

Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
2/2012



magazin

Fahrer-Assistenzsysteme
Unaufmerksamkeit
Interviews: CZV



Empfohlen!
Recommandé!
Consigliato!



5800 Fahrlehrer aus der ganzen Schweiz mit Preisen, Bewertungen, Steckbrief und Bildern.

fahrlehrervergleich.ch

Der Schweizer Fahrlehrervergleich

Erfahrungen eines Fahrlehrers:

„Ihre Seite ist super und Gold wert. Im Februar 'tümpelte' meine Auftragslage mehr oder weniger vor sich hin, und jetzt - rund 2 Monate nach der Aufschaltung der Inserate - bin ich bereits überbucht und muss Kunden an andere Fahrschulen weiter empfehlen.“

auto-ecole.comparatif.ch

Comparatif d'auto-écoles suisses

Expériences d'un moniteur de conduite:

„Votre site est génial et vaut son pesant d'or. Alors qu'en février j'avais une clientèle lacunaire. Aujourd'hui, environ deux mois après la mise en service des annonces, je suis déjà en sur-réservation et je dois recommander des clients à d'autres écoles de conduite.“

Esperienze d'un istruttore di autoscuola:

„Il vostro sito Internet è brillante e a una vera valore commerciale. Allora qu' in febbraio avevo una clientela insufficiente, oggi, circa due mesi dopo la messa in servizio degli avvisi, ho già troppe prenotazioni e devo raccomandare clienti a d'altre autoscuole.“

autoscuola.comparazione.ch

Confronto delle autoscuole svizzere

www.fahrlehrervergleich.ch
auto-ecole.comparatif.ch
autoscuola.comparazione.ch

Tel: 043 377 12 40
Schweizer Fahrlehrervergleich
Comparatif d'auto-écoles suisses
Confronto delle autoscuole svizzere



Impressum

FL-magazin ist die unabhängige Zeitschrift für alle Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Herausgeberin

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Redaktion/Verlag

Brunner Verlag
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
redaktion@fl-magazin.ch

Auflage

4000 Exemplare

Verbreitung

Fahrlehrer und Fahrschulen
Schweiz, alle Sprachräume

Erscheinungsweise

4 Ausgaben im Jahr

Anzeigen-Service

Danila Bumbacher
Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@fl-magazin.ch

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum,
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Abo-Service

Brunner Verlag, Claudia Ruckli
Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch
Jahres-Abo: CHF 32.–
Einzelheft: CHF 10.–

Titelseite

Head-up-Display

Sehr geehrte Fahrlehrerschaft

Fahrerassistenzsysteme, oder kurz FAS, haben wir in der vorliegenden zweiten Ausgabe des Fahrlehrer-Magazins zum Hauptthema gewählt. Auslöser waren Referate einer geballten Expertenrunde am Rande des diesjährigen Autosalons in Genf. Namen wie Dr. Markus Hackenfort, Leiter Forschungsschwerpunkt «Faktor Mensch in Verkehr und Sicherheit» an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW, oder Rinaldo Guerini, langjähriger Fahrlehrer, Erwachsenenbildner und Sekretär OVF, boten den anwesenden Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern aus der ganzen Schweiz hohes Niveau. Lesen Sie eine Zusammenfassung ab Seite 6.



Werner Kirschbaum

Über die Unfallursache Nr. 1 in der Schweiz – nämlich Unaufmerksamkeit – berichten wir ab Seite 16. Die Redaktion zeigt die Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker durch Bedienung des Handys und/oder Navigationssystems während des Fahrens auf. Und sie weist auf die Konsequenzen hin. In der Prävention sind hier die Fahrlehrer in der Vorbildfunktion, aber auch der Gesetzgeber ist mit Aufklärungskampagnen gefordert.

Mit der Serie «Das ideale Fahrschulfahrzeug» starten wir ein Erfahrungsbarometer unter Schweizer FahrlehrerInnen. In jeder Ausgabe stellt die Redaktion zwei Fahrzeuge vor und präsentiert Stimmen und Schulnoten zu diesen Fahrzeugen. Los geht's auf Seite 20.

Viel Spass!

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*



Editorial

3

Fahrerassistenzsysteme

Wenn die Technik denkt und lenkt

6

Mit Parkassistent an die Führerprüfung?

10

Ausbildung bleibt zentral

11

Faktor Zeit bringt Fahrlehrer ins Dilemma

12

Continental testet hochautomatisiertes Fahren

13

Weiterbildung

Verkehrszentrum Tuggen

15

Prävention

Unfallursache Nr. 1 in der Schweiz:

Unaufmerksamkeit und Ablenkung

16

PW

Serie: Das «ideale» Fahrschulfahrzeug

20

Kommunikation

Web-Auftritt für Fahrschulen

22

Marktplatz

Audi A3, BMW 1er

23

Klassik

Ford Escort – Hundeknochen

24

Interview

Chauffeurzulassungsverordnung CZV

29

Partie française

32

Parte italiana

37

Letzte Seite

43



Erkundigen Sie sich bei Ihrem Honda-Händler über unsere Sonderkonditionen für **ZWEIRAD-FAHRSCHULEN**

Sich auf die Maschine schwingen



Einen Ausflug ins Freie machen



Die Strassen der Stadt erobern



Dem Horizont entgegenfahren



NC700S



NC700X

Die neue NC700er Serie von Honda ist der beste Beweis, dass man im Leben manchmal alles auf einmal haben kann. Sowohl die NC700S als auch die NC700X verbinden Spass und Temperament mit Alltagstauglichkeit. Das Herzstück beider Modelle ist ein neuentwickelter flexibler 700ccm-Paralleltwin Motor mit einer für diese Klasse erstaunlichen Kraftentfaltung. Er sorgt für Fahrspass in allen Drehzahlbereichen und einen niedrigen Benzinverbrauch. Der niedrige Schwerpunkt bietet ein exzellentes Handling. Der grosszügige Stauraum fasst sogar einen Vollvisierhelm. Beide Bikes sind serienmässig mit C-ABS ausgerüstet. Was wollen Sie mehr?



WWW.HONDAMOTO.CH

Fahrerassistenzsysteme (FAS)

Wenn die Technik denkt und lenkt

Fahrerassistenzsysteme: Fluch oder Segen?

«Fahrerassistenzsysteme (FAS – englisch: Advanced Driver Assistance Systems [ADAS]) sind elektronische Zusatzeinrichtungen in Kraftfahrzeugen zur Unterstützung des Fahrers in bestimmten Fahrsituationen. Hierbei stehen oft Sicherheitsaspekte, aber auch die Steigerung des Fahrkomforts im Vordergrund. Ein weiterer Aspekt ist die Verbesserung der Ökonomie. Fahrerassistenzsysteme greifen teilautonom oder autonom in Antrieb, Steuerung ... oder Signalisierungseinrichtungen des Fahrzeuges ein oder warnen durch geeignete Mensch-Maschine-Schnittstellen den Fahrer kurz vor oder während kritischer Situationen.

Derzeit sind die meisten Fahrerassistenzsysteme so konzipiert, dass die Verantwortung beim Fahrer bleibt (er also autonome Eingriffe in der Regel «übersteuern» kann) und dieser damit nicht entmündigt wird. Gründe hierfür sind vor allem:

- Die rechtliche Lage, nach der der Fahrer jederzeit die Verantwortung für die Führung seines Fahrzeuges hat und es jederzeit beherrschen können muss (Wiener Strassenverkehrskonvention 1968, Art. 8, Absatz 5): *Jeder Führer muss dauernd sein Fahrzeug beherrschen ... können.*
- Die noch nicht ausreichende Zuverlässigkeit vieler Systeme. Besonders anspruchsvolle Aufgaben sind hierbei die Erkennung ... von Objekten und die Interpretation der Szenerie im Umfeld des Fahrzeuges. Derzeitig verfügbare Sensoren ... können noch keine zuverlässige Umfelderkennung unter allen möglichen Fahrzuständen und Wetterbedingungen bieten. Assistenzsysteme bieten daher nur eine begrenzte Unterstützung in bestimmten, beherrschbaren Situationen.
- Die fehlende Akzeptanz für «entmündigende» Systeme bei Käufern solcher Fahrzeuge.»

So weit die Ausführungen der Wissensdatenbank www.wikipedia.org

Am Rande des Autosalons 2012 in Genf war die Redaktion des *FL-magazin* Gast einer hochkarätigen Referentenrunde zum Thema «Fahrerassistenzsysteme». Mit freundlicher Genehmigung und Unterstützung der Referenten veröffentlichen wir Auszüge und Zusammenfassungen von vier Referaten. Die hier zitierten Thesen müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.



Wer darüber nachdenkt, die Zahl der Verkehrstoten und der Unfälle generell zu senken, wird schnell beim Einsatz technischer Hilfsmittel im Fahrzeug ansetzen. Jedes dieser Assistenzsysteme verspricht die Senkung der Unfallzahlen. Es ist aber umstritten, ob dieses Versprechen immer einzuhalten ist.

Zweifel kamen etwa zu Beginn der 1990er-Jahre auf, als gezeigt wurde, dass ein Sicherheitsgewinn durch ABS nicht zwingend gegeben ist. Bestimmte Unfalltypen nahmen im Untersuchungszeitraum zu. Es wurde deshalb vermutet, dass der technische Sicherheitsgewinn durch riskanteres Verhalten aufgewogen wird.

FAS unterstützen und sind attraktiv

Die Vorteile von Fahrerassistenzsystemen liegen auf der Hand: Sie unterstützen und entlasten den Fahrzeugglenkenden, erhöhen die Sichtbarkeit anderer Verkehrsteilnehmer, verbessern die Routenführung. Verkäufer profitieren, weil FAS den Absatz von Fahrzeugen bestimmter Marken fördern. Käufer finden sie



Vorausschauendes Notbremssystem

attraktiv, zumindest solange die Systeme Handlungen unterstützen, die man nicht gut zu können glaubt oder die unattraktiv erscheinen, z. B. Stop-and-Go-Fahrten.

FAS machen sicherer – und verführen

Der Trend der Automatisierung geht in Richtung eines selbständigen Fahrzeugs, bei dem der Fahrer allenfalls zur Überwachung des Systems anwesend ist. Autonome Systeme bewerten Umgebungsfaktoren des Fahrzeugs und leiten davon Aktionen ab, die ohne Zugriffsmöglichkeiten des Fahrers in Gang gesetzt werden. Wenn das System beispielsweise einen Fussgänger erkennt, der sich von der Seite her einer Strasse nähert, leitet es eine automatische Bremsung ein. Dies könnte eine Kollision mit dem Fussgänger vermeiden. Oder ein Geschwindigkeitsregulierungssystem bremst ein Fahrzeug, das aufgrund des höheren Tempos auf ein anderes Fahrzeug aufzufahren droht. Die Fahraufgabe wird also erleichtert, was einen Sicherheitsgewinn verspricht.

Die Frage ist aber, ob FAS nicht zugleich zur Übernahme von Nebenaufgaben und zu einem Rückzug aus der Haupttätigkeit, dem Fahren, verführen. Befunde legen dies nahe.

Dazu kommt die schlechtere Beherrschung von Problemsituationen – wenn etwa die Automation ausfällt oder der Lenker sich unbewusst in Grenzbereiche begibt, die vom System nicht mehr abgedeckt werden. Sind dem

«Sofern sich Lenker eingestehen, brenzlige Situationen nur schwer einschätzen zu können, dürfte die Assistenz als hilfreich wahrgenommen werden.»

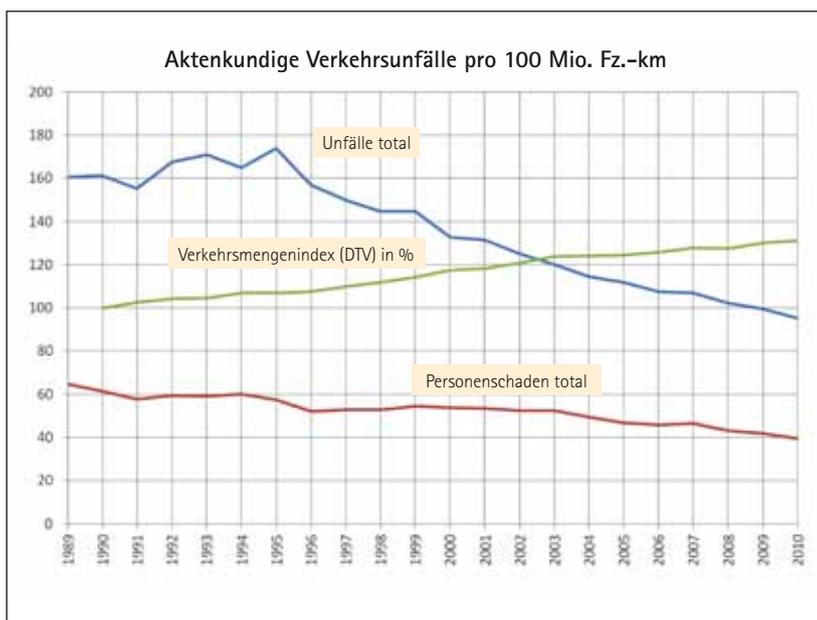


Nachtsichtsysteme helfen, Gefahren insbesondere bei schlechtem Wetter möglichst frühzeitig zu erkennen. Bilder: Bosch



Die Parklückenvermessung erleichtert dem Autofahrer die Entscheidung. Bild: Bosch

Abnehmende Unfallzahlen



Die Anzahl Verkehrsunfälle hat in der Schweiz seit 1995 kontinuierlich abgenommen. Obwohl Fahrerassistenzsysteme die Reduzierung der Unfallzahlen versprechen, ist ihre tatsächliche Rolle in diesem Gefüge umstritten. (Quelle: bfu, BFS)

Fahrer solche Grenzen unbekannt oder werden sie falsch interpretiert, droht wie beim «ABS-Effekt» ein übermässiges Vertrauen in das System oder gar ein Missbrauch der Unterstützung – man fährt z.B. schneller, als ratsam wäre.

Selbsteinschätzung beeinflusst Umgang mit FAS

Eine Alternative stellen FAS dar, die nur Teilaufgaben wahrnehmen oder die Lenker lediglich mit Informationen und Hinweisen versorgen. Die letzte Entscheidung verbleibt damit beim Menschen, was in bestimmten Situationen aber wiederum nicht das Optimum an Sicherheit bedeutet. Denn nun hat die Person das letzte Wort, die das Fahrzeug steuert. Sofern sich Lenker eingestehen, brenzlige Situationen nur schwer einschätzen und beherrschen zu können, dürfte die Assistenz als hilfreich wahrgenommen werden. Problematisch wird es, wenn sie davon ausgehen, die Situation bestens beurteilen und bewältigen zu können. Wer davon überzeugt ist, ein zuverlässigeres Urteil über die vorliegende Gefahr zu besitzen als ein FAS, dürfte dazu neigen, dieses einfach abzuschalten oder zu überstimmen. Genau das konnte bei intelligenten Geschwindigkeitsregelsystemen belegt werden.

