' Association (FEMA) möchte von Töffbesitzern nun wissen, inwieweit sich diese Einschränkungen auf ihr Nutzungs- und Konsumverhalten auswirken. Gefragt wird unter anderem, ob ein Fahrverbot zum Neukauf eines Töffs oder zur Wahl eines anderen Verkehrsmittel führen könnte, ob der Fahrer bereit ist, auf ein emissionsfreies, eventuell teureres Zweirad umzusteigen oder ob er sogar ganz aufs Motorradfahren verzichten würde.

Der kleine Fragenkatalog ist in allen europäischen Sprachen auf der FEMA-Website www.fema-online.eu abrufbar und in wenigen Minuten beantwortet. Die Daten bleiben anonym und werden papierlos online übermittelt. Die FEMA freut sich auf möglichst breite Resonanz bis zum 31. Oktober 2016.

Linksbündnis zeigt Planke

Die Strassen im Wallis sollen bald mit motorradfreundlichen Leitplanken bestückt werden. Dies fordern Francine Zufferey Molina, Barbara Lanthemann, Patricia Constantin und Doris Schmidhalter-Näfen von der Alliance de Gauche (AdG) und haben per Postulat den Grossen Rat um die Prüfung des Anliegens ersucht. In Ihrer Eingabe weisen die Parlamentarierinnen kenntnisreich darauf hin, dass die ursprünglich für Autos entwickelten Schutzvorrichtungen für Motorradfahrer zur Todesfalle werden können. Hierbei wird insbesondere das Risiko des Fahrers, bei einem Sturz in den Zwischenraum von Strasse und Leitplanke zu rutschen, betont.

Nach dem Vorbild anderer Kantone sollen im Wallis als erste Massnahme verbesserungsbedürftige Strassenabschnitte ausfindig gemacht und deren Rückhaltesysteme nachgerüstet oder durch motorradfreundliche Ausführungen ersetzt werden. Die IG Motorrad wird die Resonanz auf den parlamentarischen Vorstoss aufmerksam verfolgen und hält sich bereit, die langjährige Erfahrung beim Ausmachen und Sanieren riskanter Strassenabschnitte einzubringen. Zuletzt hat die IG in den Kantonen Fribourg und Genf in enger Zusammenarbeit mit politischen Entscheidern und Tiefbauämtern erhebliche Verbesserungen der passiven Sicherheit auf Schweizer Strassen erzielt.

In eigener Sache

Mitglied werden
Willst auch du in zehn 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

Dort kannst du auch unseren Newsletter abonnieren.

Impressum
Anfragen und Kommentare
IG Motorrad
8000 Zürich
mail@ig-motorrad.ch

Redaktion
Hagen Zimmermann

Newsletter und weitere Infos
www.ig-motorrad.ch