

## Wenn die Jubelfeiern überborden

Je nachdem, welches Team an der WM siegt, setzen sich die Fans Minuten nach dem Schlusspfiff ins Auto und cruisen hupend und Fahnen zum Fenster hinausschwingend durch die Städte. Wenns beim «Cruisen» und Hupen bliebe, würde wahrscheinlich niemand was sagen. Fussball-WM ist alle vier Jahre, und längere Hupkonzerte nimmt man da noch in Kauf. Der Spass hört aber definitiv auf, wenn nicht nur die Hupe, sondern auch die PS des Autos zum Jubeln benutzt werden.

### Alles hat Grenzen

Für die Polizei sind solche Jubelkorsos ein heikles Thema. Auf der einen Seite ist man sich der besonderen Situation bewusst, auf der anderen Seite sind Fussballspiele keine Entschuldigung und schon gar kein Grund für massive Verletzungen der Verkehrsregeln. Das Wort «Toleranz» will man bei der Polizei jedenfalls nicht in den Mund nehmen.

Bei der Stapo Zürich heisst es etwa, nicht toleriert würde alles, was in die Kategorie «nicht beherrschen des Fahrzeuges» falle wie etwa durchdrehende Räder. Ebenso schreite man ein bei schweren Verletzungen der Verkehrsregeln und wenn eine Gefährdung Dritter vorliege.

### Spiel ist nicht gleich Spiel

Aus Bern tönts ähnlich. Auch in der Bundesstadt ist sich die Polizei bewusst, dass die Zeit während der Fussball-WM eine Ausnahmesituation darstellt. Laut Thomas Jauch, Pressesprecher der Stapo Bern, unterscheidet man in Bern aber auch nach Wichtigkeit der einzelnen Spiele. Da stelle sich dann etwa die Frage, ob exzessive Jubelkorsos nach einem Vorrundenspiel wirklich sein müssten. «Eine Stunde Hupkonzert nach einem Spiel ist eins», meint Jauch, «wenn aber noch um drei Uhr morgens gehupt wird, dann ist das nicht mehr tolerierbar.» Denn schliesslich sei Hupen, das nicht der Warnung anderer dient, ebenso verboten, wie sich während der Fahrt zum Fenster hinauslehnen oder das Hinausstrecken von Fahnen aus dem Fenster eines fahrenden Autos. Und auch in Bern ist klar: Wenn Verkehrsregeln massiv verletzt werden, wird eingegriffen.

Jauch verweist auch auf die Gefährlichkeit überbordender Jubelfeiern im fahrenden Auto hin: «Man muss sich losgurten, um zum Fenster rauslehnen zu können oder den Kopf durchs Dachfenster zu strecken. Muss ein Lenker mit solchen Beifahrern plötzlich hart bremsen, kann das ein ziemlich böses Ende haben.»

# RATGEBER



Bei der rallye21 gehts um eine möglichst effiziente Fahrweise. «Eco-Drive» nennt sich das, hat aber gar nichts zu tun mit Schleichen. Dennoch lassen sich locker 10% Treibstoff sparen, ohne auf zügiges Fahren verzichten zu müssen.

## Sparen auf Teufel komm raus

■ CHRISTOPH SCHMUTZ

Wer für die Marke Eco-Drive® die Bezeichnung «Formel 1 des energieeffizienten Fahrens» hört, mag zuerst lächeln. Man soll doch bitte sparsame Fahrweise nicht mit der Königsklasse des Automobilrennsportes vermischen. Wer am 10. Juni in Basel am Final der rallye21 war – also quasi an der Eco-Drive-Schweizer-Meisterschaft –, wird seine Meinung revidieren müssen. Eco-Drive ist eben mehr als nur sparsame Fahrweise, es ist energieeffizientes Fahren. Und zwischen diesen beiden Fahrweisen besteht nun mal ein himmelweiter Unterschied.

Die rallye21 – heuer zum dritten Mal abgehalten – ist ein EcoRace im Rahmen des Energieforums sun21 (vgl. «Stichwort»). In Basel fuhren über 250 Teams (Pilot/Copilot) auf einem 3,4 km langen Parcours auf dem Basler Dreispitz-Areal nicht nur gegen die Zeit, sondern auch gegen einen zu hohen Energieverschleiss unterwegs. Der Sieger fuhr einen Toyota Prius nach Hause.

### Eco-Drive ist kein Bummel

Ein Ziel, das entsprechend der Siegprämie hohe Ansprüche an

das Können der Teilnehmer stellte. Denn eines machte die rallye21 klar: Mit Schleichen war in Basel nicht mal ein Blumentopf zu gewinnen. Die zum Teil recht eng ausgeschilderte Strecke (Bild unten) war freigegeben für Tempi bis 80 km/h. Wer das nicht nutzte, hatte keine Chance auf den Sieg. Ebenso wenig wer keine Ideallinie fuhr, zu oft bremsen musste, falsch schaltete und beim Umgang mit dem Gaspedal auf Kriegsfuss stand. Den Prius konnte sich nur abholen, wer gleichzeitig schnell und sparsam unterwegs war.