Die zunehmende Automatisierung im Fahrzeug macht es notwendig, die menschlichen Reaktionsweisen auf Assistenzsysteme umfassend und kritisch zu bewerten – damit der Mensch nicht den Möglichkeiten und Grenzen der Elektronik hinterherhinkt.

Dr. phil. Markus Hackenfort, Leiter Forschungsschwerpunkt «Faktor Mensch in Verkehr und Sicherheit» an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW.



AUS- UND WEITERBILDUNG

Wir bieten Aus- und Weiterbildungen für Moderatoren und Fahrlehrer aller Kategorien an.



acadevia 
by DRIVESWISS.ORG

Acadevia | CH-5610 Wohlen | T +41 (0)56 200 00 40 | www.acadevia.ch

Hier finden
Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer
interessante Informationen:

www.fl-portal.ch

Fahrlehrerweiterbildung

Kat. B – Auto WB02109
Datum: 26. November 2012
Fr. 420.–/Fr. 360.– SFV-FZ

Psychologische + pädagogische Aspekte
des Fahrunterrichtes.

www.fahrschulen-zentral.ch



"Ich vertraue auf iXS,
weil mich die Sicherheit
beim Motorradfahren
nicht kalt lässt."

Jacques CORNU
ehemaliger Motorradrennfahrer
und Inhaber der Cornu Master School



 swiss design

www.ixs.com

Fahrerassistenzsysteme und Führerprüfung

Mit Parkassistent an die Führerprüfung?

Wie soll ein Verkehrsexperte reagieren, wenn ein Kandidat mit einem Privatfahrzeug, das standardmässig mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgerüstet ist, die Führerprüfung absolvieren will? Kann die Prüfung mit diesem Fahrzeug stattfinden?

Seit 1976 regelt die Verkehrszulassungsverordnung (VZV) im Anhang 12 die Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge. Gemäss Artikel 88 VZV dürfen die Prüfungsfahrzeuge nicht mit aussergewöhnlichen Fahrhilfen versehen sein. Diese Bestimmung wurde nie der techni-

«Der Verkehrsexperte muss in der Lage sein, die Fahrkompetenz des Kandidaten unabhängig von Fahrerassistenzsystemen zu beurteilen.»

schen Entwicklung angepasst. Dies löste auch innerhalb der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) Diskussionen über zulässige Fahrhilfen aus. Eine klare Definition liegt nämlich nicht vor. Sind nun technische Hilfsmittel wie Rückfahrkamera, Distanzwarnen, Spur-, Park- oder Bremsassistent, ABS, ASR, ESP, Hillholder oder Speed-Limit aussergewöhnliche Fahrhilfen oder schon fast eine Selbstverständlichkeit?

Beurteilung unabhängig von Assistenzsystemen

Der Verkehrsexperte hat im Rahmen einer Prüfungsfahrt zu beurteilen, ob der Prüfungskandidat über die nötigen Kompetenzen verfügt, um sich regelkonform, sicher, partnerschaftlich, umweltbewusst und verantwortungsvoll im Strassenverkehr zu bewegen. Im Vergleich

zu gestern sind die Prüfungsanforderungen heute wesentlich höher. Das hohe Verkehrsaufkommen sowie gestresste und intolerante Verkehrspartner erfordern ein gut ausgebildetes Verkehrssehen mit rechtzeitiger Gefahrenerkennung. Der Einsatz von technischen Hilfsmitteln vereinfacht dem Lenker die Fahrzeugbedienung und verbessert die Sicherheit. Darum muss der Verkehrsexperte in der Lage sein, die Fahrkompetenz des Kandidaten unabhängig von Fahrerassistenzsystemen zu beurteilen. Die Überprüfung einzelner Kompetenzen kann auch durch das Ausschalten von technischen Hilfsmitteln erfolgen oder bei anderen Fahrmanövern geprüft werden (z.B. Raumgefühl: anstelle von Retourparkieren wird Rückwärtsfahren mit Abbiegen durchgeführt).

Ausbildung legt Basis für die Prüfung

Ausgebildet wird, was geprüft wird. Zum Zeitpunkt der praktischen Prüfung kann noch nicht erwartet werden, dass ein Fahrer alle Kompetenzen vollumfänglich erworben hat, da sich gewisse Kompetenzen erst mit einer gewissen Fahrpraxis festigen oder überhaupt erst erlangt werden können. An der Prüfung muss jedoch festgestellt werden, ob der Lenker in den einzelnen Kompetenzbereichen ein genügend hohes Level erreicht hat, um sich selbständig und sicher im Strassenverkehr zu bewegen. In der Ausbildung ist somit primär sicherzustellen, dass der Lernende die Prüfungsanforderungen auch ohne die Unterstützung von Assistenzsystemen erfüllen kann. Werden solche eingesetzt, muss er deren Funktionalität kennen und anwenden können.

Josef Blersch, Präsident asa-Kommission Führerprüfung und Vorsteher Verkehrsamt.

Fahrerassistenzsysteme und Eco-Driving

Ausbildung bleibt zentral

Fahrerassistenzsysteme sind nicht dazu bestimmt, Ausbilder zu ersetzen – weder in der Grund- noch in der Eco-Drive-Ausbildung.

Der Mensch meistert Situationen, indem er von seiner Intelligenz und seinen physiologischen Fähigkeiten Gebrauch macht. Gelangt er an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit, benötigt er Unterstützung.

Ein Assistenzsystem ist gemäss Definition ein Begleitsystem. Es vermittelt dem Akteur nützliche Informationen für die Erfüllung einer Aufgabe. Die konkrete Aufgabe löst in der Regel das Individuum. Nur in gewissen Situationen handelt die Assistenz eigenständig und übernimmt die Verantwortung für die Lösung eines bestimmten Problems. Selbstverständlich müssen beide Grössen interagieren und miteinander kommunizieren.

Fahrerassistenzsysteme sind für das Eco-Driving Hilfsmittel, welche die Coachs in ihre Ausbildungstätigkeit integrieren. Davon ausgenommen sind voll informatisierte und robo-

Den Einsatz von Ausbildnern können Fahrerassistenzsysteme auch in Zukunft nicht ersetzen.

tisierte Hochleistungssysteme, die zu überlegtem Fahren führen. Den Einsatz von Ausbildnern können Fahrerassistenzsysteme auch in Zukunft nicht ersetzen.

Michel Alder, Vizepräsident und Technischer Direktor der Quality Alliance Eco-Drive QAED.



Side-View Assist überwacht den gefährlichen «toten Winkel»



Secondary Collision Mitigation (SCM) löst nach einem ersten Aufprall eine automatische Notbremsung aus, so dass Folgekollisionen ganz verhindert oder gemildert werden. Bilder: Bosch

Fahrerassistenzsysteme und Fahrschule

Faktor Zeit bringt Fahrlehrer ins Dilemma

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu und die Stiftung für Prävention der AXA lancierten 2009 die Kampagne Auto-IQ.ch mit dem Ziel, die Bekanntheit von Fahrerassistenzsystemen zu erhöhen. Die Fahrausbildung spielt dabei eine wichtige Rolle.

«Es ist nötig und wichtig, auf die Assistenzsysteme moderner Autos einzugehen und sie in die Fahrausbildung zu integrieren.»

Fahrlehrer stellen sich dazu folgende Fragen: Ist die Kampagne als Auftrag für die Ausbildung und Prüfung von Fahrzeuglenkern zu verstehen? Kann in der kurzen ersten Phase der Fahrausbildung genügend auf Assistenzsysteme eingegangen werden? Wird dabei der Faktor Ablenkung durch Assistenzsysteme berücksichtigt?

ABS gab Startsignal

Mit der Einführung des ABS in den 90er-Jahren stieg auch der Erwartungsdruck an die Fahrschüler, sich mit dieser Technik vertraut zu machen. So gab es Fahrschulen, die damals mit Slogans wie «Bei mir lernen Sie mit ABS» warben. Innovative Fahrlehrer kauften nicht nur Fahrzeuge mit ABS, sondern bildeten sich

Kampf dem Sekundenschlaf:
Das System erkennt die zunehmende Müdigkeit des Fahrers anhand der Lenkbewegungen und empfiehlt ihm eine Pause.
Bild: Bosch



auch weiter, um sich das technische Know-how anzueignen. Im Theorieunterricht wurde die Funktionsweise erklärt. Ziel war, die neuen Erkenntnisse nachhaltig zu vermitteln.

Nachhaltig unterrichten braucht Zeit

Nachhaltigkeit bedeutet in der Fahrausbildung, Zusammenhänge so zu vermitteln, dass beim Fahrschüler eine Einsicht entsteht, die sein Fahrverhalten dauerhaft beeinflusst. Wer nachhaltig ausbilden möchte, braucht neben guter Methodik auch Zeit. Da der Lernende bei der Fahrausbildung aber auch der Zahlende ist, bestimmt er, wie lange die Ausbildungszeit dauern soll. Das zeigt, vor welchem Dilemma seriöse Fahrlehrer stehen können. Es ist nötig und wichtig, auf die Assistenzsysteme moderner Autos einzugehen und sie in die Fahrausbildung zu integrieren. Werden bei der Fahrprüfung aber keine entsprechenden Kenntnisse nachgefragt, relativiert sich für den Prüfling deren Wichtigkeit. Nicht nur aufgrund der geschilderten Problematik werden seitens der Fahrlehrerschaft grosse Erwartungen auf die Resultate von Opera-3 gesetzt.

Zu schnell ist zu schnell

In einem modernen und seriösen Fahrunterricht sollten auch die Grenzen von Assistenzsystemen besprochen werden. Nebst den vielen Vorteilen von Assistenzsystemen sollte der Neulenker verstehen, dass selbst modernste Systeme physikalischen Grenzen ausgesetzt sind und nicht zum Schnellerfahren animieren dürfen. Dazu sagte einst ein berühmter Rallyefahrer: «Zu schnell ist zu schnell, egal was du fährst und wer du bist.»

Bereitschaft ist vorhanden

Fahrschüler, die heute die Führerprüfung ablegen, fahren noch 50 Jahre oder länger Auto

und werden sicherlich mit Assistenzsystemen konfrontiert. Viele Fahrlehrer sind bereit, den Neulenkern in der Fahrausbildung mehr Know-how über Assistenzsysteme weiterzugeben. Solange es jedoch möglich ist, mit zehn Stunden oder weniger eine Führerprüfung der Kat. B zu bestehen, wird es schwierig sein, die Fahrausbildung nachhaltig zu verbes-

sern und in dieser kurzen Zeit auf Assistenzsysteme einzugehen. Um das Ziel zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssen gemeinsam mit Behörden und Organisationen Lösungen gefunden werden. Einen Beitrag dazu könnte Opera-3 leisten.

Ravaldo Guerrini, Sekretär OFV und Fahrlehrer.

Technik-News

Continental testet hochautomatisiertes Fahren

Continental hat im US-Bundesstaat Nevada einen zweiwöchigen Dauertest mit hochautomatisiertem Fahren abgeschlossen, dabei wurden über 6000 Meilen auf öffentlichen Strassen zurückgelegt (Nevada ist der erste amerikanische Bundesstaat, der automatisiertes Fahren auf öffentlichen Strassen explizit erlaubt).

Das im Test untersuchte Konzept für hochautomatisiertes Fahren basiert wesentlich auf dem beim Gewinnerfahrzeug der DARPA-Urban Challenge 2007 und beim europäischen Forschungsprojekt HAVEit erworbenen Wissen und den Erfahrungen und verwendete erstmals seriennahe Technologien für Umfelderkennung und Fahrzeugsteuerung. So kamen eine neue Stereokamera, die Grösse und Distanz von Hindernissen messen kann, sowie das elektronisch ansteuerbare Bremssystem MK 100 und eine elektrische Lenkung EPS zum Einsatz. Die Untersuchungen dienten der Erforschung möglicher Anwendungsfälle und der Ermittlung des sicherheitstechnisch ver-

treibbaren Geschwindigkeitsbereichs bei vollautomatisiertem Betrieb des Fahrzeugs.

Entlastung im Stau

Im Vergleich zu anderen hochautomatisierten oder autonomen Fahrzeugen, die Lasersensoren und massgeschneiderte Aktuatoren verwenden, ist die Ausstattung des Testfahrzeugs von Continental besonders: Das Fahrzeug kann auch komplexere Szenarien auf Basis seriennaher Sensorik und Logik erkennen und ist somit in der Lage, den Fahrer von weniger anspruchsvollen Tätigkeiten, wie beispielsweise Fahren im Stau, durch Automatisierung zu entlasten. Solche Stauszenarien wurden denn auch im Rahmen des Tests gefahren.

In Situationen, welche die derzeitigen Voraussetzungen für hochautomatisiertes Fahren überstiegen (nicht erkennbare Fahrbahnmarkierungen oder zu enge Kurven), schaltete sich das System ab und der Fahrer musste die Kontrolle über das Auto wieder selbst übernehmen. Reagierte er nicht, verringerte das System automatisch die Geschwindigkeit bis zum Stillstand. (pd/sag)

Text: Stefan Gfeller, Auto & Wirtschaft 4/April 2012



Das Fahrzeug ist in der Lage, den Fahrer von weniger anspruchsvollen Tätigkeiten zu entlasten.

Foto: Continental

Mehr Erfolg beim VKU mit

let's drive

Schülerhefte

- Mit vielen Bildern und Grafiken
- Genehmigt von der asa
- Einfach – verständlich – praktisch



Moderatoren-Handbuch

- Von Experten entwickelt
- Mit allen Bildern und Grafiken der DVD
- Mit Querverweis auf Seitenzahlen im Schülerheft



DVD

- Läuft auf PC, Mac, DVD-Player
- Mit Bildern, Grafiken und Filmen
- Läuft synchron zum Moderatorenhandbuch



www.vku-letsdrive.ch

Bestellen Sie bitte bei Claudia Ruckli,
Brunner Verlag, 6010 Kriens, Telefon 041 318 34 77

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz

Verkehrszentrum Tuggen

FL-magazin: In diesem Jahr endet für die meisten FahrlehrerInnen die Weiterbildungsperiode. Laut asa haben einige die Weiterbildungspflicht noch nicht erfüllt. Erwarten Sie in diesem Jahr einen besonders grossen Ansturm auf Ihre Weiterbildungsangebote?

