

Dem Sturz-Teufel auf die Schliche gekommen

Ducati lanciert die erste Traktionskontrolle für Strassenmotorräder

de. Reiter von Motorrädern bewegen sich stets zwischen Reiz und Risiko. Letzteres ist schnell grösser als Ersteres, besonders wenn die Schräglage zu gross wird. Dann kann die Haftung eines der beiden Reifen blitzschnell abreißen, und die Kontrolle über den Gang der Dinge wird zur Glücksache. Nicht selten endet das Abenteuer dann in einem der gefürchteten Highsider, bei dem die Flugbahn des Fahrers in hohem Bogen über die bockende Maschine hinweg führt.

Bei Autos sind schon seit längerem intelligente Fahrwerke im Gebrauch, die die Kurvensicherheit verbessern helfen. Bei Motorrädern rücken Lösungen erst jetzt in Sichtweite. Honda zum Beispiel hat ein System entwickelt, das – mit viel Elektronik bestückt – über die Bremskraftverteilung zwischen den Rädern die Fahrstabilität erhöht. Ducati wiederum, die italienische Sportmarke, packt die Sache umgekehrt an: Das jetzt auf den Markt kommende Ducati-Traction-Control-System (DTC) regelt über die Stärke des Zündfunken und die Einspritzmenge des Treibstoffs die Traktion des Hinterrades.

Scharfer Blick auf sich drehende Räder

Aufgrund von ersten Testerfahrten auf Rennstrecken kann gesagt werden, dass das DTC-System einen echten Gewinn an Sicherheit erbringt. Wie bei einem ABS wird an beiden Rädern die Drehgeschwindigkeit überwacht. Wenn das rechnergestützte System eine Beschleunigung des Hinterrades gegenüber dem Vorderrad erkennt, was auf ein Durchdrehen und ein mögliches Ausbrechen des Hinterrades hinweist, fängt es sogleich an, die Stärke des Zündfunken und damit die Leistung am Hinterrad einzuschränken.

Wenn dies noch nicht ausreicht, beginnt es die Benzinzufuhr der Einspritzung zu reduzieren, bis sich die Drehgeschwindigkeiten wieder angleichen. Dieser Prozess ist nicht nur extrem reaktionsschnell, sondern wird laufend aufrechterhalten. Das System regelt also in kurzen Abständen Be- und Entschleunigung des Hinterrades, so dass sich bei harter Fahrweise auf der äusseren Reifen-Auflagefläche ein zickzackförmiges Abriebmuster bilden kann, das den Regelungsprozess auch sichtbar macht.

Solche Traktionskontrollen sind im Rennsport schon üblich, auf der Strasse hat es sie bis jetzt noch nicht gegeben. Während sich die Fahrbedingungen von Strecke und Strasse stark unterscheiden, besteht kein Zweifel, dass mit dem DTC eine Tür geöffnet wird, welche für alle Zweiräder interessant ist. Vorderhand wird es erst bei den Ducati-Spitzenmodellen 1098 R, 1198 S sowie beim neuen Streetfighter S angeboten.

Schon bald Teil der Normalausrüstung?

Schon jetzt ist das DTC mit acht verschiedenen Leistungsstufen versehen, die die Wirkung des Systems den Fahrbedingungen und dem Fahrkönnen anpassen. So können Experten näher an die Grenzen gehen als Anfänger, und es lassen sich äussere Bedingungen wie Temperatur oder Haf-

tung des Strassenbelages (zum Beispiel Regen-nässe) berücksichtigen. Vier Leuchtdioden zeigen stets an, ob und wie stark das DTC eingreift. Das System ist mit einer Datenaufzeichnung versehen, so dass die gespeicherten Regeldaten nach der Fahrt über eine USB-Verbindung direkt im Computer abgerufen werden können.

Bestimmt wird noch einige Zeit vergehen, bis ein System à la DTC zum festen Bestandteil eines normalen Motorrades wird. Aber so wie ein ABS bereits in der Mittelklasse und bei vielen Rollern zur Standardausrüstung gehört, wird sich auch die Traktionskontrolle durchsetzen, vielleicht erst recht in Verbindung mit einem ABS, das die gleichen Sensoren nutzen kann. Auch hier gilt: Die Massenproduktion wird eine heute noch teure Anlage stark verbilligen.



Dank dem DTC kann beim Streetfighter S nun noch beherzter am Gasgriff gedreht werden.