### Schneller und sparsamer!

Der Autor fuhr den Parcours mit Peter Koch, dem Geschäftsführer des Veltheim Driving Centers. Zuerst selber am Steuer des Honda-Jazz-1.2i-Benziners, dann als Beifahrer. Weitere vor Ort zur Verfügung stehende Vehikel waren sechs Toyota Prius Hybrid, fünf erdgasbetriebene Opel Zafira CNG, drei Renault Kangoo Electric Hybride.

Der erste Eindruck im Ziel: viel zu schnell und zu unruhig gefahren. In Zahlen: Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den 3,4 km betrug 35,1 km/h, der hochgerechnete Benzinverbrauch auf 100 km 6,315 Liter. Dann setzte sich Experte Koch ans Steuer. Er fuhr nicht gerade in halsbrecherischem Tempo über den Parcours, aber doch sehr spor-

tiv. Die Fliehkräfte in den Kurven waren zum Teil respektabel. Das überraschende Resultat: Koch fuhr eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 40,3 km/h, würde mit seiner wesentlich schnelleren Fahrweise – er selber bezeichnete sie gar als «Fahren am oberen Limit für die Streckenführung» – aber nur 5,331 Liter Benzin auf 100 km verbrennen. Das sind 16% weniger! Der Sieger der rallye21, schaffte auf einem Opel Zafira CNG gar eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 41,2 km/h, und dies bei einem hochgerechneten Verbrauch von lediglich 4,06 l/100 km! Wie ist das möglich?

### Und so gehts:

Dies vorweg: Es gibt keinen imposanteren Beweis als die besten Fahrten der rallye21, dass effiziente Fahrweise nichts mit langsamem Fahren zu tun hat.

Peter Koch nennt die «Killerfaktoren» von Eco-Drive:

■ Zügig beschleunigen bis zum Reisetempo. Darauf achten, dass der Motor nie mit mehr als 2500 Touren dreht. Bei handgeschalteten Fahrzeugen kann bereits ab 2000 Touren in den nächsthöheren Gang gewechselt werden. Unterwegs und beim Abbremsen nicht unnötig runterschalten. Besser frühzeitig vom Gas weg.

«Mit modernen, drehzahlstarken Motoren lässt sich innerorts in der Regel problemlos im höchsten Gang fahren», verrät Koch. Und er weist noch auf etwas hin, was bei vielen Leuten völlig unbekannt ist: «Gas geben beim Autofahren heisst nicht automatisch Treibstoff verbrennen. Mit dem Gaspedal regulieren wir die optimale Treibstoff-Luft-Mischung. Gas geben kann also den Treibstoffverbrauch auch senken.»

■ Weiter hat in Eco-Drive-Wettbewerben nur eine Chance, wer etwas von Ideallinie versteht. Das ist zwar im Strassen-



Mit Eco-Drive lässt sich nicht nur sparen, sondern auch zulegen. So ein Toyota Prius ging an den effizientesten Lenker der rallye21.

verkehr, wo die Spuren eh vorgegeben sind, nicht von grosser Bedeutung, soll aber hier gleichwohl erwähnt sein; denn auf der Strasse ist die vorausschauende Fahrweise das Pendant zur Suche nach der Ideallinie auf der Rennbahn.

Peter Koch: «Jedes Bremsen, jeder unnötige Spurwechsel kostet Energie, die zum Weiterfahren erst wieder aufgebaut werden muss. Wer vorausschauend fährt, muss weniger bremsen und somit auch weniger beschleunigen. Zudem lässt sich ohne Bremseninsatz auch der Schwung des eigentlichen Rollens des Autos besser über Passagen hinwegretten, in denen man den Fuss ganz vom Gaspedal wegnimmt.»

Sparpotenzial einer solchen Fahrweise: 10% Treibstoff, ohne auf eine zügige Fahrweise verzichten zu müssen.

■ Weiterer Spartipp vom Profi: «Reifen sollten stets mit

dem vom Hersteller vorgeschriebenen Autobahndruck gepumpt sein. Hier lässt sich pro 0,1 bar rund 1% Treibstoff sparen. Wer z. B. bergab ganz vom Gas geht, profitiert von der so genannten Schubabschaltung. Das heisst, der Motor hält sich selbst in Schwung und verbrennt nicht einen einzigen Tropfen Treibstoff.»

### Die Sicherheit als Grenze

Aber auch Eco-Drive hat Grenzen. «Verlangt es die Sicherheit, dann muss man sich von einer effizienten Fahrweise trennen», mahnt Koch. Das gelte etwa bei Überholmanövern, beim Einspurigen auf die Autobahn und in anderen Situationen, wo Tempo aus Gründen der Sicherheit gefragt sei. «Solche Fahrmanöver bedingen hohe Motor-drehzahlen», so Peter Koch.

Resultate und weitere Infos: [www.rallye21.ch](http://www.rallye21.ch); [www.eco-drive.ch](http://www.eco-drive.ch).



### Die «Automobil Revue» am Radio

■ Auto aktuell: Jeden Samstag um 11.20 Uhr auf Capital FM, 97,7 MHz (Bern)



Peter Koch: «Mit Eco-Drive bin ich nicht langsamer». (Fotos: AR)