Die Anmeldungen zu den Weiterbildungskursen haben zugenommen. Aufgrund der Statistik über die Fahrlehrerweiterbildung erwarten wir eine überdurchschnittliche Zunahme der Anmeldungen. Da wir auch Kurse für Motorrad-FahrlehrerInnen anbieten, ist das auch saisonal bedingt.

FL-magazin: Um der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden, bieten Sie mehr Kurse und aus verschiedenen Themenbereichen an. Wie haben Sie sich vorbereitet?

Die Verkehrszentrum Tuggen AG hat die Anzahl der Ausschreibungen für Weiterbildungskurse erhöht.

In einer ersten Phase haben wir die Schwerpunkte der Weiterbildungskurse auf psychologisch-pädagogische Aspekte des Fahrunterrichts und auf Unterrichtsmethodik gelegt. In einer zweiten Phase wurden Kurse mit Themen aus weiteren Fachgebieten entwickelt. Speziell auf den Start der Motorradsaison bieten wir einen Kurs über neue Motorradtechnik an. Unsere Kurspalette wird laufend ergänzt.

FL-magazin: Was empfehlen Sie den FahrlehrerInnen, die ihre Weiterbildungs-Pflicht noch nicht erfüllt haben?

Zu dieser Frage erinnere ich an ein Zitat: «Investitionen in Bildung bringen immer noch die besten Zinsen.» Benjamin Franklin
Im Sinne dieses Zitates rate ich, die Weiterbildung zu planen.



Gelände Verkehrszentrum Tuggen AG

FL-magazin: Welche Erfahrungen haben Sie mit der Weiterentwicklung des CH-Fahrlehrer-Weiterbildungs-Systems gemacht?

Der neue Themenkatalog für die Weiterbildung von FahrlehrerInnen (asa) lässt den Kursveranstaltern Spielraum für die Entwicklung von neuen Kursen. Die Förderung der Handlungskompetenz der FahrlehrerInnen kann somit auch den gesellschaftlichen Veränderungen entsprechend geplant werden.

Neuen Erkenntnissen aus der Erwachsenenbildung muss bei der Qualitätssicherung weiterhin ein hoher Stellenwert beigemessen werden.

Peter Frey

Als Ausbilder mit eidg. FA zuständig für das Kurswesen (Kat. A & B) der Verkehrszentrum Tuggen AG. VSR-Instruktor Motorrad, Moderator und Fahrlehrer, an der Ausbildung zum eidg. dipl. Ausbildungsleiter. Geboren am 18. März 1960, verheiratet, zwei Söhne.



Unfallursache Nr. 1 in der Schweiz, Teil I

Unaufmerksamkeit und Ablenkung

Prävention in der Fahrschule ist dringend erforderlich! Nebst Beispielen im VKU über die Reaktionszeit beim Telefonieren oder SMS-Schreiben während der Fahrt darf die Vorbildfunktion des Fahrlehrers nicht unterschätzt werden. Ein Fahrlehrer, der während des Erteilens von Fahrunterricht ohne Handfreeset telefoniert oder SMS schreibt, kann ausserdem nach Auffassung der Rechtsprechung seiner Aufsichtspflicht nicht in jedem Fall nachkommen.

Unaufmerksamkeit und Ablenkung haben von allen Unfallursachen den höchsten Anteil schwerer Personenschäden (26%). Annähernd gleich viele Verkehrsteilnehmer werden bei Unfällen wegen Vortrittsmissachtung schwer verletzt oder getötet (Quelle Sinus Report 2011). Nicht nur auf der Ebene der Fahrschule muss Prävention betrieben werden, auch die

Fakten

Verschiedene Studien zeigen, dass die Fahrleistung von Autofahrenden bei der Benutzung von elektronischen Geräten wie Handys oder Navigationsgeräten während der Fahrt markant beeinträchtigt wird. Hierdurch abgelenkte Autofahrende reagieren deutlich langsamer, bremsen weniger heftig und lenken schlechter. Die Studien belegen auch, dass die Reaktionszeiten gegenüber dem Telefonieren beim Schreiben von SMS oder durch Eingaben ins Navigationsgerät markant schlechter sind.¹

Das verwundert nicht, wird dabei doch der Blick für entscheidende Sekunden von der Strasse weg auf den Bildschirm des Gerätes gelenkt. Die Haupttätigkeit «Autofahren» wird ausgeblendet. Sie wird zur Nebensache. Fällt der Blick wieder zurück auf die Strasse, so muss sich das Gehirn zuerst wieder neu orientieren. Das hängt damit zusammen, dass der Mensch sich nicht gleichzeitig voll auf zwei Sachen konzentrieren kann. Die Studien zeigen auch, dass sich die Reaktionszeit ganz ähnlich wie bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille und mehr verhält.²

Schon das Telefonieren am Steuer ist äusserst riskant. Das Schreiben von SMS und Eingaben ins Navigationsgerät sind jedoch weitaus gefährlicher und mit einem Blindflug gleichzusetzen.

Ablenkung verlängert Reaktionszeit

Durchschnittliche Fahrzeuglenker haben eine Reaktionszeit von einer Sekunde. Demgegenüber hat ein telefonierender Lenker eine längere Reaktionszeit. Geht man von einer realistischen verdoppelten Reaktionszeit aus, so bedeutet das bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h respektive 14 Meter pro Sekunde, dass ein telefonierender Lenker erst zu bremsen anfängt, wenn der oder die Aufmerksame



Plakatkampagne «Blindflug»,
www.lenken-statt-ablenken.ch

Kantonspolizei bis hin zu den Kommunalpolizeien starteten die Verkehrssicherheits-Kampagne «Blindflug». Ziel der Kampagne ist es, die Zahl der durch Unaufmerksamkeit und Ablenkung verursachten Verkehrsunfälle zu senken und die Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich der Gefahren durch Ablenkung zu sensibilisieren.



Ablenkung und Unaufmerksamkeit im rechtlichen Fokus

Gesetz

Der Fahrzeuglenker hat seine Aufmerksamkeit dem Verkehr und der Bedienung des Fahrzeuges zu widmen. Mit dem Antritt der Fahrt beginnt auch die Pflicht der Person am Lenkrad, alles zu tun, damit andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet oder gar verletzt werden können. Er muss aber auch alles unterlassen, was zu einer solchen Gefahr führen könnte.

Strassenverkehrsgesetz (SVG), Art. 31 Beherrschen des Fahrzeuges

- 1 Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann.
- 2 Wer wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen nicht über die erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügt, gilt während dieser Zeit als fahruntüchtig und darf kein Fahrzeug führen.
- 3 Der Führer hat dafür zu sorgen, dass er weder durch die Ladung noch auf andere Weise behindert wird. Mitfahrende dürfen ihn nicht behindern oder stören.

Verkehrsregelverordnung, Art. 3 Bedienung des Fahrzeuges Abs. 1

Der Fahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeuges erschwert. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird. ...

bereits schon angehalten hat. Verlangsamte Reaktion bedeutet ungebremste Fahrt in dieser Zeit und somit auch keine Temporeduktion.

Keine Bedienung von Navigationsgeräten während der Fahrt

Navigationsgeräte sind wertvolle Hilfsmittel und können die Verkehrssicherheit erhöhen. Aber sie müssen richtig bedient werden. *Eingaben müssen vor der Fahrt gemacht werden.* Es ist zu gefährlich, dies während der Fahrt zu tun. Lohnt es sich, für eine Ortsangabe ein solches Risiko einzugehen? Gleich verhält es sich mit dem Handy: Die Polizei empfiehlt, während der Fahrt konsequent auf das Telefonieren zu verzichten und Anrufe nicht entgegenzunehmen. Komplizierte Gespräche gehören keinesfalls auf die Strasse. Auch hier ist die Ablenkung zu gross.

Schutz vor Handytelefonierern?

Da Handytelefonierer und Blindflieger nicht nur sich, sondern vor allem alle anderen gefährden, fragt sich, wie man sich vor ihnen schützen kann. Aufgrund der Fahrweise sind

sie rasch erkennbar. Sie fahren zu langsam, zu schnell, Schlangenlinie oder ruckartig, fahren halb auf der Spur oder wechseln sie überraschend. Es muss damit gerechnet werden, dass eine solche Person verzögert, unerwartet oder gar nicht reagiert. Es gilt Abstand zu wahren. Fährt ein Fahrzeug Schlangenlinie auf der Autobahn, so sollte ein Abstand eingehalten und nicht überholt werden, bis es wie-



der normal fährt. Für Fussgänger gilt: Fussgängerstreifen noch nicht betreten, warten, bis das Fahrzeug ganz anhält.

Wer ein SMS schreibt, ein Navi programmiert oder einen MP3-Player bedient, ist im Blindflug unterwegs: Er riskiert das Leben anderer.

- 1) Studie der Fachhochschule Nordwestschweiz, Hochschule für Angewandte Psychologie, CH 2008
- 2) Studie Transport Research Laboratory TRL in Berkshire, GB 2002

Ablenkung

Der Lenker muss also jederzeit motorisch (körperlich) und kognitiv (gedanklich) in der Lage sein, das Fahrzeug pflichtgemäss im Verkehr zu bewegen. Die motorische Ablenkung ist leicht nachvollziehbar: Wer mit beiden Händen eine Pizza isst und dabei schaut, dass er nicht kleckert, sieht nicht, was vor ihm auf der Strasse passiert und hat länger, bis er das Steuerrad wieder so im Griff hat, dass er gezielt lenken kann.

Die kognitive Ablenkung wirkt sich auf die Konzentration aus: Zum Beispiel ein ablenkendes Gespräch kann das Gehirn des Lenkers derart binden, dass dieses alle anderen Tätig-

keiten auf trainierte Verhaltensroutinen beschränkt. Dann ist die motorische Bedienung des Motorfahrzeuges zwar noch möglich, sie läuft aber weitgehend automatisch ab. Die «gedankliche Verarbeitung» zur Bedienung erfolgt dann verzögert oder gar nicht, z. B. bei unvermittelt auftauchenden Gefahren. Ein deutliches Zeichen dafür sind z. B. eine zu langsame Fahrweise, ein ruckartiges Korrigieren der Fahrtrichtung oder auch der Umstand, dass die Person am Steuer rückblickend nicht mehr so recht weiss, wie sie ans Ziel gelangt ist.

Während die motorische Ablenkung leichter verständlich ist (Zeit/Weg bis zur Wiedererlangung der Fahrzeugbedienung), ist die kognitive Ablenkung etwas abstrakter («Fremdbeanspruchung der Gehirnleistung») und scheint daher auf den ersten Blick weniger problematisch zu sein. Die letztes Jahr an dieser Stelle vorgestellte Studie belegt aber nicht nur, dass

Es liessen sich hinsichtlich der schlechten Reaktion kaum Unterschiede zwischen dem Telefonieren mit und ohne Freisprecheinrichtung feststellen.

Telefonieren am Steuer in jedem Fall massgeblich ablenkt und erheblich verzögerte Reaktionen nach sich zieht. Vielmehr liessen sich hinsichtlich der schlechten Reaktion kaum Unterschiede zwischen dem Telefonieren mit und ohne Freisprecheinrichtung feststellen. Daraus kann man schliessen, dass das Telefonieren am Steuer nicht in erster Linie die Motorik, sondern die Kognition massiv beeinflusst. Teil II im September 2012

Sicheres Fahrgefühl – für Lehrer und Schüler

Weckerle AG
Ihr Partner rund ums Auto



Gewerbestrasse 2 Tel. +41 61 305 95 55
CH-4123 Allschwil Fax +41 61 305 95 50
www.weckerleag.ch mail@weckerleag.ch

CD-ROM mit neuen Fragen 2012

Lernsoftware für die Theorieprüfung Kat. B, A, A1 und M, F, G



**Neue
asa
Prüfungsfragen**

theorie **24**.ch

Aktuelle Fragen auch auf unserem Online-Lernportal



Lizenzpartner der asa

CTM Alder GmbH St. Leonhardstrasse 7
9001 St. Gallen Tel. 071 223 50 40
www.fahrschultheorie.ch
www.theorie24.ch

LIFE-saver

Die Adresse für Nothilfeausbildung

Ausbildung zum Nothilfeinstruktor als Fahrlehrerweiterbildung

**24. bis 26.8 & 31.8 bis 2.9.2012
oder
23.11 bis 25.11 & 30.11 bis 2.12.2012**

- Nothilfeinstruktor Ausbildung mit 2 Tage ASA Bestätigung
- Nothilfeinstruktor Weiterbildungen mit ASA Bestätigungen
- Bis zu 30% günstigere Ausweise als andere Anbieter
- Kursausweise können direkt am Kurstag abgegeben werden, da diese vom Instruktor gedruckt werden
- Direkter Kontakt zum Sekretariat (keine Umleitung zu einem Callcenter)
- Einfacher und diskreter Wechsel zu Life-saver möglich

**Wollen Sie mehr erfahren, dann wenden Sie sich
vertrauensvoll an unser Sekretariat.**

www.life-saver.ch 071 460 02 12

**Life-saver-Ausweise
direkt online drucken**



Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

- 1/12 Erfolg im Fahrunterricht - effizient und nachhaltig**
Seminararten: 03.09.2012 (Zuzwil SG) / 08.10.2012 (Schönbühl/BE)
 - 2/12 Verkehrsauffällige Neulenker – Massnahmen ohne Wirkung?**
Seminararten: 03.07.2012 (Zug) / 12.10.2012 (Egerkingen)
 - 3/12 Lernpsychologie und Prüfungsangst**
Seminararten: 23.08.2012 (Zug) / 28.09.2012 (Egerkingen)
 - 4/12 Wichtige und für die Fahrausbildung relevante Neuerungen aus der Verkehrsmedizin**
Seminararten: 31.08.2012 (Zuzwil SG) / 05.10.2012 (Egerkingen)
 - 5/12 Einschlafunfälle und Black-Out beim Autofahren – wer ist besonders gefährdet?**
Seminararten: 26.07.2012 (Gisikon LU) / 12.09.2012 (Zug)
 - 6/12 Kommunikation statt Resignation**
Seminararten: 11.09.2012 (Wangen a/A) / 07.12.2012 (Zug)
 - 7/12 Wie erreiche ich als Fahrlehrer gesund das AHV-Alter mit mehr Qualität in der Fahrausbildung?**
Seminararten: 24.08.2012 (Zug) / 06.11.2012 (Zuzwil SG)
 - 8/12 Verkehrsunfall – Leidensweg unschuldiger Menschen**
Seminararten: 25.07.2012 (Egerkingen) / 17.10.2012 (Zuzwil SG)
 - 9/12 Neulenker zwischen Macht und Ohnmacht – Praxisbeispiele...**
Seminararten: 24.09.2012 (Egerkingen) / 19.10.2012 (Zug)
 - 10/12 Fahren mit Anhänger Kat. BE - Anforderungen und Ausbildung**
Seminararten: 26.09.2012 / 23.10.2012 und 08.11.2012 (Mollis)
- Weitere aktuelle FL-Kurse und Daten unter www.hkws.ch**
Anerkennung: jeweils 1 Tag Fahrlehrer Kat. B
Anmeldung: www.hkws.ch 041 / 781 15 16

Serie

Das «ideale» Fahrschulfahrzeug

In der Schweiz sind über 3700 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer registriert. Und alle fahren – mindestens – ein Fahrschulfahrzeug.

Die Hersteller und deren Importeure informieren via verschiedene mediale Kanäle über die Vorzüge ihrer Marken und Typen. Die Argu-

mente sind vielfältig. Zurzeit stehen erhebliche Preisnachlässe im Vordergrund. Aber auch Verbrauchswerte, technische Features und die Sicherheitskomponenten sind für viele Fahrlehrer Match-entscheidend.

Die Redaktion vom FL-magazin ist der Frage nachgegangen, welche Noten die Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer den einzelnen



«Ich schätze den Komfort und das Platzangebot»

Diesen Golf fahre ich seit zwei Jahren und schätze den Komfort und das Platzangebot. Ausser einem Motorschaden hatte ich bislang keine Probleme mit dem Fahrzeug. Die Qualität der Sitzpolster könnte besser sein. Als weiteres Fahrzeug benutze ich einen Volvo.

Oliver Kuchen

Durchschnittliche Bewertung des VW Golf

	sehr schlecht	schlecht	ungenügend	genügend	gut	sehr gut
Kaufpreis, Fahrschulrabatt, Wiederverkaufswert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbrauch pro 100 km, allgem. Kosten, Versicherung, Steuern, Unterhalt, Pneu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrschulzubehör ab Werk/Händler (Pedal, Spiegel ...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Serienmässige Ausstattung (Assistenzsysteme u. a.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sicherheit, Punkte im Crashtest	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Handling und Übersicht für Fahrer und Beifahrer, Einstellmöglichkeiten (Lenkrad, Sitz, Spiegel, Gurt)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				
Energieetikette	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>



Fahrzeugen geben. Dazu hat sie je Fahrzeug bis zu zehn Interviews geführt. Die Noten zeigen den Durchschnitt aller Interviews. Pro Fahrzeug haben wir das Ergebnis in einer Matrix zusammengefasst.

Wir starten die Serie mit Golf und Mini. Weitere Fahrzeuge werden wir in den folgenden Ausgaben vom FL-magazin bewerten.

Wollen Sie mitmachen? Unter dem Link <http://www.fahrlehrer-portal.ch/news/newsletter/> können Sie sich für das monatliche Fahrlehrerportal-Info registrieren und Sie erhalten dann automatisch die Anfrage.

«Die gute Schaltung und das kompakte Konzept haben mich überzeugt»

Meinen ersten Mini kaufte ich vor 30 Jahren: das Mini-Feeling, die gute Schaltung und das kompakte Konzept haben mich damals schon überzeugt. Diesen fahre ich seit zwei Jahren. Ausser den Temperatur-Erkennungsproblemen hätte ich als Mini-Manager nichts zu verbessern. Einen VW Diesel habe ich als Zweit-Fahrzeug.

Christoph Zobrist



Durchschnittliche Bewertung des Mini

	sehr schlecht	schlecht	ungenügend	genügend	gut	sehr gut
Kaufpreis, Fahrschulrabatt, Wiederverkaufswert	○	○	○	●	○	○
Verbrauch pro 100 km, allgem. Kosten, Versicherung, Steuern, Unterhalt, Pneu	○	●	○	○	○	○
Fahrschulzubehör ab Werk/Händler (Pedal, Spiegel ...)	○	○	○	●	○	○
Serienmässige Ausstattung (Assistenzsysteme u. a.)	○	○	○	○	●	○
Sicherheit, Punkte im Crashtest	○	○	○	○	○	●
Handling und Übersicht für Fahrer und Beifahrer, Einstellmöglichkeiten (Lenkrad, Sitz, Spiegel, Gurt)	○	○	○	○	●	○
Energieetikette	○	○	○	○	●	○

«Qualität verpflichtet» – auch in der Kommunikation



Mit dem Website-Paket für Fahrschulen stehen Fahrlehrern alle Möglichkeiten offen, um überzeugend im Internet präsent zu sein. Daniel Läderach nutzt die vielen Vorzüge, die ihm die Kommunikationslösung mirusys® bietet.

«Professionelle Programmierer und Designer haben für mich Top-Arbeit geleistet.»

Daniel Läderach, Fahrlehrer und Fahrlehrerausbildner

Daniel Läderach, Fahrlehrer und Fahrlehrerausbildner, betreibt in Wangen an der Aare eine Auto- und Motorradfahrschule, die mit

mirusys® – das Website-Paket für Fahrschulen

- mirusys® CMS, damit Ihre Website in zeitgemäßem Design erscheint und Sie Texte und Bilder selbständig auf Ihrer Website bearbeiten und aktualisieren können.
- Standortkarte und ständig sichtbare Adresskoordinaten auf Ihrer Website, damit Ihre aktuellen und zukünftigen Fahrschüler Sie stets finden.
- Smartphone-Optimierung Ihrer Website, damit diese auch auf iPhone und Co. in einem optimalen Format angezeigt wird.
- Facebook- und Twitter-Integration, damit Sie Ihre Fahrschüler auch in den sozialen Medien ansprechen.

Ergänzend zum Website-Paket für Fahrschulen können Sie Ihren Webauftritt noch attraktiver gestalten – mit Speziallösungen, die auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind.

Kontakt: Thomas Fischer, Brunner AG, Druck und Medien,
Telefon 041 318 34 62, t.fischer@bag.ch
Weitere Infos: www.fahrlehrer-portal.ch
Demo-Seite: <http://fahrschule.bag.ch>

der Zeit geht. Dem Leitsatz «Qualität verpflichtet» folgend, legt er Wert auf eine Fahrer- und Fahrlehrerausbildung, die das Prinzip der Erwachsenenbildung hochhält. Im Zentrum stehen die Verkehrssicherheit, der verantwortungsvolle Umgang des Lenkers mit seinem Fahrzeug, aber auch der Spass an der Ausbildung und die Faszination für die Technik.

Fahrschule auf dem Smartphone

Qualität verpflichtet ebenso zu einer professionellen Kommunikation mit den verschiedenen Zielgruppen. Auch hier ist Daniel Läderach auf dem neusten Stand. Ein attraktiver Internetauftritt ist für ihn und seine Kunden unerlässlich. «Die Jugend von heute ist mit dem Smartphone immer auf dem Laufenden. Deshalb ist meine Website einfach und bedienerfreundlich auf den modernen Kanälen einzusehen», begründet der erfolgreiche Fahrlehrer seine Strategie.

mirusys® überzeugt

Als Erweiterung zum Basis-Paket nutzt Daniel Läderach ein Werkzeug für die Erfassung und Ausgabe von Kursen und Veranstaltungen auf seiner Website. Für einen wirkungsvollen Auftritt in den elektronischen Medien sind Programmierung, Design und individuelle Optimierung die Zauberwörter. Daniel Läderach hat mit mirusys® die für ihn zugeschnittene Kommunikationslösung gefunden.

mirusys®

Ihre Website selber pflegen

Mit mirusys® bewirtschaften Sie Ihren Internetauftritt effizient selber.

www.mirusys.ch

Highlights für die Flotte

Der diesjährige Auto-Salon bot spannende Neuheiten. Auffällig: Zahlreiche Hersteller wagen sich in neue Segmente vor. Für Flottenbetreiber bedeutet dies künftig mehr Auswahl.

Audi A3: «Perfekter Kompaktwagen»

Der neue A3 ist ein Hightech-Automobil voller Innovationen in allen Bereichen», verspricht Christian Würth, Leiter Sales Key Accounts bei der AMAG Import. Noch 2012 soll eine Version mit dem besonders effizienten 1.6-TDI-Motor auf den Markt kommen, die lediglich 3,8 Liter Diesel auf 100 Kilometern verbrauche, entsprechend 99 Gramm CO₂ pro Kilometer. Gegenüber dem Vorgänger ist der A3 um bis zu 80 Kilogramm leichter geworden und der Verbrauch im Durchschnitt um rund 12% geringer.

Der Gepäckraum bietet mit 365 bis 1100 Litern ein grosszügiges Platzangebot. Zudem gibt der Modulare Infotainmentbaukasten (MIB) sein Debüt und kommt in der Vollversion mit einem Dreh-Drück-Steller mit Touchpad-Oberfläche daher. Somit kann der Fahrer intuitiv Buchstaben und Ziffern mit dem Finger eingeben.

«Der neue Audi A3 setzt Massstäbe in seinem Segment und bringt Premiumniveau in die Kompaktklasse», sagt Würth und ergänzt: «Verbunden mit den verbrauchsarmen Motoren und den damit geringen Unterhaltskosten macht dies den neuen Audi A3 zum perfekten Kompaktwagen für Dienstwagenfahrer mit Premiumansprüchen.» Würth verrät weiter, der Wagen eigne sich hervorragend für den Einsatz in Fahrschulbetrieben.

BMW 1er: Mehr weisse Flotten

Für Manuel Studer, Leiter Key Account Management bei BMW Schweiz, war der neue 1er das flottenspezifische Highlight am Auto-Salon. Er verrät: «Der BMW 116d Efficient Dynamics Edition kommt mit nur 99 Gramm CO₂ pro Kilometer aus.» Dennoch sei



Christian Würth, Leiter Sales Key Accounts bei der AMAG, freut sich über den neuen Audi A3



Manuel Studer, Leiter Key Account Management bei BMW Schweiz, mit dem neuen 1er

der Wagen dank 116 PS immer noch stark genug motorisiert.

Doch der neue 1er wurde in der zweiten Generation nicht nur effizienter, sondern auch grösser und komfortabler. So wuchs die Beinfreiheit im Fond um 21 Millimeter, das Kofferraumvolumen um 30 Liter auf 360 Liter. Dieses lässt sich dank umklappbarer Fondsitzelehne auf bis zu 1200 Liter erweitern. «Wir haben einen stark wachsenden Flottenanteil bei BMW», verrät Studer und betont, diesen wolle man weiter ausbauen. Dazu soll nun auch der 1er einen Beitrag leisten. Ins-

besondere im Bereich der weissen Flotten hofft BMW, verstärkt Fuss fassen zu können. Dennoch, betont Studer, wolle man die User/Chooser-Kundschaft nicht vernachlässigen. Auch hier wird ein Wachstum angestrebt. Um all dem gerecht zu werden, wird derzeit die Flottenabteilung beim Schweizer Importeur aufgestockt.

Aus: FLEET, Firmenautos und Fuhrparkmanagement 3/2012, Texte und Fotos: Florian Tremp

Ford Escort

Hundeknochen

Warum wurde der erste Ford Escort «Hundeknochen» genannt? Franziska Messerli weiss es. Ihr Hund Diabo auch. Wenn die beiden gemeinsam in ihrem 1970er Escort MK1 Kombi unterwegs sind, bleibt der Stress zuhause.

Franziska Messerli restauriert ihren Ford Escort Kombi nicht. Sie fährt ihn. Obschon ihr das Restaurieren leicht fallen würde. Sie ist Autolackiererin mit einer eigenen Werkstatt. Doch sie mag keine perfekten Autos. «Mir ist ein altes, leicht verlottertes Gefährt mit Charme lieber als ein neuwertiger Ferrari», kommentiert sie ihre automobilen Vorlieben. Das sieht man ihrem Hundeknochen-Escort an. Die Polster sind zerschissen, aus dem Armaturenbrett hängen die Kabel raus, das Zündschloss wird

mit dem Schraubenzieher bedient. «Ich habe leider den Zündschlüssel gleich zu Beginn verloren», erklärt sie mit einem Achselzucken. Wen stört's? Auch der Tankdeckel lässt sich mit demselben Schraubenzieher öffnen. Und er ist dicht. «Das ist erst seit kurzem so, der ist neu.» Vorher ist in Linkskurven das Benzin rausgeschwappt. Für das Türschloss hat sie einen Schlüssel. Das ist gut so, denn die 25-jährige Gürbetalerin fährt gerne nach Bern in den Ausgang mit ihrem Escort. «Da ist er immer ein grosser Hingucker», weiss sie zu berichten. Kein Wunder, einen MK1 Kombi trifft man auf Schweizer Strassen nicht mehr oft an.

Hundeknochen statt Käfer-Killer
Dabei war der Escort MK1 für Ford ein Verkaufsschlager. Über 2 Millionen Stück wurden von der ersten Escort-Generation zwischen

DAS AUTO

Ford Escort MK1 De Luxe Kombi

Hergestellt in Genk, Belgien, durch die Ford-Werke AG Köln
 Motor: 4 Zylinder in Reihe, 1098 ccm
 Bohrung und Hub: 80,98 x 52,29 mm
 Verdichtung: 9,2:1
 Getriebe: 4-Gang-Vollsynchrongetriebe
 PS (DIN) bei U/min: 45/5300
 L x B x H: 408 x 157 x 142 cm
 Radstand: 239 cm
 Spur: 125,5 cm/128 cm
 Bodenfreiheit: 11 cm
 Wendekreis: 9,8 m
 Gewicht: 880 kg
 Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h
 Beschleunigung 0–100 km/h: 25 sec
 Verbrauch: 7,8 l / 100 km
 Neupreis 1970: Fr. 7735.–





Lieben die Freiheit: Franziska Messerli und ihr Hund Diabo



1967 und 1974 gebaut. Kein anderes Ford-Modell hatte es bis dahin ausserhalb der USA auf eine vergleichbare Produktionszahl gebracht. Schon im März 1968, 4 Monate nach Produktionsstart, konnte die Tagesproduktion aufgrund der grossen Nachfrage von 500 auf 1000 Stück erhöht werden, und im Juni desselben Jahres verliess bereits der 100 000. Escort das Werk im britischen Halewood. Im Herbst 1968 zogen die Ford-Werke Köln nach. Der Escort war nämlich der erste internationale Ford. Als identisches Modell wurde er nicht nur in England und Deutschland, sondern auch in Israel, Australien, Neuseeland und Taiwan hergestellt und angeboten. Während sich die Briten um den modernen Anglia-Nachfolger rissen, hinkte allerdings der Erfolg in Deutschland hinter den Erwartungen her. Der neue Escort wurde für Ford nicht zum erhofften Käfer-Killer. Dies obwohl er sogar als Kunstinstallation den Zeitgeist verkörperte: Der Aktionskünstler HA Schult stellte im Okto-

ber 1971 drei orangerote Escort-Viertürer in die Kölner Innenstadt. In jedem war ein Funkgerät montiert, auf den Rücksitzen warteten Psychologen und mit Flugblättern wurden die Kölner zur Fahrt aufgefordert: «Drei Autos. Blutorangefarbene Signale in städtischer Landschaft. Steigen Sie ein. Der Schlüssel steckt.» Modische Menschen in Schlaghosen und Polyacryl-Pullovern standen Schlange, während der Künstler in einer improvisierten Funkleitstelle auf den Dialog mit ihnen wartete. Doch nicht alle wollten reden. Während einer die Motorhaube als Trampolin benutzte, brettete ein anderer mit Tempo 100 durch die nächtliche Stadt. Ein dritter bat den Psychologen, auszusteigen, und versuchte anschliessend, den Escort im Rhein zu versenken. Was die Psychologen zu der charakteristischen Frontpartie des Escort MK1 meinten, ist nicht überliefert. Die Öffentlichkeit war sich aber bald im deutsch- und englischsprachigen Raum einig und fühlte sich beim Anblick des

schmalen Kühlergrills, der sich um die runden Scheinwerfer herum verbreiterte, an einen Hundeknochen erinnert.

Rallye-Fahrzeug für Fußballstars und harte Burschen

In England wurde der Hundeknochen schon früh zum Köder für Rennhunde: Bereits zu Produktionsbeginn kam man bei Fords AVO (Advanced Vehicle Operations) in Boreham auf die Idee, Motor, Getriebe und Bremsen des Lotus Cortina in den neuen Escort zu verpflanzen. Der «Twin Cam» mit den zwei obenliegenden Nockenwellen war auf Antrieb erfolgreich und gewann im Sommer 1968 mit Roger Clark am Steuer die Irland-Rallye. Obschon weitere Pokale folgten, hatte man bei Ford noch nicht genug und baute ab 1970 den von Mike Costin und Keith Duckworth ursprünglich für den Capri entwickelten Cosworth-BDA-Motor ein. Mit 120 PS beflügelte der 16-Ventiler den Escort RS1600 bis auf 180 km/h, wo die Drehzahlbegrenzung des Lucas-Verteilers abriegelte. Um das sportliche

Image noch weiter zu verstärken, schickte Ford 1970 den englischen Fußballstar Jimmy Greaves auf einem Escort in die 26000 km lange «World Cup Rallye». Nach entsprechendem Training, versteht sich, denn das von der Zeitung «Daily Mirror» aus Anlass der Fußball-WM in Mexiko organisierte Rennen war hart wie ein Hundeknochen. Gestartet wurde am 19. April im Londoner Wembley-Stadion. Nach einem Abstecher über Jugoslawien wurden eine Woche später in Lissabon alle 106 teilnehmenden Fahrzeuge nach Rio de Janeiro verschifft. Von dort ging es am 9. Mai weiter über Montevideo, Buenos Aires, La Paz und Lima bis nach Mexico City, wo die hart geprüften Teilnehmer am 27. Mai die Ziellinie errei-

chen sollten. Beim «grössten Abenteuer auf Rädern» wurden Benzin für 800 km und Proviant für 24 Stunden vorgeschrieben und Sauerstoffgeräte für die über 4500 m hohen Anden empfohlen. «Eine tolle Jagd für harte Burschen und widerstandsfähiges Material», berichtete ein sichtlich begeisterter Adriano Cimarosti am 16. April 1970 in der «Automobil Revue». Am 27. Mai erreichten 26 Teams Mexico City. Unter den bestklassierten 8 Fahrzeugen befanden sich 5 Ford Escort. Der Fussballer Greaves schaffte es auf Platz 6.

Escort Kombi vom Rallye-Schweizer Meister

Mit seinen 45 PS aus 1100 ccm ist Franziska Messerlis Escort Kombi kein Rallye-Fahrzeug. Er eignet sich mehr für entspannte Überlandfahrten. Diese aber meistert seine Fahrerin mit bemerkenswertem Schwung. «Eigentlich mag ich ja schnelle Autos schon», gibt sie zu, was ihr Fahrstil bestätigt. Das ist nicht verwunderlich, denn sie stammt aus einer Familie mit Benzin im Blut. Ihr Vater hat schon zahlreiche Pokale herausgefahren. In zweiter Generation führt er die vom Grossvater gegründete Garage im Gürbetal, in die auch Franziskas Lackiererei integriert ist. In der Familie Messerli hatte man schon immer eine Vorliebe für Ford. Der Grossvater mochte vor allem die Mustangs und Capris seiner Zeit. Vater Bruno steht auf amerikanische Modelle und Tochter Franziska liebt europäische Fords. Darum hielt sie im Januar 2009 im Internet Ausschau nach einem Escort XR3. Als sie die Treffer für «Escort» nach Jahrgang sortierte, tauchte zuoberst auf der Liste der 1970er MK1 Kombi auf. «Ein Kombi ist besonders praktisch, da ich nie ohne meinen Hund Diabo unterwegs bin», fand sie, und holte kurze Zeit später den Escort in Rolle bei Christian Jaquillard ab. Als sie nach der Rückfahrt – mit 60 km/h über die Autobahn – dem Vater



Ford nutzte die Rallye-Erfolge für ein sportliches Marketing.

erzählte, wie der Vorbesitzer hiess, erkannte dieser sofort einen Rennfahrer-Kollegen. Zusammen mit seiner Frau Christiane war Christian Jaquillard schon mehrmals Rallye-Schweizer Meister, unter anderem 1988 und 1989 auf einem Ford Sierra Cosworth. «Das wäre mein Traumauto» schwärmt Franziska Messerli.

Mit dem Hund unterm Sternenhimmel

Vorderhand erwartet aber in ihrer Werkstatt noch ein ganz anderes Gefährt seine Vollen- dung: Seit drei Jahren restauriert sie einen VW-Bus T2, Jahrgang 1971. Rechtzeitig zur dies- jährigen Oldtimer-Saison soll er fertig werden, «mit Schlafgelegenheit und Hundebox». Fran- ziska Messerli liebt das Unterwegssein und die Freiheit. Binden mag sie sich nicht, auch nicht an ihr Auto. Auf die Frage, welche Beziehung sie zum Escort habe, antwortet sie mit «keine».

Leise Zweifel sind allerdings erlaubt: «Kürzlich hatte ich beschlossen, den Kombi zu verkauf- en. Ich hatte ihn schon gewaschen und auf den Occasions-Platz vor der Garage gestellt. Als ich den Entschluss meinem Vater mitteilte, sah er mich einen Moment lang an und sagte dann: «Gell, du kannst dich nicht von ihm trennen.» So war es auch.» Der Hundeknochen- Kombi passt zu gut zu ihr. Auch nach Monaten in der Garage startet er immer auf Anhieb und bringt Franziska und Diabo zuverlässig überall- hin. Und wenn sie mit 30 km/h über den Brü- nig zuckeln und oben beim Einschlafen den Sternenhimmel durch die Heckklappe be- trachten, dann bleibt der Stress zuhause.

Text und Bilder: Jürg Flückiger, aus: SwissClassics Nr. 34-2, 2012, www.swissclassics.com

 **SwissClassics**.com
DAS OLDTIMERMAGAZIN DER SCHWEIZ



Hund und Hundeknochen

DOPPELPEDALEINBAU



Unser einzigartiger Montagesatz kann in jedem Fahrzeugtyp eingebaut und später wieder umgebaut werden.

Kurzfilm auf unserer Homepage!

Ihr Fahrzeug ist in kürzester Zeit einsatzbereit.
Wir empfehlen uns und garantieren Ihnen
TOP-QUALITÄT.

Verlangen Sie eine Offerte bei:



www.autograedelag.ch
E-Mail: autograedelag@bluewin.ch

VVS Fahrlehrer Weiterbildung

Die Vereinigung Verkehrsschulung Schweiz bietet Ihnen folgende Kurse an:

Kurs 1: Durch Motivation zu grösseren Erfolgen

24.08. / 05.10. / 02.11. Bern

Kurs 2: Tunnelbrand ein heisses Thema!

26.07. / 13.08. Balsthal

Kurs 3: Umgang mit Fahrgästen auf dem Motorrad

13.07. / 07.09. / 05.10. Emmen

Kurs 4: Kraftstoffsparende Techniken in Fahrzeugen

Momentan ausgebucht, neue Daten folgen. Schlieren

Kurs 5: Elektromobilität - die Zukunft?

15.08. Luzern / 28.09. Effretikon / 19.10. Berneck

Kurs 6: Technische Mängel, Tuning und Sicherheit

23.11. Vauffelin

Kurs 7: Kreative Unterrichtsmethoden

17.08. / 24.08. Zürich

Kurs 8: Feedback zum eigenen Fahrstil (Motorrad)

31.08. / 21.09. Gurnigel

Detaillierte Kursausschreibungen auf der Internetseite.

Anmeldung www.verkehrsschulung.ch Tel. 061/333 06 59

Nothilfekurs Ihre Visitenkarte und Erstkontakt

Die SanPool ist eine der grössten Kursorganisationen in der Schweiz, welche jährlich über 15'000 Nothelfer ausbildet. Durch unser Engagement, Dynamik und Erfahrung in der Bildungslandschaft gehen Sie mit uns eine nachhaltige Partnerschaft ein. Unsere Qualitätssicherung entspricht den Vorgaben wichtiger Zertifizierungslabels.

Ausbilder/in für Nothilfekurse (NothilfeinstrukturIn)

SanPool bildet seit Jahren interessierte Personen zu erfolgreichen Ausbildern aus. Das Kurskonzept der SanPool ist vielseitig und legt grossen Wert auf Kreativität und Persönlichkeitsentwicklung.

Die Ausbildung ist für Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen mit einem vereinfachten Zugangsweg verbunden.

Melden Sie sich noch heute an!

Kosten: Fr. 1480.- (inkl. ASTRA Verfügung)

Ausbilder/in für Kindernothilfe (Fortbildung für Instruktoren)

Dieser Kurs wurde zielgruppengerecht und praxisorientiert entwickelt. Der Nothilfekurs für Kinder richtet sich an Pädagogen, Erzieherinnen und Jugendleiter, welche Sie zukünftig ausbilden können. Lassen Sie sich zum Ausbilder für dieses neue SanPool Kurskonzept schulen und nehmen Sie somit an dieser SanPool-Innovation teil.

Kosten: Fr. 250.- (inkl. Medienprogramm)

BLS - AED Ausbilder/in

Sie sind ein Ausbilder für Nothilfekurse und geben seit Jahren Kurse? SanPool bietet ein Ihnen die Möglichkeit zur Fortbildung als BLS - AED Ausbilder.

Kosten: Fr. 480.- (inkl. Medienprogramm)

wechsel zur SanPool (Umschulung als NothilfeinstrukturIn)

Sollten Sie bereits eine Ausbildung als Instruktor oder Instruktorin besucht haben und suchen eine neue Kursorganisation? SanPool bietet Nothilfe-Updatekurse für bereits zertifizierte Ausbilder und Ausbilderinnen.

Wechseln Sie zur SanPool und profitieren Sie von unserer Gratis - Umschulung in Basel!

Melden Sie sich noch heute an!

Tel: 061 602 06 06


SanPool
Schule für Gesundheit

SanPool - Ihr Kompetenzzentrum

www.sanpool.ch

061 602 06 06



Chauffeurzulassungsverordnung CZV

Kritisch beleuchtet

Im Sinne einer Anpassung an die Vorschriften der EU wurde in der Schweiz die CZV (Chauffeurzulassungsverordnung) erlassen. Diese ist nun seit 5 Jahren in Kraft. Zeitpunkt für eine kritische Betrachtung hinsichtlich Erfahrungen, Pro und Contra und Auswirkungen. Vier Branchenkenner stehen uns hierzu Rede und Antwort.



David Piras

Generalsekretär des Chauffeurverbandes
Routiers Suisses

David Piras ist der Meinung, dass es sich grundsätzlich um ein positives Unterfangen handelt, trage dieses einerseits zu höherer Professionalität und andererseits zu einem besseren Image des Berufsstandes der Chauffeure bei.

Start recht gut

Bei den Routiers Suisses, einer der Institutionen, die solche Kurse anbieten, verlief der Start trotz anfänglicher Skepsis recht gut. Wir hatten gut motivierte Teilnehmer, welche die verlangte Zusatzausbildung möglichst rasch absolvieren wollten. Meist waren es Mitglieder der Routiers Suisses, welche die Kurse über 2 Jahre verteilt angingen.

Seitens der ASA (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) werde vermerkt – so David Piras –, man sei «gut im Rennen» und die Kapazität an

Ausbildungsangeboten sei genügend, so dass bis Ende August 2012 (Lastwagen) und August 2013 (Car) das erste Ziel erreicht werden könne. Dies bei rund 60 000 Fahrern im Güterverkehr, rund 15 000 im ÖV und etwa 5 000 Carchauffeuren.

Pro und Contra

Nach anfänglich schwacher Akzeptanz sei diese heute generell recht gut, die Reaktion der Chauffeure sei mit rund 90% positiv. Ausnahme seien ältere Semester, die mehr auf die lange eigene Erfahrung zählen, oder Transporteure oder deren Disponenten, denen die «langen Abwesenheiten» nicht passen. Dies sei jedoch eine Frage der jeweilig fehlenden zukunftsorientierten Unternehmensphilosophie. Es sei einfach eine Tatsache: Wer fahren will, muss diese Kurse absolvieren.

Erfahrungen und Kosten

Rund 50% der Kurse seitens der Routiers Suisses werden durch Arbeitgeber organisiert, in deren Lokalitäten durchgeführt und von diesen bezahlt. 25% seien Einzeleinschreibungen mit Rechnungstellung an den Arbeitgeber.

«Reaktion der Chauffeure ist mit rund 90 % positiv.»

Bei den restlichen 25% erfolge die Bezahlung durch den Chauffeur. Die Kosten belaufen sich auf rund 1 200 Franken (je nach besuchten Kursen innerhalb des sog. Konzeptkataloges der ASA, über 5 Jahre). Eine Herausforderung bei den Kursen seien die Sprachen: viele Portugiesen in der Romandie und viele Teilnehmer aus Ostländern in der Deutschschweiz. In den Kursen werde nicht zuletzt auch eine bessere Integration dieser Leute angestrebt.



André Lanter

Fahrlehrer aller Kategorien
Fahrlehrer PostAutoSchweiz AG
Mitinhaber einer CZV Weiterbildungs-
stätte in Wittenbach SG Mitglied der
CZV Bildungskommission ASA

André Lanter ist der CZV gegenüber grundsätzlich positiv eingestellt und ebenfalls der Ansicht, diese bringe dem Berufsstand erhebliche Vorteile, auch wenn die verlangte Weiterbildung relativ teuer sei.

Die Kursleitung kann mit einem lebhaften und interessant gestalteten Unterricht sehr viel zur Akzeptanz und Motivation beitragen.

Spezielle Probleme

In den Kursen ergäben sich diese nur, wenn eine positive Einstellung der «Schüler» fehle, ja sogar negative Stimmungsmache erfolge. So sei es schon vorgekommen, dass Einzelne aus dem Kurs ausgeschlossen werden mussten, da sie den Unterricht störten. Wobei – so André Lanter – die Kursleitung mit einem lebhaften und interessant gestalteten Unterricht sehr viel zur Akzeptanz und Motivation beitragen könne. Ein gewisses Grundübel sieht André Lanter in der obligatorischen Weiterbildung besonders für erfahrene Chauffeure, die eine gewisse

Zwangssituation darstelle, und sie zum Teil Mühe hätten damit umzugehen. Umso wichtiger sei daher eine korrekte Information über Sinn und Zweck der Weiterbildung.

Perspektiven

Die CZV bedeute eine Aufwertung des Berufsstandes. Die Unternehmen sind gefordert, bei der Rekrutierung qualifizierter Leute mit entsprechenden Angeboten diese zu honorieren.



Ivo Egli

Fahrlehrer und Geschäftsführer
Verkehrszentrum Tuggen

Ivo Egli ist der Ansicht, dass die CZV grundsätzlich eine gute Sache sind, weil aus seiner Sicht die Professionalität und das Image des Berufsstandes Chauffeur verbessert werden kann. Er verweist darauf, dass ein Fahrer mit dieser Ausbildung in der Tasche eindeutig bessere Chancen auf einen künftigen besseren Job mit höherem Lohn aufweist. Dies vor dem zunehmenden Lohndruck der Fahrer aus dem Osten.

Einstieg und Weiterbildung

Der Einstieg in eine Chauffeur-Karriere beginnt mit der Absolvierung einer ersten theoretischen und einer praktischen Prüfung. Nach diesen kann zwar bereits «privat» gefahren werden, aber ohne gewerbliche Einsätze. Danach folgt ein Theoriekurs, um eine zweite theoretische Prüfung beim Strassenverkehrsamt abzulegen.

Anschliessend folgt eine halbtägige mündliche und praktische Prüfung bei einer dazu berechtigten Institution, z. B. der ASTAG.

Erfahrung und Kosten

Bereits im Einsatz stehende Chauffeure müssen innerhalb von 5 Jahren 35 Stunden anerkannte Weiterbildung absolvieren, beispielsweise 1 Tag pro Jahr. Erfahrungsgemäss hätten diese Leute ein grosses praktisches Wissen, seien aber in der Theorie zu wenig sattelfest, so Ivo Egli. Die in diesem Fall benötigte Weiterbildung setze eine hohe Motivation der Betroffenen über Sinn und Zweck der bevorstehenden Weiterbildung voraus. Es sei dabei mit Kosten von etwa 1500 Franken zu rechnen.



terbildungskurse mit seiner ganzen Belegschaft sei er vom Saulus zum Paulus geworden. Zitat: «Ich stehe heute 100%ig dahinter.»



Peter Neuenschwander

Transportunternehmer,
4573 Lohn-Ammannegg
Typischer Mittelständler
(14 Fahrzeuge, 14 Fahrer)
Transpörtler mit Leib und Seele und
Chef der traditionellen Garde: Morgens
als Erster im Betrieb und abends als
Letzter raus.

Peter Neuenschwander gibt zu, mit der CZV anfangs eher Mühe gehabt zu haben. Schon wieder eine neue Regelung und dann erst noch von der EU! Aber nach den ersten Erfahrungen und dem Besuch diverser dieser Wei-

Wert und Umsetzung

Voraussetzung sei jedoch, dass die Unternehmer ihre Mitarbeiter bereits im Vorfeld positiv auf die Kursangebote einstellten, diese sich mit den Themen auseinandersetzten und bereit seien, davon zu profitieren und in die tägliche Praxis umzusetzen.

Erfahrung und Beurteilung

Die mit seiner Crew besuchten Kurse seien ausgezeichnet strukturiert gewesen und hätten überaus nützliches Wissen vermittelt. Seine Mitarbeiter – auch die älteren – hätten diese als interessant und lehrreich beurteilt. Als Beispiel nennt er die Ladungssicherung, bei welcher sogar er als «alter Profi» noch einiges habe lernen können.

Auch Peter Neuenschwander findet, dass sich diese Kurse positiv auf den Berufsstand auswirken werden, und ist überzeugt, dass sich auch aus Sicht eines Unternehmers sowohl die relativ hohen Kosten als auch der Zeitaufwand lohnen.

Les systèmes d'assistance à la conduite (SAC)

Quand la technologie pense et pilote

Systemes d'assistance à la conduite: malédiction ou bénédiction?

Les systèmes d'assistance à la conduite – SAC, en anglais: Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) – sont des équipements électroniques accessoires utilisés dans les véhicules automobiles dans le but d'aider le conducteur dans certaines circonstances. L'accent est généralement mis sur la sécurité, mais aussi sur l'augmentation du confort de conduite. L'autre aspect pris en ligne de compte est l'amélioration de l'économie. Les systèmes d'assistance à la conduite interviennent de manière autonome ou quasi autonome au niveau de la motorisation, du pilotage ou des dispositifs de signalisation du véhicule et avertissent le conducteur avant ou pendant une situation critique par l'intermédiaire d'interfaces homme-machine.

À l'heure actuelle, la plupart des systèmes d'assistance à la conduite sont conçus de manière à ce que le conducteur reste responsable (il peut donc généralement «prendre le dessus» sur les interventions autonomes) et n'est donc pas dégagé de ces devoirs. Les raisons sont notamment les suivantes:

- La législation stipulant que le conducteur est responsable à chaque instant de la conduite de son véhicule et doit en rester maître en toutes circonstances (Convention de Vienne sur la circulation routière 1968, art. 8, alinéa 5): *Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule.*
- La fiabilité encore insuffisante de nombreux systèmes. Il est question notamment de la détection d'objets et de l'interprétation de scénarios dans l'environnement du véhicule. Les capteurs actuellement disponibles ne sont pas encore capables d'identifier l'environnement de manière fiable dans toutes les conditions possibles du véhicule et dans toutes les conditions météorologiques. Les systèmes d'assistance n'offrent, par conséquent, qu'une assistance limitée dans certaines situations maîtrisables.
- Le manque d'accueil des systèmes «déresponsabilisant» de la part des acheteurs de ces véhicules.

Explications extraites de la banque du savoir: www.wikipedia.org

En marge du salon de l'automobile 2012 à Genève, la rédaction de *FL-magazin* a été invitée à une série de conférences de haute envergure consacrée aux «systèmes d'assistance à la conduite». Avec l'accord et le soutien amical des conférenciers, nous publions des extraits et résumés de quatre conférences. Les thèses citées ne correspondent pas forcément à l'opinion de la rédaction.



Quiconque envisage de réduire le nombre de tués sur la route et d'accidents en général songera vite à utiliser des aides techniques dans le véhicule. Chacun de ces systèmes d'assistance promet de réduire le nombre d'accidents. Néanmoins, la question quant à savoir si cette promesse est toujours forcément remplie est sujet à controverse.

Les doutes ont commencé à faire leur apparition vers le début des années 1990, lorsque l'on prouva que l'ABS n'apportait pas forcément un plus en matière de sécurité. Certains types d'accident augmentèrent durant la période d'étude. C'est pourquoi on supposa qu'un comportement plus dangereux annulait le gain de sécurité technique.

Les SAC aident et attirent

Les avantages des systèmes d'assistance à la conduite sont évidents: ils aident et délestent les conducteurs de véhicules automobiles, ils augmentent la visibilité des autres automobilistes et ils améliorent le suivi de la trajectoire. Les vendeurs en profitent, sachant que les SAC



stimulent les ventes de véhicules de certaines marques. Les acheteurs les trouvent attrayants, du moins dans la mesure où ces systèmes les aident à effectuer certains gestes qu'ils pensent ne pas bien maîtriser ou qui ne plaisent pas, par exemple, le «stop and go».

Les SAC améliorent la sécurité et séduisent

La tendance de l'automatisation va dans le sens d'un véhicule autonome dans lequel le conducteur est présent pour surveiller le système. Les systèmes autonomes analysent les facteurs environnants du véhicule et en déduisent des actions qui sont mises en œuvre sans possibilité d'intervention de la part du conducteur. Lorsque le système détecte un piéton qui se rapproche d'une rue sur le côté par exemple, un freinage automatique est déclenché. Ce système pourrait éviter une collision avec le piéton. Autre exemple, un régulateur de vitesse freine un véhicule qui risque d'entrer en collision avec un autre véhicule en raison de sa vitesse élevée. La conduite est ainsi facilitée, promettant davantage de sécurité.

La question est toutefois de savoir si les SAC ne tentent pas dans le même temps à effectuer des activités en parallèle et à renoncer à

l'activité principale qui est la conduite. C'est ce que suggèrent certains résultats. À cela s'ajoute la mauvaise maîtrise des situations problématiques, par exemple, quand le système automatique tombe en panne ou quand

«Dès lors que les conducteurs admettent ne pas être capables de bien apprécier et maîtriser les situations dangereuses, l'assistance devrait être perçue comme utile.»



Photos: Bosch

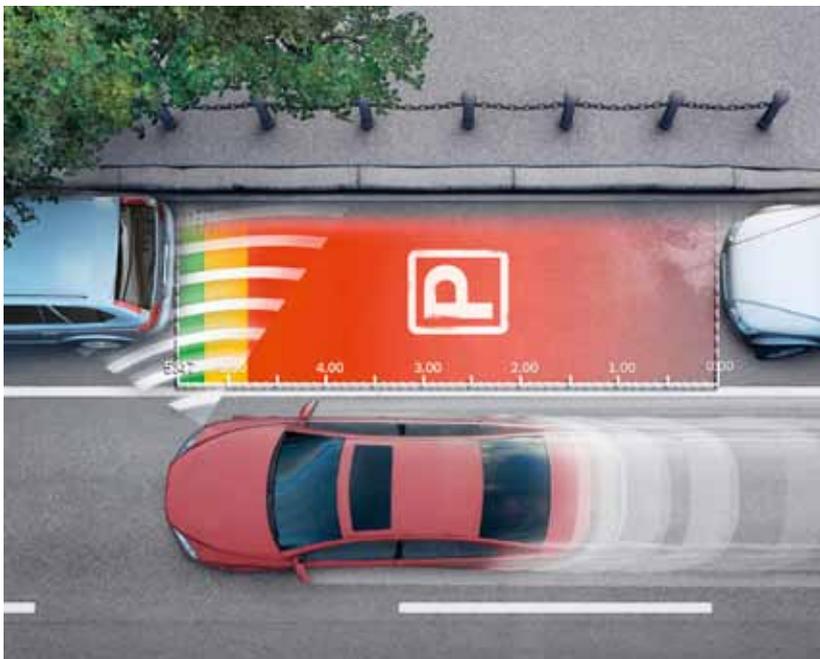
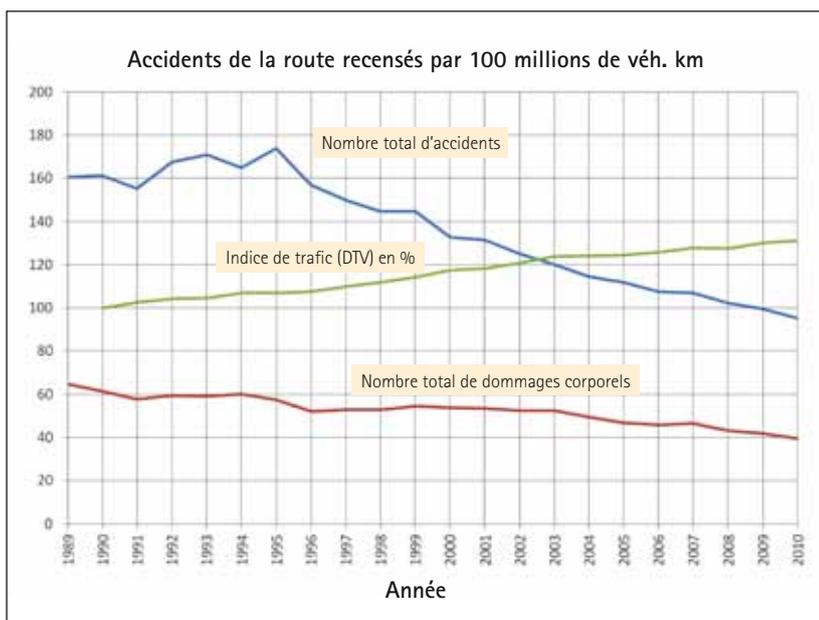


Photo: Bosch

Baisse du nombre d'accidents



Le nombre d'accidents de la route en Suisse a diminué de manière continue depuis 1995. Bien que les systèmes d'assistance à la conduite promettent de réduire le nombre d'accidents, leur rôle à ce niveau est controversé. (Source: BEAA, OFS)

le conducteur dépasse inconsciemment des limites qui ne plus assurées par le système. Si le conducteur ne connaît pas ces limites ou si elles sont mal interprétées, celui-ci risque de trop faire confiance au système comme dans le cas de l'«effet ABS», voire d'en abuser; on roule, p. ex., plus vite qu'il faudrait.

L'auto-appréciation a une influence sur l'utilisation des SAC

Les SAC qui n'assurent que des activités partielles ou qui se contentent de fournir des informations et messages au conducteur constituent une alternative. La décision ultime revient donc à l'être humain, ce qui ne permet pas toutefois d'aboutir à un maximum de sécurité dans certaines situations. En effet, la personne est la seule à avoir le dernier mot pour le pilotage du véhicule. Dès lors que les conducteurs admettent ne pas être capables de bien apprécier et maîtriser les situations dangereuses, l'assistance devrait être perçue comme utile. Le problème se pose lorsqu'ils estiment parfaitement savoir analyser et gérer la situation. Les personnes convaincues d'avoir un jugement plus fiable du danger présent qu'un SAC risquent d'avoir tendance à le désactiver ou à prendre le dessus. C'est précisément ce qui a été prouvé avec les régulateurs de vitesse intelligents. L'automatisation croissante dans le véhicule oblige à faire une analyse complète et critique des réactions humaines à l'égard des systèmes d'assistance de manière à ce que l'humain ne soit pas dépassé par les possibilités et les limites de l'électronique.

Dr phil. Markus Hackenfort, directeur du pôle de recherche «Le facteur humain et la sécurité» à la Haute école zurichoise des sciences appliquées ZHAW

Les systèmes d'assistance à la conduite et l'examen de conduite

Passer son examen de conduite avec l'aide au stationnement?

Comment doit réagir un expert de la circulation lorsqu'un candidat souhaite passer l'examen de conduite avec un véhicule privé équipé en série des tout derniers progrès techniques? L'examen peut-il avoir lieu avec ce véhicule?

Depuis 1976, l'Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) définit dans l'annexe 12 les exigences relatives aux véhicules servant aux examens. En vertu de l'article 88 de l'OAC, les véhicules servant aux examens ne doivent pas être munis d'accessoires inhabituels facilitant la conduite. Cette disposition n'a jamais été adaptée au progrès technique, suscitant au sein de l'Association des services des automobiles (asa) des débats autour des aides à la conduite admissibles. Il n'existe en effet pas de définition claire. Les aides techniques telles que la caméra de recul, l'avertisseur de distance de sécurité, l'avertisseur de sortie de voie, l'aide au stationnement, l'assistant de freinage, l'ABS, l'ASR, l'ESP, le système Hill Holder ou Speed-Limit sont-elles des accessoires inhabituels facilitant la conduite ou sont-elles devenues une évidence?

L'évaluation indépendamment des systèmes d'assistance

L'expert de la circulation est tenu d'évaluer dans le cadre d'une course d'examen si le candidat à l'examen possède les compétences requises pour se mouvoir sur la route conformément au code de la route, en toute sécurité, avec égard envers autrui, dans le respect de l'environnement et de manière responsable. Les exigences de l'examen sont aujourd'hui plus élevées qu'hier. La haute densité du trafic

ainsi que le stress et l'intolérance des autres automobilistes requièrent une bonne vision de la circulation tout en étant capable d'identifier les dangers à temps. L'emploi d'aides techniques facilite la conduite du véhicule et améliore la sécurité. C'est pour cette raison que l'expert de la circulation doit être en mesure de juger de l'aptitude à conduire du candidat indépendamment des systèmes d'assistance à la conduite. Le contrôle de certaines compétences en particulier peut également avoir lieu en désactivant les aides techniques ou en effectuant d'autres manœuvres (p. ex. le sens de l'espace: au lieu de se garer en reculant, il doit rouler en marche arrière en tournant).

L'instruction constitue la base de l'examen

L'instruction porte sur l'objet de l'examen. Au moment de l'examen pratique, on ne peut exiger du conducteur de maîtriser toutes les compétences, sachant que certaines ne peuvent être consolidées ou même acquises qu'avec une certaine pratique. Lors de l'examen, il convient néanmoins de vérifier que le conducteur a atteint un niveau suffisamment élevé dans certains domaines de compétence afin de se mouvoir sur la route de manière autonome et sûre. Lors de l'instruction, il est donc essentiel de s'assurer que l'apprenti est capable de remplir les exigences de l'examen sans l'aide des systèmes d'assistance. S'ils sont utilisés, il doit connaître leur fonctionnalité et pouvoir les utiliser.

Josef Bleresch, président de la commission de l'asa pour l'examen de conduite et chef de l'office de la circulation

Les systèmes d'assistance à la conduite et l'auto-école

La facteur temps, un dilemme pour les moniteurs de conduite

Le bureau de prévention des accidents bpa et la fondation d'AXA pour la prévention ont lancé en 2009 la campagne QI-Auto.ch dont le but est de mieux faire connaître les systèmes d'assistance à la conduite. L'instruction à la conduite joue sur ce point un rôle essentiel.

Les moniteurs de conduite se posent les questions suivantes: la campagne doit-elle être interprétée comme une mission pour l'instruction et l'examen des conducteurs de véhicules automobiles? Est-il possible d'aborder le thème des systèmes d'assistance dans une mesure suffisante lors de la première phase brève de l'instruction à la conduite? Le facteur distraction par les systèmes d'assistance est-il pris en compte?

L'enseignement durable nécessite du temps

La durabilité dans l'instruction à la conduite, cela signifie transmettre les différents aspects de manière à ce que l'élève ait une vue des choses qui influence durablement son comportement au volant. Quiconque veut dispenser une formation durable a besoin de temps en plus de bonnes méthodes. Les apprentis suivant l'instruction à la conduite étant aussi les personnes qui payent, ils décident de la durée de leur instruction. Ceci illustre bien le dilemme auquel les moniteurs de conduite sérieux peuvent se retrouver confrontés. Il est important et essentiel de parler des systèmes d'assistance des voitures modernes et de les intégrer à l'instruction à la conduite. Si toutefois les connaissances en question ne sont pas demandées lors de l'examen de conduite, leur importance est relativisée pour le candidat. Les moniteurs

de conduite attendent beaucoup de résultats de la part du projet Opera-3 et ce, pas uniquement en raison du problème décrit.

Trop vite, c'est trop vite

Dans un cours de conduite moderne et sérieux, il convient aussi de discuter des limites des systèmes d'assistance. Outre les nombreux avantages des systèmes d'assistance, le nouveau conducteur doit comprendre que même les systèmes les plus avancés sont soumis à des limites physiques et ne doivent pas inciter à rouler plus vite. Voici ce que disait à ce sujet un célèbre pilote de rallye: «trop vite, c'est trop vite, quel que soit ton véhicule et qui que tu sois.»

Les moniteurs se déclarent prêts

Les élèves d'auto-écoles qui passent leur examen de conduite aujourd'hui rouleront pendant 50 ans ou plus et seront obligatoirement confrontés aux systèmes d'assistance. De nombreux moniteurs de conduite sont prêts à transmettre aux nouveaux conducteurs davantage de connaissances concernant les systèmes d'assistance dans le cadre de l'instruction à la conduite. Mais tant qu'il sera possible de réussir l'examen de conduite de la catégorie B avec dix heures ou moins, améliorer durablement l'instruction à la conduite et aborder les systèmes d'assistance dans ce court laps de temps restera difficile. Pour réussir à améliorer la sécurité routière, il est impératif de trouver des solutions en coopération avec les autorités et organisations. Le projet Opera-3 pourrait y contribuer.

Ravaldo Guerrini, secrétaire/rédacteur OFV et moniteur de conduite

Sistemi di assistenza alla guida (SAG)

Se è la tecnica a comandare



Chi riflette su come ridurre il numero di morti sulla strada e di incidenti stradali in genere, arriverà presto a pensare all'utilizzo di ausili tecnici nel veicolo. Ciascuno di questi sistemi di assistenza promette di ridurre il numero di incidenti. Se però questa promessa venga mantenuta, è una questione controversa.

I primi dubbi sono sorti all'incirca all'inizio degli anni 90, quando fu evidenziato che l'ABS non porta necessariamente ad un aumento della sicurezza. Determinati tipi di incidenti erano aumentati nel periodo analizzato. Pertanto è stata formulata l'ipotesi che l'aumento di sicurezza tecnica venga controbilanciato da un comportamento più rischioso.

I SAG offrono supporto e sono allettanti

I vantaggi dei sistemi di assistenza alla guida sono chiari: offrono supporto e tolgono alcuni pesi al guidatore, aumentano la visibilità degli altri veicoli, migliorano il percorso. I venditori ne traggono profitto, perché i SAG favoriscono la vendita di veicoli di determinate marche. Gli acquirenti li trovano allettanti,

Sistemi di assistenza alla guida: un grande aiuto o un grande limite?

I sistemi di assistenza alla guida – in inglese: Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) – sono dispositivi elettronici supplementari installati nei veicoli a motore per supportare il guidatore in determinate situazioni. Il punto essenziale è spesso la sicurezza, ma si parla anche di aumento del comfort di guida. Un ulteriore aspetto è il miglioramento dell'economia. I sistemi di assistenza alla guida intervengono automaticamente o semiautomaticamente nel funzionamento dei dispositivi di azionamento, sterzo ... o segnalazione del veicolo, oppure avvertono il guidatore, attraverso adeguate interfacce uomo-macchina, poco prima o durante una situazione critica. **Al momento la maggior parte dei sistemi di assistenza alla guida è concepita in modo tale che la responsabilità rimanga al guidatore (egli può quindi intervenire autonomamente, «scavalcando» i sistemi di assistenza), che quindi non è limitato nelle sue azioni.** Le ragioni di questa scelta sono soprattutto:

- La situazione legale, secondo la quale il guidatore ha in ogni momento la responsabilità della conduzione del veicolo, e deve poterlo controllare in ogni momento (Convenzione di Vienna sul traffico stradale del 1968, art. 8, comma 5): *Ogni guidatore deve poter ... controllare permanentemente il veicolo che guida.*
- L'affidabilità ancora non sufficiente di molti sistemi. Compiti particolarmente difficili in questo senso sono il riconoscimento ... di oggetti e l'interpretazione di scenari attorno al veicolo. I sensori disponibili ad oggi ... non sono ancora in grado di offrire un riconoscimento dell'ambiente affidabile in tutti i possibili stati di guida e condizioni meteorologiche. Pertanto, i sistemi di assistenza offrono soltanto un supporto limitato in situazioni determinate e controllabili.
- La mancata accettazione di sistemi «inabilitanti» da parte degli acquirenti dei veicoli.

Queste le informazioni riportate dalla base di conoscenza: www.wikipedia.org (versione in lingua tedesca)

Nell'ambito del Salone dell'automobile di Ginevra 2012, la redazione di FL-magazin è stata ospite di una serie di incontri sul tema «Sistema di assistenza alla guida». Con la gentile approvazione e il supporto dei relatori pubblichiamo alcuni estratti ed un riassunto di quattro relazioni. Le tesi qui citate non corrispondono necessariamente con l'opinione della redazione.

almeno fintantoché i sistemi offrono supporti in azioni che si reputa di non saper fare bene o che non piacciono, ad esempio la guida Stop and Go.

I SAG rendono più sicuri – e attraggono

La tendenza all'automatizzazione va in direzione di un veicolo autonomo, nel quale il guidatore è presente tutt'al più per monitorare il sistema. I sistemi autonomi valutano i fattori circostanti il veicolo, e in base a questi intraprendono azioni che vengono messe in atto senza possibilità di intervento del guida-

tore. Se, ad esempio, il sistema riconosce un pedone che da un lato si avvicina ad una strada, questo avvia una frenata automatica. Questo potrebbe evitare una collisione con il pedone. Oppure, un sistema di regolazione della velocità rallenta un veicolo che, in base alla velocità tenuta, minaccia di andare a sbattere contro un altro veicolo. Il compito del guidatore viene quindi semplificato, cosa che promette di migliorare la sicurezza.

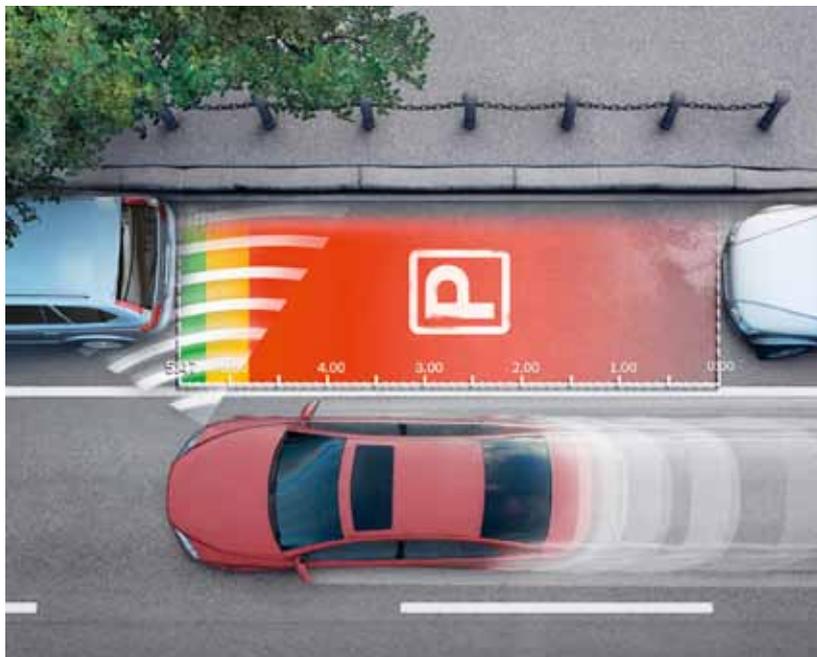
La questione, però, è se i SAG non inducano anche ad assumersi compiti nuovi e a distogliere dall'attività principale, la guida. Vi sono prove a favore di questa possibilità. A ciò si aggiunge la minore possibilità di padroneggiare situazioni pericolose, se ad esempio il sistema automatico si guasta o se il guidatore si porta inconsapevolmente in zone limite non coperte dal sistema. Se il guidatore non è a conoscenza di questi limiti o se questi vengono interpretati erroneamente, il rischio è, come nell'«effetto ABS», quello di un'eccessiva fiducia nel sistema oppure addirittura di un abuso del supporto: ad esempio si guida più velocemente di quanto non sarebbe consigliabile.

L'autovalutazione influenza il rapporto con i SAG

I SAG rappresentano un'alternativa in grado di garantire soltanto l'assunzione di compiti parziali o di fornire meramente informazioni e indicazioni al guidatore. La decisione ultima rimane all'uomo, il che tuttavia, di nuovo, in determinate situazioni non è l'opzione ottimale dal punto di vista della sicurezza. Perché così l'ultima parola spetta alla persona alla guida del veicolo. Nella misura in cui i guidatori riconoscono di avere difficoltà a valutare e dominare situazioni critiche, l'assistenza dovrebbe poter essere percepita come utile. I

«Nella misura in cui i guidatori riconoscono di avere difficoltà a valutare e dominare situazioni critiche, l'assistenza dovrebbe poter essere percepita come utile.»





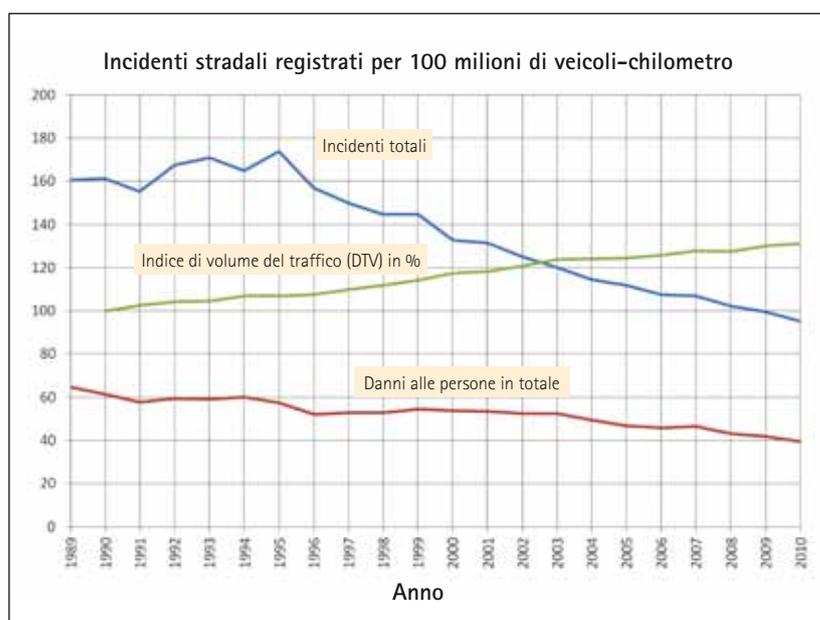
Fotografia: Bosch

problemi si hanno se i guidatori credono di poter valutare e dominare al meglio la situazione. Chi ha questa convinzione di poter dare un giudizio più affidabile sul pericolo presente rispetto a quello fornito da un SAG, potrebbe tendere a disattivarlo semplicemente o a ignorarlo. Proprio questo si potrebbe verificare con i sistemi intelligenti di regolazione della velocità.

La crescente automatizzazione nei veicoli rende necessaria una valutazione completa e critica della reazione umana ai sistemi di assistenza alla guida, in modo che all'uomo non sfuggano le possibilità e i limiti dell'elettronica.

Dr. phil. Markus Hackenfort, direttore ricerca sul «Fattore uomo nel traffico e nella sicurezza» all'Università di scienze applicate di Zurigo ZHAW

Numero crescente di incidenti



Il numero di incidenti stradali in Svizzera è diminuito continuamente dal 1995. Anche se i sistemi di assistenza alla guida promettono la riduzione del numero di incidenti, il loro ruolo effettivo in tal senso è controverso. (Fonte: bfu, BFS)

Sistemi di assistenza alla guida ed esame di guida

Con il park assist all'esame di guida?

Come dovrebbe reagire un esperto del traffico stradale, se un candidato vuole sostenere l'esame di guida con un'automobile privata dotata di serie delle più moderne conquiste tecniche? Si può sostenere l'esame con questo veicolo?

Dal 1976 il regolamento sull'ammissione alla circolazione (VZV) definisce all'allegato 12 i requisiti per i veicoli d'esame. Secondo l'articolo 88 VZV i veicoli d'esame non devono essere dotati di dispositivi straordinari di ausilio alla guida. Tale definizione non è mai stata adattata al progresso in ambito tecnico. Questo ha scatenato anche all'interno dell'asso-

«L'esperto del traffico stradale deve essere in grado di valutare la competenza di guida del candidato indipendentemente dai sistemi di assistenza alla guida.»

ciazione dei servizi della circolazione (asa) discussioni sugli ausili alla guida ammissibili. Non è effettivamente presente una definizione chiara. Ora, ausili tecnici come telecamera posteriore per retromarcia, sensori di prossimità, sistema di riconoscimento della corsia di marcia, park assist o assistente alla frenata, ABS, ASR, ESP, hill holder o limitatore di velocità sono dispositivi straordinari di ausilio alla guida, oppure sono ormai quasi una cosa scontata?

Valutazione indipendente dai sistemi di assistenza alla guida

L'esperto del traffico stradale deve valutare, nel corso di un viaggio d'esame, se il candidato dispone delle competenze necessarie a

muoversi nel traffico in maniera conforme alle regole, sicura, rispettosa degli altri e dell'ambiente, e responsabile. Rispetto al passato, oggi i requisiti d'esame sono notevolmente più alti. Il grande volume del traffico, nonché i guidatori stressati e intolleranti, richiedono una buona formazione sul modo di vedere il traffico stesso e un pronto riconoscimento del pericolo. L'utilizzo di ausili tecnici semplifica il controllo del veicolo per il guidatore e migliora la sicurezza. Pertanto, l'esperto del traffico stradale deve essere in grado di valutare la competenza di guida del candidato indipendentemente dai sistemi di assistenza alla guida. Alcuni singoli componenti possono essere controllati anche disattivando gli ausili tecnici, o nel corso di altre manovre (ad es.: senso dello spazio, anziché il parcheggio in retromarcia si esegue uno spostamento in retromarcia con curvatura).

Il corso getta le basi per l'esame

Il corso tratta i punti che verranno controllati all'esame. Al momento dell'esame pratico non ci si può ancora aspettare che il guidatore abbia acquisito completamente tutte le competenze, poiché determinate competenze si rafforzano soltanto con una certa pratica di guida, o addirittura si acquisiscono solo con essa. All'esame si deve tuttavia accertare se il guidatore ha raggiunto un livello sufficientemente alto nei singoli campi di competenza, al fine di potersi muovere nel traffico indipendentemente e in sicurezza. Durante il corso di guida, quindi, è necessario in primo luogo accertarsi che lo studente sia in grado di soddisfare i requisiti dell'esame anche senza il supporto dei sistemi di assistenza alla guida. Se questi sistemi vengono utilizzati, egli deve conoscerne il funzionamento e saperli utilizzare.

Josef Bleresch, presidente della commissione d'esame di guida asa e direttore ufficio di circolazione

Sistemi di assistenza alla guida e scuole guida

Il fattore tempo mette in crisi i maestri conducenti

L'ufficio di consulenza per la prevenzione degli incidenti bfu e la fondazione per la prevenzione dell'AXA hanno lanciato nel 2009 la campagna Auto-IQ.ch, che intende far conoscere meglio i sistemi di assistenza alla guida. Le lezioni di guida hanno in tutto questo un ruolo molto importante.

A questo proposito, i maestri conducenti si pongono queste domande: la campagna va intesa come mirata a formare e controllare i guidatori? È possibile, nella prima breve fase del corso di guida, trattare a sufficienza il tema dei sistemi di assistenza alla guida? Nel tempo dedicato a questo tema, si considera il fattore distrazione apportato dai sistemi di assistenza alla guida?

Per far ricordare le nozioni nel tempo, serve tempo

Far ricordare nel tempo significa, nell'ambito della scuola guida, trasmettere contesti in modo tale da generare nello studente una visione generale che influenzi il suo comportamento di guida nel tempo. Chi desidera dare una formazione di questo tipo ha bisogno, oltre che di un buon metodo, anche di tempo. Poiché però, nel caso della scuola guida, colui che apprende è anche colui che paga, è egli stesso a decidere quanto debba durare il periodo di formazione. Questo ci mostra di fronte a quale dilemma possano venirsi a trovare i maestri conducenti seri. È necessario ed importante trattare il tema dei sistemi di assistenza alla guida nelle auto moderne, ed integrarlo nei corsi di guida. Se tuttavia all'esame di guida non vengono richieste le relative nozioni, la loro importanza viene relativizzata

agli occhi dello studente. Quelle esposte sono solo alcune delle ragioni per cui i maestri conducenti hanno grandi aspettative per quanto riguarda i risultati di Opera-3.

Velocità: quando è troppo è troppo

In una lezione di guida seria e moderna andrebbero discussi anche i limiti dei sistemi di assistenza alla guida. Oltre ai molti vantaggi di tali sistemi, il neoguidatore dovrebbe capire anche che persino i sistemi più moderni sono sottoposti a limiti fisici e non devono incitare alla guida veloce. A questo proposito, una volta un famoso pilota di rally ha detto: «Anche nella velocità, quando è troppo è troppo. Indipendentemente da chi sei o da che auto guidi.»

C'è la disponibilità

I ragazzi che frequentano la scuola guida oggi, guideranno per i futuri 50 anni o più, e si dovranno sicuramente confrontare con i sistemi di assistenza alla guida. Molti maestri conducenti sono disposti a dare ai neoguidatori, nell'ambito dei corsi di guida, maggiori nozioni sui sistemi di assistenza alla guida. Tuttavia, fintantoché sarà possibile superare un esame di guida per la patente B con dieci ore di lezione o meno, sarà difficile migliorare in maniera duratura i corsi di guida e trattare in un periodo di tempo così breve il tema dei sistemi di assistenza alla guida. Per poter raggiungere l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale, è necessario trovare soluzioni in collaborazione con le autorità e le organizzazioni. Opera-3 potrebbe apportare un contributo a tutto questo.

Ravaldo Guerrini, segretario/redattore OFV e maestro conducente.

Jetzt updaten

Kurse asa-anerkannt

- In 1 Tag Eco-Drive kennenlernen
- In 1 Tag Eco-Drive-Kenntnisse verbessern
- In 2 Tagen Eco-Trainer-Zertifikat erneuern
- In 3 Tagen Eco-Trainer werden



Mehr dazu auf www.eco-drive.ch/fahrlehrer

Quality Alliance Eco-Drive, Badenerstrasse 21, CH-8004 Zürich

ecODRIVE®
clever fahren



Weiterbildung

Fahrlehrer/Innen Kat: A/B/C

Attraktive und lebhaftige Weiterbildung

Motorradfahrer:

29. August, Soziousfahren

Fr. 310.-

Autofahrlehrer:

31. Aug./ 24. Sept. Psychologie des Lernens Fr. 310.-

01. Sept. Fahrphysik, Fahren im Gelände Fr. 340.-

Lastwagenfahrer:

24. Sept. Gesundheit und Sicherheit Fr. 290.-

01. Sept. Fahrphysik, Fahren im Gelände Fr. 340.-

26. Sept. Manövrieren mit Anhänger CE Fr. 310.-

NEUE Kurse für Moderatoren und Fahrlehrer

15. August, Gruppendynamik, Hintergrundwissen
Kursleitung: Renate Siegenthaler Fr. 360.-

23. Oktober, Klima im Fahrzeug, professioneller
Umgang mit Lernenden

Kursleitung: Stefan Häseli Fr. 360.-

Anerkennung je ein Tag FL WB und Moderator WB

Anmeldung/Infos: Altras Media GmbH 079 420 75 87
info@altras-media.ch

EDUQUA

Schon gehört?



«Wir sorgen für frischen Wind»

Ihr Fahrschul-Steckbrief auf www.fahrlehrer.ch.
Passt in jedes Werbebudget, jetzt registrieren!

fahrlehrer.ch



Ergänzen Sie Ihre Homepage mit dem

Fragebogentraining www.traffic-tool.ch

und erweitern dadurch Ihr Ausbildungsangebot für die
Kategorien BPT, C1/D1, C, D, CZV.



Neu mit den Fragen:

- BPT (Taxi)
- schriftl. CZV Prüfung Gütertransport

FATECH
TRAFFIC-TOOL
TELE 062 822 41 90
FAXI 062 822 41 91

Weitere Informationen unter: www.traffic-tool.ch oder 062 822 41 90

Themenvorschau für Ausgabe 3 vom 28. September 2012



Fahrlehrer im
Kreuzfeuer der
Medien



Serie:
Das «ideale»
Fahrschulfahrzeug

Inserenten-Verzeichnis dieser Ausgabe

	Seite
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Honda (Suisse) AG, Vernier	5
Acadevia, Wohlen	9
iXS Motorcycle Fashion, Sursee	9
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	14
CTM, Alder GmbH, St. Gallen	19
Hasan Kalender, Hagendorn	19
Live-saver, Romanshorn	19
Weckerle AG, Allschwil	19
Auto Grädel AG, Bern	28
SanPool, Basel	28
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	28
Altras Media, Frauenfeld	42
FATech, Aarau Rohr	42
Quality Alliance, Eco-Drive, Zürich	42
Web Art, Zürich	42
Hänni Mikhaïl Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	44

Autoren dieser Ausgabe

	Seite
Dr. Markus Hackenfort	6
Josef Blersch	10
Michel Alder	11
Ravaldo Guerrini	12
Stefan Gfeller	13
Florian Tremp	23
Jürg Flückiger	24

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Claudia Ruckli, Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch

Inserate:

Danila Bumbacher, Telefon 041 318 34 67,
d.bumbacher@fl-magazin.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: an 3721 FahrlehrerInnen

Termine für die nächsten Ausgaben *FL-magazin*

Ausgabe	Erscheinungstermin	Redaktionsschluss
3	28. September 2012	5. September 2012
4	21. Dezember 2012	28. November 2012



Aus den Sektionen

Ab der nächsten Ausgabe können hier kantonale Fahrlehrer-verbände ihre Weiterbildungstermine und Jahresversammlungen bekannt geben. Jeder Sektion stehen pro Ausgabe max. 200 Zeichen gratis zur Verfügung.

Beispiel:

Verband Kanton XY

26.–27. Oktober 2012

Wo: (200 Zeichen) quistib uscipiet qui nis dolorum, cupatur maximai oremporum aut odi dolo id. Anmeldung: la perciis imagnam sitatum il iunt volupta que con cupatur uscipiet fugiae imagnam maximai rem.

Für jeden das Richtige!

Die bewährten Lehrmittel für die Basis-Theorieprüfung Kat A1, A + B – mit den aktuellsten Prüfungsfragen der asa 2012/13



verkehrstheorie.ch – ideal für den Wiederverkauf und im Unterricht

- Arbeitshefte «Verkehrsregeln» und «Prüfungsfragen» zur raschen Erklärung einer Verkehrssituation im praktischen Unterricht
- Lernsoftware auf CD-Rom oder USB-Stick für den vielseitigen Unterricht im Theorielokal
NEU: 9-sprachig
(DE, FR, IT, ENG, SPA, POR, TUR, ALB, CRO)
inkl. iPhone/iPad App-Code
(zur Freischaltung der offiziellen Prüfungsfragen)

35%
Fahrschul-Rabatt



Mehr Infos und Bestellungen:

www.verkehrstheorie.ch – info@verkehrstheorie.ch – Telefon 033 243 21 05 – Mobile 079 404 48 55

BOOKS



VP: CHF 39.–

CD



VP: CHF 59.–

BOOKS+CD



VP: CHF 72.–

STICK



VP: CHF 69.–

APP



«Auto Theorie»



verkehrstheorie.ch

Offizieller asa-Lizenznehmer
hänni mikhail verlag gmbh
Kirchmätteliweg 2
3653 Oberhofen

asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
EINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSSÄMTER
CIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE