

Für Fahrlehrer/innen  
Pour Moniteurs de conduite  
Per Maestri conducenti  
**3/2012**



# magazin



**Das «ideale» Fahrschulfahrzeug  
Fahrlehrer im Kreuzfeuer der Medien  
Kommen die Giga-Liner?**

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**

photos.com/Montage Brunner AG

**Sehr geehrte Fahrlehrerschaft**

Gross-LKWs mit bis zu 60 Tonnen Gewicht und einer Länge von 25 Metern: Die Giga-Liner kommen! In Kanada, den USA und in Skandinavien fahren sie schon längst. Und unser Nachbar Deutschland testet bereits. Lesen Sie in dieser Ausgabe ab Seite 24 über die diskutierten Vor- und Nachteile.



Werner Kirschbaum

Die Serie «Das ideale Fahrschulfahrzeug» geht in die zweite Runde. Sehen Sie heute auf den Seiten 16 und 17 die Schulnoten für SEAT und Peugeot.

Prüfungsexperten stellen gravierende Defizite bei Prüfungsanwärtern fest. Der «Kassensturz» bläst zum medialen Angriff gegen die Schweizer Fahrlehrerschaft. Ein Jungpolitiker will die WAB-Kurse abschaffen.

Erste Aufbegehren einzelner Organisationen sind erkennbar. Aber die Mehrheit der Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer verfällt in kollektives Schimpfen und Beleidigtsein. Was ist los in unserer Alpenrepublik?

Nennen wir es Meinungsfreiheit. Und gehen wir professionell mit ihr um. Denn sie ist eine der Grundrechte der Schweizer Verfassung. Die Redaktion zeigt auf den Seiten 6–9 Beispiele des medialen Kreuzzuges gegen die Fahrlehrer. Und bittet auch einige mutige Verbands- und Berufsfachleute zu Wort.

Liebe Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer: Lasst solche medialen Verunglimpfungen nicht länger unbeantwortet und schaut nicht zu, wie diese auf den einschlägigen medialen Plattformen mit wenig zielführenden Kommentaren angereichert werden. Bietet den Schlecht-Wetter-Machern die Stirn und verteidigt euren ehrenwerten Berufsstand auf Augenhöhe. Vor allem aber: Kämpft mit offenem Visier und versteckt euch und eure Gebühren nicht.

Viel Erfolg!

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*



**Editorial** 3

**Medien** 6  
Fahrlehrer im Kreuzfeuer der Medien 6  
Stellungnahmen 7

**Prävention** 10  
Unfallursache Nr. 1 in der Schweiz 10  
Unaufmerksamkeit und Ablenkung / Teil II 10

**PW** 16  
Serie: Das «ideale» Fahrschulfahrzeug 16

**Technik** 18  
Das CO<sub>2</sub>-Gesetz kann kommen – Gas 18

**Klassik** 20  
VW 1600 20

**LKW** 24  
Gigaliner gegen Stau und für bessere Luft? 24

**Interview** 28  
Gigaliner in der Schweiz – Ja oder NEIN 28

**Partie française** 31

**Parte italiana** 35

**Letzte Seite** 39



Mehr Auto fürs Geld  
[www.kia.ch](http://www.kia.ch)



Für seine **WAB4u**-Kurse\* vertraut das **Driving Center Schweiz**  
auf die Zuverlässigkeit von **KIA**.

\* obligatorische Weiterausbildung von Neulenkern

Fahrlehrer können beim Driving Center Schweiz  
**CHF 50-Gutscheine**  
beziehen zur Abgabe an ihre Schüler  
als Dankeschön und zur bestandenen Prüfung.

Tel. 058 364 52 52

**David gegen Goliath**

# Fahrlehrer im Kreuzfeuer

**Immer wieder – und vermehrt in jüngster Zeit – sehen sich Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer der Kritik der Medien ausgesetzt. Bei den fünf folgenden Beispielen wird dies besonders deutlich. Warum ist das so? Fehlt der Fahrlehrerschaft die politische Lobby?**

Die «einzige» offiziell akzeptierte Organisation, der Schweizerische Fahrlehrer Verband SFV, versucht, die vielen heiklen Fragen professionell zu beantworten. Ein Kampf wie David gegen Goliath.

Weshalb gibt es so viel Wirbel um die Fahrausbildung, die nicht nur eine Lebensversicherung für den Lernenden ist, sondern der Verkehrssicherheit im Allgemeinen dient?

*Beispiel 1*

**Chefexperte bemängelt Grundkenntnisse der Prüflinge**

Beinahe jeder zweite Fahrschüler (45 %) im Kanton Zürich fällt durch die Führerprüfung. Vor zehn Jahren waren es noch 35 %. Roland Schieper, Chefexperte Führerprüfung des Kantons ZH, bemerkt gravierende Mängel bei den Grundkenntnissen der Personenwagen-Prüflinge. Nun sollen die Fahrschulen vermehrt in die Pflicht genommen werden. Deshalb muss vor der dritten Führerprüfung ein Gespräch zwischen dem Leiter Führerprüfung und dem FL stattfinden. Die FL müssen erklären, warum ihre FS zweimal durchgefallen sind. Dass Fahrschüler mit weniger als zehn

Fahrstunden an die Führerprüfung wollen, wird dabei viel zu wenig berücksichtigt (Zürcher Zeitung).

*Beispiel 2*

**Sind Fahrlehrer Abzocker?**

Immer wieder ist zu lesen, dass Fahrschulen zu teuer seien und Fahrlehrer zu viele Fahrstunden verkaufen möchten. Auf der Suche nach billigen Fahrstunden nehmen einige FS sogenannte «Sparpakete» in Anspruch. So bietet eine Fahrschule im Raum Basel ein Premium-Paket für 999 Franken an. Werden alle anderen Dienstleistungen abgezogen, kostet die «Fahrstunde» bei M.V. noch knapp 25 Franken. Seriös kalkulierte Fahrstunden um 90 Franken sind dann vor diesem Hintergrund nur noch schwer zu begründen und geraten als Abzocke in die Schlagzeilen. Und dies, obwohl sogar Leserbriefe von Fahrschülern vor solchen «Billig»-Fahrschulen warnen.

*Beispiel 3*

**«Jetzt pass doch auf» (Bericht im Beobachter)**

Auf Schweizer Strassen seien immer mehr Fahrlehrer unterwegs, die besser alleine im Auto sässen. Experten wollen deshalb die Anforderungen an die Fahrlehrerausbildung erhöhen. Dies nach Aussagen von Bettina Zanni (Beobachter).

Der sehr einseitig recherchierte Bericht stellt Fahrlehrer als Stümper und Anfänger an den Pranger. So hagelt es unqualifizierte Aussagen wie: «Der Student hatte bereits 60 Stunden, doch der Fahrlehrer zögerte den Termin für die Führerprüfung weiter hinaus» ... oder «Überforderte Fahrlehrer verglichen den Fahrstil ihrer Fahrschüler mit dem einer Grossmutter». «Die Fälle von Fahrlehrern, die sich ihren Schülern gegenüber unflätig verhielten und inkompetent seien, scheinen sich zu häufen» ...



# der Medien

Sven Britschgi, Geschäftsführer der Vereinigung der Strassenverkehrsämter: «Die Strassenverkehrsämter, das Bundesamt für Strassen und der Fahrlehrerverband waren sich einig, dass ein Berufsbild des Fahrlehrers geschaffen werden soll, indem ein Berufsverband und nicht mehr ein kantonales Amt für die Ausbildung zuständig ist.» Doch nach drei Jahren ist mit dem Ergebnis kaum jemand zufrieden. Auch die vom Fahrlehrerverband mit der Qualitätssicherung beauftragte Kommission konnte den Missstand nicht beheben.

## Beispiel 4

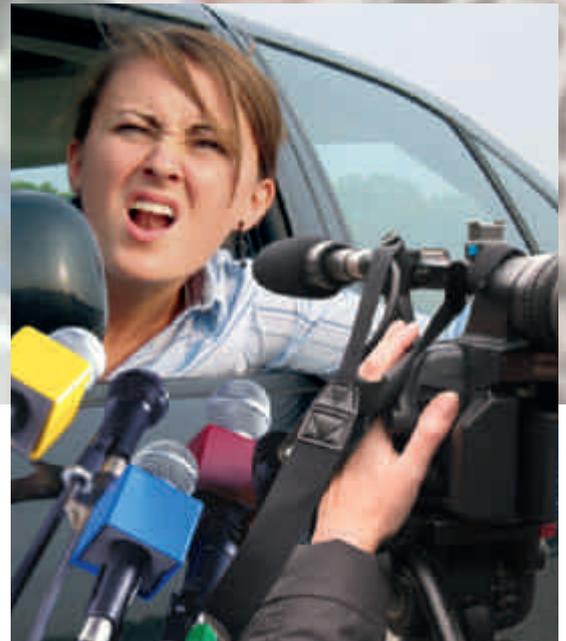
### FDP-Jungnationalrat Christian Wasserfallen will die WAB-Kurse abschaffen

Unnötige Schikane und Geldmacherei. 500 bis 700 Franken für die obligatorischen Weiterbildungskurse auszugeben sei eine Frechheit, da die Wirkung der WAB-Kurse äusserst fragwürdig sei. Fahrschüler nach bestandener Führerprüfung zu einem Wiederholungskurs aufzubieten sei eine unnötige Schikane (Wasserfallen/Blick). So hat Wasserfallen eine Petition lanciert ([www.neulenker-wk-nein.ch](http://www.neulenker-wk-nein.ch)) mit dem Slogan «Sippenhaftung für Neulenker stoppen – obligatorische Wiederholungskurse abschaffen».

## Beispiel 5

### Fahrlehrer tricksen mit Versicherungen

Viele Fahrlehrer verrechnen ihren Kunden eine obligatorische Versicherung, die nicht obligatorisch ist. Die meisten Fahrschulen verlangen von ihrem Fahrschüler eine Versicherungsgebühr. Dies veranlasste die Sendung «Kassensturz» zu einem Bericht über angebliche Gebühren bei den Fahrschulen. Obschon ein Vertreter des SFV die unglücklich benannte «Schülerversicherung» als Administrationspauschale erklärte, blieb er ungehört, so dass das Abzocker-Image bleibt.



## «Qualität hat ihren Preis»

Die Redaktion hat 15 Berufsfachleute, Verbandspräsidenten und Vertreter von anerkannten Institutionen um Stellungnahme zum redaktionellen Beitrag «Fahrlehrer im Kreuzfeuer der Medien» gebeten. Drei Verbände sind der Bitte gefolgt.

### Willi Wismer, Zürcher Fahrlehrerverband

**Zu Beispiel 1:** Diese Aussage stimmt so nicht! Der Fahrlehrer, der an eine dritte Fahrprüfung geht, muss darlegen, dass die Ausbildung abgeschlossen ist.

Leider gibt es unter den Fahrlehrern einige schwarze Schafe und diese ruinieren nun den Ruf aller Fahrlehrer. Die Mehrheit der Fahrlehrer macht jedoch einen hervorragenden Job und sorgt somit wie kein anderer für Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen.

**Zu Beispiel 2:** «Qualität hat ihren Preis», und ob der Preis am Schluss wirklich so viel teurer war oder nicht, lässt sich nicht beweisen. Fahrlehrer, die einen seriösen Unterricht bieten, brauchen mit ihrem Schössling am Schluss weniger Fahrlektionen und gehen nur in Ausnahmefällen mehr als einmal an die Führerprüfung.

**Zu Beispiel 3:** Mein Interview mit Frau Zanni dauerte knapp eine Stunde. Dabei musste ich bereits früh feststellen, dass Frau Zanni eine offene Rechnung mit der Fahrlehrerschaft



*Medienarbeit ist wichtig. Klare, ehrliche Stellungnahmen verhindern medialen Wildwuchs und bringen die Themen sachlich auf den Punkt.*

hat. Sie stellte immer wieder dieselben Fragen und versuchte, mir Worte, ja gar Sätze in den Mund zu legen, um die Fahrlehrerschaft in einem schlechten Licht darzustellen. Aus diesem Interview resultierten drei Sätze und keiner davon war korrekt wiedergegeben.

Reagiert ein Fahrlehrer einmal falsch, ist das menschlich, wenn auch nicht professionell. Aber: Die Mehrheit der Fahrlehrer macht einen sehr guten Job!

**Zu Beispiel 4:** Herr Wasserfallen führt Peter Sauber auf seiner Website als Vorbild auf. Leider ist nicht zu lesen, ob und wann er seinen Führerschein gemacht hat und ob er jemals WAB-Kurse besucht hat. Ein Parlamentarier sollte nicht so vorpreschen, sondern den Bericht der bfu abwarten und damit seine Aussage auf ein Fundament der Fakten stellen. Es wird viel über den Nutzen der WAB-Kurse philosophiert. Eine Möglichkeit wäre, die Kursteilnehmer zu befragen. Jedoch nur die negativen Beispiele zu erwähnen, ist wenig professionell. Im Zürcher Trainings-Center Drive Z werden Befragungen der Kursteilnehmer anonym ausgewertet. Aussagen wie «zu teuer» und «sinnlos» sind die Minderheit. 80% der Teilnehmer finden die Kurse toll.

**Zu Beispiel 5:** Die Fahrlehrerschaft hat es vermutlich verschlafen, den Begriff zu ändern. Obligatorisch bezieht sich nicht a priori auf das Bundesgesetz. Der Ausdruck gilt für die Fahrschule, in der sich der Schüler befindet. Und diese erklärt einen Beitrag an die Versicherungskosten in der eigenen Fahrschule für obligatorisch. Hier sollte nicht unterstellt werden, der Beitrag würde als obligatorisch analog einer Krankenversicherung verstanden.

Der SFV empfiehlt, den Beitrag in Zukunft «Administrativbeitrag» zu nennen, da darin enthaltene Kosten weit über den Beitrag an die Versicherungskosten hinausgehen. Denn im Falle eines (Un-)Falles sind folgende Aufwände nicht gedeckt:

- den Wagen in die Werkstatt bringen und wieder holen
- Besprechung am Unfallort und mit dem Spengler
- Arbeitsausfall während dieser Zeit
- Telefonate
- Beteiligung an Versicherungskosten (Haftpflicht, Kasko, Insassen, Grobfahrlässigkeit, Kranken- und Unfallversicherung)
- nicht gedeckte Schäden wie Felgen, Schriftzug, Pneu

## Aargauer Fahrlehrerverband

**Negative Prüfungsergebnisse bei praktischen Führerprüfungen nehmen zu**  
Endlose Verkehrsmeldungen über Verkehrsüberlastungen, Baustellen und Unfälle zeigen, dass der Alltagsverkehr an Hektik zugenommen hat. Dass bei weitem nicht alle Verkehrsteilnehmer diesen erhöhten Anforderungen gewachsen sind, belegt die Unfallstatistik.

Die zunehmende Verkehrsdichte erhöht auch die Anforderungen an die Lernfahrenden. Diese Anforderungen können nur durch eine vollständige und fachlich seriöse Ausbildung abgedeckt werden. Eine seriöse Ausbildung führt den Neulenkenden zu einem positiven Prüfungsergebnis und garantiert ein Optimum an Vorbereitung für den «Dschungel» auf unseren Strassen.

### Hier die häufigsten Gründe, die zu einem negativen Prüfungsbescheid führen:

*Fehlendes theoretisches Basiswissen:* Oftmals werden die richtigen Antworten der theoretischen Führerprüfung nur noch im Kurzzeit-Gedächtnis gespeichert. In praktischen Verkehrssituationen können diese nicht abgerufen werden. Diese Wissenslücken müssen im praktischen Fahrunterricht geschlossen werden.

*Ansichten von Teilen der Gesellschaft:* Der beste Autofahrer benötigt am wenigsten Fahrlektionen und besucht in seinem ganzen Leben nie einen Weiterbildungskurs. Daher steht beim Lernenden nicht die vollständige Fahrausbildung, sondern die erfolgreiche praktische Führerprüfung im Vordergrund. Viele Eltern setzen ihre Zöglinge unter Druck, die praktische Führerprüfung «nun endlich» einmal zu versuchen.

Jeder Fachmann bildet sich weiter. Nur das Autofahren scheint ein Grundrecht zu sein. Auch nach über fünfzigjähriger Ausübung besuchen die wenigsten eine Weiterbildung. «Learning by doing» ist hier die Devise. Denn es geht um Menschenleben.

**Diese Faktoren – erhöhtes Verkehrsaufkommen, fehlendes Basiswissen und der gesellschaftliche Druck – wirken auch auf viele Fahrlehrer.**

Als direkte Folge davon werden oftmals

wichtige Ausbildungsschritte nur mangelhaft geschult oder gar komplett weggelassen. Die Festigung und Vertiefung wird in allen Ausbildungsstufen oft vernachlässigt. Die Perfektionsschulung – in dieser wird ein selbstständiges und vorausschauendes Verhalten in schwierigen Verkehrssituationen abverlangt – wird oftmals nicht komplett ausgebildet.

«Der Experte hat zur Überprüfung eine knappe Stunde Zeit. Er kann nicht alle Ausbildungspunkte prüfen – hoffen wir also das Beste!» scheint die Devise so manches Lernenden zu sein.

Doch ist es für den zukünftigen Verkehrsteilnehmer wirklich «das Beste», wenn er «halb» ausgebildet auf den Strassenverkehr losgelassen wird? Die Unfallzahlen belehren uns eines Besseren.

Im Weiteren klagen Fahrschüler mit Ausbildungslücken über Prüfungsangst, Schlafstörungen und Versagensängste.

Über die eigene Einschätzung befragt, bekommt man immer öfter Antworten wie diese:

*«Also Parkieren kann ich nur vorwärts!»*

*«Im Tunnel ist mir nicht wirklich wohl!»*

*«Grossstädte meide ich so gut es geht!»*

*«Im Feierabendverkehr fühle ich mich unwohl!»*

*«Die vielen Fahrradfahrer machen mir zu schaffen!»*

*«Das mit dem Tram habe ich nie so ganz kapiert!»*

*«Die Einfahrt auf die Autobahn ist für mich der blanke Horror!»*

Hört man solche Aussagen, möchte man antworten: «Einige seriöse Fahrstunden mehr und dein Leben wäre um ein Vielfaches angenehmer.»

## Schweizerischer Fahrlehrer Verband SFV

Das Fahrlehrer-Bashing ist sowohl bei den Medien als auch bei der «Classe politique» seit eh und je beliebt, ähnlich wie das Schimpfen über die «inkompetente Lehrerschaft» oder die «faulen Beamten». Die Fahrlehrerschaft tut gut daran, solches Gerede und solche Schreibe nicht zum Nennwert zu

nehmen, sondern als das zu qualifizieren, was sie zumeist sind: als ein populistisches Anbieten von Politikerinnen und Politikern, wie im Fall des jungfreisinnigen Nationalrats Wasserfallen mit seiner Motion zur Abschaffung der 2-Phasen-Ausbildung, oder aber als boulevardeske Versuche, die Quoten zu steigern.

Es sind vor allem Polit-Hinterbänkler bzw. sich selbst als Vertreter des «kleinen Mannes» darstellende Medien wie der Beobachter oder Sendungen à la «Kassensturz», die sich des Fahrlehrer-Themas annehmen. Dass dabei gelegentlich auch Unstimmiges zum Vorschein kommt, wie das vom «Kassensturz» kolportierte «Versicherungsobligatorium», ist leider nicht zu bestreiten, jedoch nur dann dem Image der Fahrlehrerschaft abträglich, wenn die Konsequenzen aus einer kritisierbaren Situation nicht gezogen werden. Der SFV hat den Verbandsmitgliedern angemessene Verhaltensweisen vorgeschlagen.

### Stein des Anstosses: die Finanzen

Das Fahrlehrer-Thema ist deshalb dankbar, weil alle, die ein Motorfahrzeug führen wollen, eine Prüfung bestehen müssen. Die Chancen, ohne gute, professionelle Ausbildung durch eine Fahrlehrerin oder einen Fahrlehrer diese Prüfung problemlos zu bestehen, sind eher gering. Fahrstunden, deren Qualität ihren Preis hat, sind aus Sicht der Fahrschülerinnen und Fahrschüler nicht gerade billig.

Das Bestreben, die Prüfung mit möglichst geringem finanziellem Aufwand zu bestehen, ist verständlich und aus der Optik der Jungen legitim. Misserfolge beim ersten und nicht selten auch beim zweiten Anlauf sind zwangsläufig die Folge. Der zitierte Kanton Zürich liegt mit einer Durchfallquote von 39,1 % (nicht 45 %!) im Jahr 2011 und von 39,6 % im Vorjahr nicht sehr weit vom gesamtschweizerischen Durchschnitt der beiden Jahre von 35,3 % und erheblich vor den schlechter platzierten Kantonen Waadt und Neuenburg.

Auf der anderen Seite spricht sich rasch einmal herum, welche «schwarzen Schafe» mit Dumpingpreisen man besser meidet. Dass die

Preisgestaltung ein Dauerthema ist, sei nicht bestritten. Aber auch in dieser Hinsicht ist die Fahrlehrerschaft keine Ausnahme, sondern in bester Gesellschaft mit Zahnärzten, Garagisten, öffentlichen Transportunternehmungen, der Swisscom und der Post. Wer die Kalkulation offenlegt, braucht Kritik nicht zu scheuen.

### Berufsbildung als Markstein

Die vor vier Jahren erfolgte Einführung der eidgenössisch anerkannten Berufsprüfung, für deren Qualität der Schweizerische Fahrlehrer Verband bürgt, ist ein Markstein in der Geschichte des Fahrlehrerberufs in der Schweiz: Erstmals werden sämtliche Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer nach einheitlichen Vorgaben ausgebildet und auf ihre Berufseignung geprüft. Die von diplomierten Berufsleuten angebotene Fahrausbildung weist ein schweizweit einheitlich hohes Qualitätsniveau auf. Dies kann nicht von heute auf morgen realisiert werden. Diesen Umstand der Qualitätssicherungskommission Berufsbild des SFV (QSK) anzulasten, ist somit nicht angängig.

Der QSK gehören auch Nichtmitglieder des SFV an. Sie untersteht der Supervision durch das BBT.



## Unfallursache Nr. 1 in der Schweiz, Teil II

# Unaufmerksamkeit und Ablenkung

### Beurteilung durch die Justiz

Die Ablenkung am Steuer beschäftigt die Gerichte. In einem leitenden Entscheid (BGE120 IV 66) erlaubt das Bundesgericht neben der eigentlichen Bedienung des Fahrzeuges nur Verrichtungen, welche nicht vom Autofahren ablenken. Das Bundesgericht hielt fest: Wenn der Lenker das Mobiltelefon in der Hand hält oder mit dem Kopf und der Schulter fixiert, ist das dauernde Beherrschen des Fahrzeuges nicht gewährleistet und der Lenker macht sich strafbar.

Sowohl der Blick wie auch mindestens eine Hand sind dann vom Verkehrsgeschehen und von der Fahrzeugbedienung abgelenkt. Bei Tempo 50 entspricht das Abwenden des Blicks von einer Sekunde einer «Blindflugstrecke» von rund 14 Meter. Bei Tempo 120 sind es sogar 33 Meter.

In der Regel genügt dem Gericht die Erkenntnis, dass einem pflichtgemäss aufmerksamen Lenker in dieser Situation der festgestellte Fahrfehler oder Unfall nicht passiert wäre. Dann ist der Schluss zulässig, dass der Lenker unaufmerksam gewesen sein muss. Den genauen Anlass der Unaufmerksamkeit zu eruieren wäre für die Polizei wie auch das Gericht interessant, ist aber für einen Schuldspruch nicht zwingend notwendig.

### Gebote/Verbote

Wer während der Fahrt Geräte (Mobiltelefone, Navigationsgeräte, Unterhaltungsgeräte) benutzt, welche nichts mit dem Bedienen des Fahrzeuges zu tun haben, darf sich dabei nicht ablenken lassen. Eine klare Regelung im Sinne eines generellen Verbots gibt es nur bei den Mobiltelefonen ohne Freisprecheinrichtung. Bei allen anderen Vorgängen muss die festgestellte Handlung dazu geeignet sein, die pflichtgemässe Fahrzeugbedienung zu erschweren. Dies ist dann der Fall, wenn jemand während der Fahrt eine nicht fahrzeugbe-

dingte Verrichtung vornimmt, die länger als einen kurzen Augenblick dauert und

- er dabei den Blick von der Strasse abwendet,
- er dabei eine oder beide Hände für die Bedienung benutzt,
- er sich dabei nicht mehr auf den Verkehr konzentrieren kann.

### Verboten sind

- das Führen eines Telefongesprächs ohne Freisprecheinrichtung (am Gerät, via Kabel- oder Bluetoothverbindung),
- eine kombinierte Tasteneingabe von Nummern oder Wörtern am Gerät,
- das Führen von ablenkenden Gesprächen.

### Nicht generell verboten sind

- das kurze, einhändige Drücken einer Taste am gut erreichbaren und fixierten Gerät (Anrufabnahme, Stummtaste, Einschalttaste),
- das Führen von nicht ablenkenden Gesprächen mit einer Freisprecheinrichtung.

### Gerichtspraxis

Die Gerichte müssen sich immer wieder mit dem Art. 90 SVG auseinandersetzen, weshalb eine reichhaltige Praxis zu dieser Bestimmung besteht. Allerdings ist die Unterscheidung für den Laien manchmal schwierig. Hier eine sehr vereinfachte Abgrenzung:

### Ablenkende Tätigkeit mit erheblichem Gefahrenpotential:

Individuelle Geldstrafe und Busse durch Staatsanwaltschaft und Verfahrenskosten, verbunden mit einem Eintrag ins Strafregister sowie einem Entzug des Führerausweises durch das Strassenverkehrsamt.

### Ablenkende Tätigkeit ohne erhebliches Gefahrenpotential:

Individuelle Busse bis max. CHF 10000.– plus





## 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

# 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](http://www.eco-drive.ch/fahrlehrer)

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

**ecodrive®**  
clever fahren

## Sicheres Fahrgefühl – für Lehrer und Schüler

**Weckerle AG**  
Ihr Partner rund ums Auto



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

**LIFE-saver**  
Die Adresse für Nothilfeausbildung

Ausbildung zum Nothilfeinstruktor  
als Fahrlehrerweiterbildung

**23.11 bis 25.11 und  
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](http://www.life-saver.ch) 071 460 02 12

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

# Mehr Erfolg beim VKU mit

# let's drive

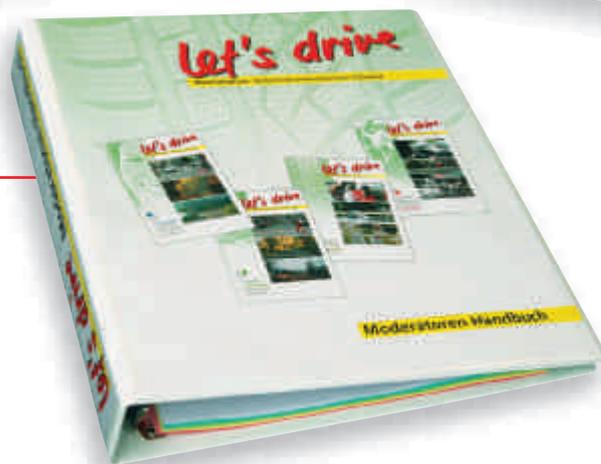
## Schülerhefte

- 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](http://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



## Sanktionen durch Unaufmerksamkeit und Ablenkung

Art. 90 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Verletzung der Verkehrsregeln

1.

Wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Busse bestraft.

2.

Wer durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

3. ...

Art. 90 SVG unterscheidet zwei Fälle: Ziffer 1 umschreibt eine weniger gravierende Fehlleistung und Ziffer 2 ein schwerwiegendes Fehlverhalten; die beiden Varianten sehen daher auch unterschiedliche Strafen vor. Ob die Benutzung eines Handys während der Fahrt unter Ziffer 1 oder 2 fällt, hängt immer von den konkreten Umständen ab.

### Der schwere Fall: die grobe Verletzung der Verkehrsregeln

Die grobe Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 2 SVG liegt dann vor, wenn der Lenker ein Mobiltelefon benutzt und seine daraus resultierende Fahrweise für andere gefährlich wird oder leicht gefährlich werden kann. Das ist dann der Fall, wenn andere Verkehrsteilnehmer verletzt oder konkret gefährdet wurden. Ein solcher Fall von grober Verletzung der Verkehrsregeln wird von der Polizei an die Staatsanwaltschaft rapportiert. Kommt es zu einer Verurteilung, so hat der Angeschuldigte mit einer Geldstrafe (max. 360 Tagessätze à max. CHF 3000.-), den Verfahrenskosten und einem Eintrag ins Strafregister zu rechnen. Anstelle der Geldstrafe ist auch die Ausfällung einer Freiheitsstrafe (max. 3 Jahre) möglich. Gleichzeitig wird das Strassenverkehrsamt den Führerausweis für mindestens drei Monate entziehen (Art. 16c SVG).

Verfahrenskosten, in schwereren Fällen verbunden mit einer Verwarnung oder dem Entzug des Führerausweises.

Beim Verwenden des Telefons ohne Freisprecheinrichtung beschränken sich die Folgen auf eine pauschale Ordnungsbusse von CHF 100.- ohne zusätzliche Verfahrenskosten.

Wie gross das Gefahrenpotential ist, bestimmen die konkreten Umstände: Verkehrsaufkommen, Sicherheitsabstand, Geschwindigkeit, Platzverhältnisse, Sichtverhältnisse, Signalisierung/Markierungen, Wetterverhältnisse. Für ein «erhebliches» Gefahrenpotential genügt schon, dass jederzeit eine konkrete Gefahrensituation hätte entstehen können.

### Sonderfälle

#### Ablenkung und Fahrrad

Bedient man auf dem Fahrrad den MP3-Player, so hat der Lenker mit einer Ordnungsbusse zu rechnen. Für das Loslassen der Lenkstange während der Fahrt im Sinne von Art. 3 Abs. 3 VRV sind CHF 20.- fällig (OB-Ziff. 600 Ziff. 1).

Gefährdet der Fahrradlenker dadurch andere Verkehrsteilnehmer, gelten auch für ihn die Folgen eines schweren Falls.

### Der leichte Fall: die einfache Verletzung der Verkehrsregeln (Übertretung)

Alle anderen Fälle sind als (einfache) Verletzung der Verkehrsregeln im Sinne von Art. 90 Ziff. 1 SVG zu qualifizieren.

#### a) Die Ordnungsbusse im vereinfachten Verfahren

Der häufigste Fall ist das Verwenden eines Telefons ohne Freisprecheinrichtung. Auch dieses Verhalten fällt unter Art. 90 Ziff. 1 SVG. Da dieser Fall explizit in der Ordnungsbussenliste erfasst ist, kann er im vereinfachten Verfahren mit einer Ordnungsbusse von CHF 100.– (Ordnungsbussenziffer 311.00) erledigt werden.

#### b) Die individuelle Busse im ordentlichen Verfahren

Alle anderen Fälle, deren Sachverhalt nicht in der Ordnungsbussenliste erfasst ist, müssen im ordentlichen Verfahren von der Übertretungsbehörde individuell behandelt und beurteilt werden. Da sich eine Behörde mit dem Fall individuell befassen muss, fallen zusätzlich zur Busse auch Verfahrenskosten an, so dass solche Verfahren insgesamt deutlich teurer kommen als eine Ordnungsbusse.

*Beispiel: Beim Telefonieren (trotz Freisprecheinrichtung) wird ein Fahrer abgelenkt und verursacht einen Auffahrunfall mit geringfügigem Sachschaden. Die Polizei muss zuhänden der zuständigen Übertretungsbehörde (Stadtrichter, Polizeirichter, Statthalter) einen Rapport erstellen. Im Falle eines Schuldspruchs sind eine individuelle Busse von max. CHF 10000.– und die Verfahrenskosten zu bezahlen. Gleichzeitig muss man mit einer kostenpflichtigen Verwarnung oder einem einmonatigen Führerausweisentzug durch das Strassenverkehrsamt rechnen (Art. 16a und 16b SVG).*



#### Fussgänger und Telefonieren

Fussgänger haben auch beim Überqueren der Strasse Sorgfaltspflichten. Sie müssen die Strasse generell vorsichtig überqueren. Sie haben auf dem Fussgängerstreifen zwar Vortritt, dürfen diesen aber nicht überraschend betreten (Art. 49 Abs. 2 SVG). Zudem unterstehen auch sie einer besonderen Vorsichtspflicht, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass andere Verkehrsteilnehmer sich nicht richtig verhalten (Art. 26 SVG). Das Missachten dieser Regeln kann die Folge eines ablenkenden Telefonats sein: Klassisches Beispiel ist das Übersehen eines vortrittsberechtigten Trams. Dies kann zu einem Unfall mit einem Strafverfahren führen.

#### Fazit

Das Bedienen von elektronischen Geräten lohnt sich nie. Die Konsequenzen sind immer nachteilig, wobei die Folgen eines Strafverfahrens noch die geringfügigsten sind. Wenn man wegen Bedienen des Navigationsgeräts einen Unfall mit Verletzten oder gar Toten verursacht, sind die persönlichen Auswirkungen weit gravierender.

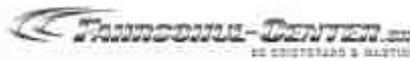
Quelle: Präventionskampagne gegen Unaufmerksamkeit im Strassenverkehr 2011

## Gesucht: Fahrlehrer C

Kat. C, CE, C1, D, D1 (CZV)

ZH Oerlikon • 20 bis 100% • Theorie und praktischer Unterricht

- Familiäres, gutes Arbeitsklima
- Gute Entlohnung
- Selbständige Arbeitseinteilung
- Eigenes, modernes Bürolokal



### Interesse, Fragen?

Peter De Cristofaro  
079 430 81 00  
www.L66.ch  
seit 1966 – alle Kat.  
Wir freuen uns auf  
Deinen Anruf!



## Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

**14 attraktive  
FL-Weiterbildungskurse  
unter [www.hkws.ch](http://www.hkws.ch)**

Anerkennung: jeweils 1 Tag Fahrlehrer Kat. B  
Anmeldung/Infos: [www.hkws.ch](http://www.hkws.ch) 041/781 15 16



Das Driving Center Schweiz gilt seit seiner Gründung vor über 35 Jahren als Pionier für Sicherheit und Umweltbewusstsein im Strassenverkehr und bietet Fahrtrainings mit Schulung des Anpassungsvermögens der Verkehrsteilnehmer an Strasse, Situation und Umwelt.

Zur Ergänzung unserer motivierten Teams an den Standorten Safenwil, Sennwald, Ulrichen und **insbesondere des Teams der ASSR in der neu erstellten, topmodernen Anlage in Regensdorf**, suchen wir nach Vereinbarung engagierte Persönlichkeiten als

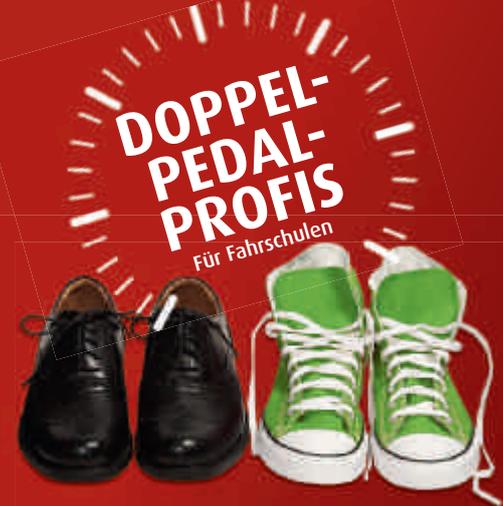
## WAB-Moderator und/oder VSR-Instruktor (m/w)

### Ihre Vorteile

- Teilzeitanstellung mit langfristiger Perspektive bis zur Vollzeitstellung
- Die Vorteile einer starken Firmengruppe, wie z. B. Vergünstigungen auf Fahrzeugbezügen und Aufnahme in die Pensionskasse
- Eine vielseitige, verantwortungsvolle Aufgabe in einem dynamischen Umfeld
- Eine neue, topmoderne Infrastruktur

Für weitere Informationen steht Ihnen Christoph Sieber, 062 788 82 05, gerne zur Verfügung. Ihre Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an:

Emil Frey AG  
Zentrale Personalabteilung  
Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil  
[www.emilfrey.ch](http://www.emilfrey.ch) [www.assr.ch](http://www.assr.ch) [www.drivingcenter.ch](http://www.drivingcenter.ch)



- für PW, LKW, Van und Bus
- Mehrwegpedal-System
- CHF 400.- sparen bei einer weiteren Umrüstung

Garage Stauffer GmbH | Cheerstrasse 16 | 6014 Luzern  
041 250 11 33 | [info@garagestauffer.ch](mailto:info@garagestauffer.ch) | [www.garagestauffer.ch](http://www.garagestauffer.ch)



Ergänzen Sie Ihre Homepage mit dem

## Fragebogentraining [www.traffic-tool.ch](http://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



Weitere Informationen unter: [www.traffic-tool.ch](http://www.traffic-tool.ch) oder 062 822 41 90

Serie

# Das «ideale» Fahrschulfahrzeug

## Heute: SEAT und Peugeot



### ... hauptsächlich das Design

«Den Peugeot fahre ich seit 2009. Damals waren das Design, Grösse und Übersichtlichkeit der Grund für den Entscheid, einen Peugeot zu fahren. Technische Probleme gab es bis heute keine.»

Oktay Sunna



### Durchschnittliche Bewertung des Peugeot

	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 checked="" type="radio"/>	<input 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 type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Energieetikette	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Für die vorliegende Ausgabe hat die Redaktion zur Beurteilung von SEAT und Peugeot aufgerufen: welche Noten geben Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ihren Fahrzeugen? Dazu hat sie je Fahrzeug bis zu zehn Interviews gemacht. Die Noten zeigen den Durchschnitt aller Interviews. Pro Fahrzeug haben wir das Ergebnis in einer Matrix zusammengefasst. Weitere Fahrzeuge werden wir in den folgenden Ausgaben vom FL-magazin bewerten.

**Wollen Sie mitmachen?**

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

**... die Attraktivität bei Fahrschulen steigern**

«Als wir uns vor sieben Jahren für SEAT entschieden haben, war das Preis-Leistungs-erhältnis ausschlaggebend. Ausser einem defekten Alternator hatte ich keine grösseren Probleme. Wenn ich SEAT-Manager wäre, würde ich die Attraktivität (von SEAT) bei Fahrschulen und Fahrschülern steigern, denn das sind die neuen Kunden.»

Michel Stehlin



**Durchschnittliche Bewertung des SEAT**

	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 type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Energieetikette	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

# Das CO<sub>2</sub>-Gesetz kann kommen

# Gas

**Gas-Autos setzen sich nur langsam durch. Dabei ist die Technik sicher, die Motoren sind effizient und das Gas ist umweltfreundlich. Eine echte Option.**

## Option Autogas

Das sind Zahlen: 575 PS, Spitze 330 km/h, Reichweite 500 km im Gasbetrieb. Die Renn-Corvette auf Basis der Z06 fährt mit Benzin oder Autogas (LPG, Butan/Propan), das hierzulande weniger verbreitet ist als Erd-/Biogas. Ist der 90 Liter fassende LPG-Tank leer, schaltet das System auf Benzin um. Der Tank liegt quer zur Fahrtrichtung im Kofferraum und ist eine Spezialanfertigung, die den Motor über zwei Verdampfer befeuert. Die Corvette mit LPG ist stärker als je zuvor, selbst der typische V8-Bollersound wird verschärft.



[www.lpgsuisse.ch](http://www.lpgsuisse.ch)



## Gas-Modelle

Modell	Leistung/Drehmoment kW (PS)/Nm	Reichweite Erdgas in km	Reichweite Benzin in km	CO <sub>2</sub> in g/km Erdgas/Benzin	Verbrauch Erdgas (kg)/Benzin	Effizienzkat.	Effizienzkat. Erdgas/Benzin	Preis CHF
Fiat 500 Erdgas Turbo	63 (85)/145	300	700	80/95	3,0/4,1	Li-Ion	A/A	27 000
Fiat Doblò Natural Power	88 (120)/206	330	300	134/173	4,9/7,4	NiMH	C/E	29 000
Fiat Panda Natural Power	51 (70)/104	270	480	107/139	3,9/6,0	Li-Ion	B/D	18 750
Fiat New Panda Nat. Power	59 (80)/k.A.	1000 (insgesamt)	k.A.	77 (insges.)	k.A.	Li-Ion	k.A.	k.A.
Fiat Punto EVO Nat. Power	51 (70)/104	310	710	115/149	4,2/6,3	NiMH	C/D	22 850
Fiat Qubo Natural Power	51 (70)/104	300	690	114/152	4,2/6,5	NiMH	B/D	22 550
Ford Fiesta Greenpower	43 (59)/108	260	760	110/127	4,0/5,5	NiMH	C/C	21 540
Mercedes E 200 NGT BlueEff.	120 (163)/240	340	690	155/198	5,7/8,5	Li-Ion	E/F	64 200
Opel Combo CNG ecoFlex	88 (120)/206	330	300	134/173	4,9/7,4	Li-Ion	D/E	28 250
Opel Zafira CNG ecoFlex	110 (150)/210	370	150	139/183	5,0/8,2	NiMH	C/F	39 350
Opel Zafira Tourer CNG ecoFlex	110 (150)/210	530	150	129/k.A.	4,7/k.A.	NiMH	B/k.A.	41 200
VW Caddy EcoFuel	80 (109)/160	400	160	156/194	5,7/8,3	NiMH	E/F	33 240
VW Eco Up	50 (68)/95	390	220	79/98	2,9/4,4	NiMH	A/A	k.A.
VW Passat EcoFuel	110 (150)/220	460	440	117/157	4,3/6,8	NiMH	B/D	44 450
VW Touran EcoFuel	110 (150)/220	520	150	125/159	4,6/6,9	NiMH	B/D	44 000

Quelle: autoILLUSTRIERTE 07/2012

# DER BERGFÜHRER FÜR ALLE.



## DER MINI COUNTRYMAN SNOWHILL. DAS SONDERMODELL MIT ALL4 ALLRAD.

Wer ganz nach oben will, nimmt am besten im MINI Countryman Snowhill Platz. Denn mit seinem winterfesten ALL4 Allradantrieb, einer Extraportion Power und dem sparsamen Verbrauch ist er bestens für Bergtouren und Pistenausflüge gerüstet. Und der kostenlose MINI Tender Loving Care Service bringt dich garantiert bis zu 100'000 km oder 10 Jahre\* lang sicher ans Ziel. [MINI.ch](http://MINI.ch)



VW 1600

# Eine Klasse für sich

**Auf Käfer-Basis baute Volkswagen seine Mittelklasse-Limousine. Mit mehr Platz und Leistung, aber technisch veraltet und bieder im Design. Trotzdem verkaufte sich der Typ 3 rund 2,5 Millionen Mal.**

An der Frankfurter IAA von 1961 gab es bei Volkswagen besonders viel zu sehen: nach Käfer (Typ 1) und Transporter (Typ 2) wurde die dritte Modellreihe der Firmengeschichte gleich in fünf Versionen präsentiert: als Stufenheck, Variant, viersitziges Cabriolet, Karmann-Ghia Coupé und Cabriolet.



Der 1500 S (später 1600 A) hat 54 PS bei 1,5 Liter Hubraum. Der 1600 L mit 1,6 Liter bietet mehr Drehmoment bei gleicher Leistung.



Die drei sauber gestalteten Instrumente wirken heute wieder sehr modern. Links die Tankanzeige, mittig der Tacho, rechts die Uhr.



Das Kunstleder «Indischrot» passt zum Aussenlack «Lotosweiss». Hinten bleibt erkennbar wenig Beinfreiheit.

## TECHNISCHE DATEN

### VW Typ 3 1600 L

Preis (1968)	Fr. 9230.–
Zyl./Hubraum	B4/1584 cm <sup>3</sup>
Leistung	40 kW/54 PS bei 4000/min
Drehmoment	110 Nm bei 2200/min
Antrieb	Hinterrad
Getriebe:	vollsynchr. 4-Gang/Automat (3-stufig)
0 bis 100 km/h	20,0 s / 25,0 s (Automat)
Spitze	135 km/h
Norm-Mix	8,9 l/100 km Benzin (91 ROZ)
Länge/Breite/Höhe	423/161/148 cm
Zul. Gesamtgewicht (ab 1967)	1360 kg
Stückzahl 1961–1973	2 583 015

Allerdings, diese neue Mittelklasse war weder technisch noch konzeptionell ein Vorreiter. Dennoch verkaufte VW von allen Modellen zusammen (1965 folgte noch das Fließheck TL) bis zur Einstellung 2,5 Millionen Stück. Erstaunlich, weil auf der IAA Autos wie der Renault 4 oder die neue Klasse von BMW standen, die sehr viel weiter in die Zukunft blickten. Doch zurück zum Typ 3, «1500er» genannt. Die Spurbreite wuchs nur moderat, denn der Käfer-Radstand von 2,40 m blieb unangetastet. So konnten die Garagisten ihre Werkbänke wie bisher verwenden. Daraus resultierte der

preisgünstige und einfache Service, die grosse Trumpfkarte des grossen VW. Ein Satz Sonderwerkzeuge für den Neuling kostete die Werkstatt gerade mal rund 1000 Franken.

**Die Beschleunigung ist gemütlich, der Boxer-Sound immer gut hörbar, das Vierganggetriebe etwas schwammig.**

Zentralrohrrahmen, Einzelradaufhängung, Drehstab-Federung, Pendelachse hinten, Trommelbremsen – alles millionenfach bewährte Komponenten. Darauf sass eine neue, konservativ anmutende Pontonkarosserie. Das lag an der hohen Gürtellinie und der pummeligen Form. Die verrundeten Fenster wirkten kleiner, als sie waren.

Das hochbauende Gebläse des Käfer-Triebwerks wurde tiefer platziert, Lichtmaschine und Vergaserbetätigung umkonstruiert. Diese Neuerungen ermöglichten erstmals zwei flache Kofferräume, die mit 180 und 200 Litern recht ordentlich ausfielen – solange die Gepäckstücke flach waren. Sperrige Gegenstände mussten weiter auf die Rücksitzbank. Daher wählten 46 Prozent der Kunden den Variant, den ersten Kombi in der VW-Geschichte.

### **Käfertechnik, aber mehr Komfort**

Als designerischer Höhepunkt darf das Cockpit bezeichnet werden. Die drei Rundinstrumente sind in Einzelhutzen untergebracht, welche mit der schwarzen Kunststoffoberhälfte eine Einheit bilden. Auf der Beifahrerseite ist über dem Handschuhfachdeckel ein Haltegriff eingeformt. Mit dem wagenfarbigen Unterteil aus



Der dritte Volkswagen auf Käferbasis und Typ 3 genannt. Meist als Variant, sonst als Limousine gefahren. Selten als Coupé TL, die «Traurige Lösung».

**Der Typ 3 Variant wurde der erste Kombi in der VW-Historie.**

Blech gibt das einen sportlich-eleganten Touch, der fast modern wirkt.

Die Insassen erfreuen sich über eine im Vergleich zum Käfer grössere Ellenbogenfreiheit

vorne wie hinten. Grosse Sprünge durfte man aber beim gleichen Käfer-Radstand nicht erwarten. Der rückwärtige Beinraum blieb immer noch knapp. Die Heizungs- und Belüftungsanlage wurde zwischen den Sitzen bedient und ist etwas wirkungsvoller als beim Käfer. Dreiecksfenster in den Türen und Ausstellfenster hinten waren serienmässig.

Die Beschleunigung ist gemütlich, der Boxer-Sound immer gut hörbar, das Vierganggetriebe etwas schwammig. Vollgetankt und beladen verschwindet die Seitenwindempfindlichkeit, und im Vor-Allrad-Zeitalter war das Konzept im Winter sowieso unschlagbar. Der Besitzer unserer lotosweissen Limousine, Andreas «Resu» Nydegger aus dem bernischen Schwarzenburg, kannte als Kind nur zwei Sorten Fahrzeuge: den «Vauweh» und die anderen.

**Als designerischer Höhepunkt darf das Cockpit bezeichnet werden.**

Der Motorklang, die Kofferräume und das Cockpit blieben Andreas in Erinnerung. Er griff 2008 sofort zu, als ein seit 1994 abgemeldeter, aber penibel gepflegter 1600 L zum Verkauf stand, mit dem gleichen Baujahr wie Gattin Marlies und nur einem Vorbesitzer. Nach der Behebung einiger Standschäden spult der 1600er jetzt zwei- bis dreitausend Kilometer pro Jahr ab.

In der Preisliste von 1967 war der 1600 mit 8350 Franken gelistet, die L-Version war 880 Franken teurer. Der Käfer 1500 lag mit 7175 Franken deutlich darunter. Heutzutage wird es immer schwieriger, ein unverbasteltes und originales Exemplar zu ergattern. Denn der Typ 3 ist erwachsen geworden und aus dem Schatten von Käfer und Bulli heraus – es ist eine Klasse für sich, die Mittelklasse aus Wolfsburg.



1963 bekam der Typ 3 grössere Blinker und Heckleuchten, 1968 eine verlängerte Front und – noch grössere Heckleuchten.

Text: Stefan Fritschi  
Fotos: Richard Meinert  
aus autoILLUSTRIERTE 07/2012

# Nothilfekurs

## Ihre Visitenkarte und Erstkontakt

Die SanPool ist eine der grössten Kursorganisatorinnen 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 Nothilfeurse (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 Fahlehrer und Fahlehrerinnen mit einem vereinfachten Zugangsweg verbunden. Melden Sie sich noch heute an!  
Kosten: Fr. 1400.- (inkl. ASTRA Verfügung)

### Ausbilder/in für Kindernothilfe (Fortbildung für Instruktor:innen)

Dieser Kurs wurde zielgruppengerecht und praxisorientiert entwickelt. Der Nothilfeurs 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 Nothilfeurse und geben seit Jahren Kurse? SanPool bietet ein Ihnen die Möglichkeit zur Fortbildung als BLS - AED Ausbilder.  
Kosten: Fr. 480.- (inkl. Medienprogramm)



SanPool - Ihr Kompetenzzentrum

[www.sanpool.ch](http://www.sanpool.ch)



## 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](http://www.autograedelag.ch)  
E-Mail: [autograedelag@bluewin.ch](mailto:autograedelag@bluewin.ch)

## VVS Fahrlehrer Weiterbildung

Die Vereinigung Verkehrsschulung Schweiz bietet Ihnen folgende Kurse an:

- Kurs 1: Durch Motivation zu grösseren Erfolgen**  
05.10.2012 / 06.11.2012 / 31.01.2013 – Bern
- Kurs 2: Tunnelbrand – ein heisses Thema!**  
05.10.2012 / 26.11.2012 / 30.11.2012 – Balsthal
- Kurs 3: Umgang mit Fahrgästen auf dem Motorrad**  
05.10.2012 / 19.04.2013 – Emmen
- Kurs 4: Kraftstoffsparende Techniken in Fahrzeugen**  
21.11.2012 / 22.11.2012 / 23.11.2012 / 16.01.2013  
17.01.2013 / 18.01.2013 – Schlieren
- Kurs 5: Elektromobilität – die Zukunft?**  
18.10.2012 – Berneck  
21.03.2013 – Zug oder St. Gallen
- Kurs 6: Technische Mängel, Tuning und Sicherheit**  
19.10.2012 / 23.11.2012 / 15.02.2013 – Vauffelin
- Kurs 7: Kreative Unterrichtsmethoden**  
16.11.2012 / 07.12.2012 – Zürich
- Kurs 8: Feedback zum eigenen Fahrstil (Motorrad)**  
21.09.2012 – Gurnigel
- Kurs 9: Kommunikation + Marketing**  
16.11.2012 / 30.11.2012 / 14.12.2012 – Kappel
- Kurs 10: Heutige Motorradtechnik**  
19.10.2012 / 26.04.2013 – Hinwil

Detaillierte Kursausschreibungen auf der Internetseite.  
Anmeldung unter: [www.verkehrsschulung.ch](http://www.verkehrsschulung.ch)  
Tel. 061/333 06 59



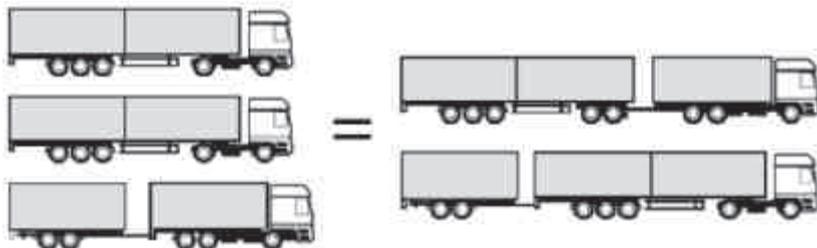
# Gigaliner gegen Stau und für bessere Luft?

**In Schweden und Finnland sind Gigaliner seit Jahren unterwegs. Nach anfänglichem Misstrauen zeigen sich Vor- und Nachteile der Riesenlastwagen.**

Während in der Schweiz ein Schrei der Entrüstung durchs Land ging, als von 60-Tönnern im Alpenland gesprochen wurde, zeigen erste Resultate des Feldversuches in Deutschland ein positives Bild.

## Was sind Gigaliner?

Als Gigaliner werden Fahrzeuge bezeichnet, die neben einer Gesamtlänge von max. 25 m ein Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen haben können.



Aus drei mach zwei.

## Keine Chance für Gigaliner in der Schweiz

Dieser Meinung sind neben den Umweltverbänden auch die Politik und der Schweizer Nutzfahrzeugverband Astag. Die Argumente sind:

### Ungeeignet für den Splittbetrieb

Gigaliner eignen sich nicht für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene wird somit nicht gefördert und die CO<sub>2</sub>-Belastung würde massiv zunehmen.

### Grössere Unfallgefährdung

Gigaliner gefährden andere Verkehrsteilnehmer. Sie hätten längere Bremswege und eine höhere Aufprallenergie. Die Konsequenzen bei einem Verkehrsunfall seien somit gravierender.

### Höhere Strassenunterhaltskosten

Brücken, Kreisell, Parkplätze sowie Autobahnein- und -ausfahrten müssten angepasst werden. Auch seien mehr Belagsschäden durch die 60-Töner zu erwarten.

### Das sagen die Befürworter

Die Befürworter der Gigaliner stützen sich auf Erfahrungen in den USA, in Schweden und Finnland sowie den laufenden Feldversuch in Deutschland.

### Verlagerung Strasse/Schiene

Gigaliner seien bei entsprechenden Rahmenbedingungen keine generelle Bedrohung für den Splittverkehr Strasse/Schiene. Im Gegenteil, da auch Gigaliner herkömmliche Transportbehälter einsetzen, fördern sie den Splittbetrieb. Befürchtungen, grössere Mengen von Ladung könnten von der Bahn auf Gigaliner verlagert werden, sind laut einer EU-Studie unbegründet, da «nur» 2 bis 5 Prozent des Schienenverkehrs betroffen seien.

### Sicherheit

Mit Recht wird erwartet, dass Gigaliner mindestens genauso sicher sind wie herkömmliche LKW-Kombinationen. Die verlängerten LKW-Kombinationen sind obligatorisch mit allen am Markt derzeit in Serie zur Verfügung stehenden aktiven und passiven Sicherheitssystemen auszustatten. Spurhalteassistent, der ein Abkommen von der Fahrbahn und damit ein Durchbrechen von Leitplanken auf



#### Standard-LKW mit 5 Achsen

Gewicht: 7–10 t je Achse



#### Lang-LKW mit 8 Achsen

Gewicht: 4–7 t je Achse



Da sich beim Gigaliner das Gewicht auf mehr Achsen verteilt, belastet er die Strasseninfrastruktur weniger als Standard-LKWs.

Autobahnen verhindert, und ein radarbasierter Abstandsregeltempomat zur Auffahrunfallvermeidung sind obligatorisch.

**Durch die grössere Anzahl Achsen ist sogar von einem besseren Bremsverhalten auszugehen.**

Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Antiblockiersystem (ABS) und Antriebsschlupfregelung (ASR), Konturmarkierungen, Spritzwasserschutz sowie Systeme zur Ladungssicherung sind weitere unverzichtbare Ausstattungsmerkmale.

#### **Gigaliner haben keinen längeren Bremsweg**

Der Bremsweg eines Gigaliners entspricht dem eines herkömmlichen LKW, da das zuläs-

sige Gesamtgewicht nur moderat erhöht wird. Durch die grössere Anzahl Achsen, an denen Bremskraft mobilisiert werden kann, und die bestmögliche obligatorische Ausstattung an Bremseinrichtungen ist sogar von einem besseren Bremsverhalten auszugehen.

#### **Gigaliner schonen die Strasseninfrastruktur**

Der Einsatz von Gigaliner belastet die Strasseninfrastruktur weniger als herkömmliche LKWs, da sich das Gewicht auf mehr Achsen verteilt. Während bei herkömmlichen Kombinationen das Gewicht von 5 Achsen getragen wird, sind es bei einem Gigaliner 7 bis 8 Achsen. Das hat eine günstigere Achslastverteilung zur Folge. Die Bundesanstalt für Strassen schätzt, dass die Strassenbeanspruchung (Fahrbahnermüdung, Spurrinnen) dadurch um 30 Prozent je LKW abnimmt. Wenn ausserdem weniger LKWs unterwegs sind, sind die Strassen länger nutzbar, was bei der Erhaltung über



5 Prozent der Kosten einspart. Auch Brücken sind nicht gefährdet. Bereits heute sind im kombinierten Verkehr auch bei einem Gesamtgewicht von maximal 44 Tonnen sowohl Tragfähigkeit als auch Dauerfestigkeit der Bauwerke sichergestellt.

**Zwei Gigaliner bewältigen das gleiche Transportvolumen wie drei herkömmliche Lastzüge.**

**Gigaliner reduzieren das Stauaufkommen**  
Zwei Gigaliner bewältigen das gleiche Transportvolumen wie *drei* herkömmliche Lastzüge. Während drei Standard-LKWs inklusive Sicherheitsabstand etwa 150 m Strasse benötigen, kommen zwei Gigaliner mit nur 100 m aus. Eine Studie der RWTH Aachen kommt zu dem Ergebnis, dass sich hierdurch die Durchschnittsgeschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer erhöht. Weniger Stau und ein besserer

Verkehrsfluss sind die Folge. Wenn zwei Gigaliner drei herkömmliche Kombinationen ersetzen, sind insgesamt auch weniger LKWs auf den Strassen unterwegs.

### **Schweizer Studie**

Um Vor- und Nachteil auf Schweizer Verhältnisse zu übertragen, hat das Bundesamt für Strassen, Astra, eine Studie in Auftrag gegeben (Ecoplan, Bern). Die vorliegende Studie untersucht, welche Auswirkungen für die Schweiz in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Sicherheit und Verlagerungspolitik zu erwarten sein dürften. Ausgangslage bildet die Definition von zwei Szenarien mit unterschiedlichen Strassennetzen, auf welchen Gigaliner zugelassen werden. *In Szenario 1* sind Gigaliner nur im *alpenquerenden Transitverkehr* (und nur auf der Nationalstrasse A2 zwischen Basel und Chiasso mit Zubringer A4/A14 von Thayngen bis Rotsee) zugelassen, *in Szenario 2* würde das *zusammenhängende schweizerische Autobahn- und Autostrassennetz* für Gigaliner geöffnet. Die quantitative Analyse der Auswirkungen führt zu plausiblen Ergebnissen:

## Szenario 1

### Zulassung von Gigalinern auf dem Nord-Süd-Transitkorridor

#### Ergebnisse

*Transportvolumen in Tonnen:* Insgesamt resultiert für die Schweiz ein *Rückgang* des Verkehrsaufkommens von knapp 12%, da die Steigerung des Transportvolumens auf der Strasse nicht ausreicht, um den Rückgang auf der Schiene zu kompensieren. Dies dürfte die Folge davon sein, dass in der Schweiz in Szenario 1 nur auf dem Gotthard-Korridor Gigaliner zugelassen sind.

– *Transportvolumen Strassengüterverkehr:* Die auf Schweizer Strassenkorridoren transportierten Tonnen nehmen von 17 Mio. im Referenzfall auf 21 Mio. zu. Dies entspricht einer *Steigerung um 24,5%*.

– *Transportvolumen Schienenverkehr:* Im alpenquerenden Schienengüterverkehr auf schweizerischen Korridoren erfolgt eine *Abnahme* von über 10 Mio. Tonnen pro Jahr oder knapp 29%. Im Quervergleich mit den anderen Alpenländern Österreich und Frankreich resultiert in der Schweiz absolut die grösste Abnahme. Von diesen 10 Mio. Tonnen werden rund 4 Mio. Tonnen auf den Strassengüterverkehr durch die Schweiz verlagert, die restlichen 6 Mio. Tonnen werden je zur Hälfte auf französische resp. österreichische Strassenkorridore (rück-)verlagert.

## Szenario 2

### Zulassung von Gigalinern auf Autobahnen und Autostrassen

#### Ergebnisse

Die im Szenario 1 ausgewiesenen Ergebnisse für das Jahr 2020 gelten auch für das Szenario 2. Die Zulassung von Gigalinern auf dem erweiterten Strassennetz von Autobahnen und Autostrassen hat jedoch weitere verkehrliche Auswirkungen zur Folge.

#### *Fahrleistungen Strassengüterverkehr:*

– Falls nur eine Längenerweiterung auf 25,25 m zugelassen ist, sind sowohl im Binnen- wie im Import-/Exportverkehr – wenn überhaupt – nur äusserst geringfügige Auswirkungen feststellbar.

– Bei einer Erhöhung der Längen- und Gewichtslimite wird insgesamt eine geringe Zunahme der Fahrleistung von unter 1% erwartet.

#### *Transportleistungen Schienengüterverkehr (tkm):*

– Die reine Längenerweiterung führt im Binnen- und im Import-/Exportverkehr zu einem geringen Rückgang des Aufkommens im Schienengüterverkehr von rund 1%.

– Die Erhöhung der Längen- und Gewichtslimite führt hingegen dazu, dass die Transportleistung auf der Schiene in allen Verkehrsarten markant einbricht: Im alpenquerenden Schienengüterverkehr beträgt der Rückgang knapp 30%, im Import-/Exportverkehr gut 20% und im Binnenverkehr gut 10%.

Ausführliche Dokumentationen unter [www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/04298/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/04298/index.html?lang=de)

## Gigaliner in der Schweiz – JA oder NEIN?

**Das Thema der noch grösseren Gefährte für die Strasse ist vor allem auf der politischen Ebene ein heisses Eisen. Einige Gegner thematisieren die Angelegenheit unter dem Schlagwort «60 Tonnen». Dabei werden die Hauptkomponenten verschwiegen, wie etwa weniger LKWs trotz mehr Volumen und die positiven Aspekte von Ökonomie und Ökologie. Um etwas von der Stimmung an der Basis zu erfahren, haben wir fünf Personen mit unterschiedlichen Tätigkeiten befragt.**

*Interviews: Rolf Grob, Winterthur*

### Remo Motta

*Marketing Manager, Volvo Trucks (Schweiz) AG*

Als Vertreter eines Nutzfahrzeugherstellers muss ich die Angelegenheit Gigaliner aus unterschiedlichen Sichtweisen betrachten. Wir beschäftigen weltweit rund 100 000 Mitarbeitende und unser Business sind LKW – mit oder ohne Gigaliner. Wir haben in



Schweden, dem Land unseres Mutterhauses, mit der Existenz der «Grossen» schon genügend Erfahrungen sammeln können. Aus umweltpolitischen Gründen müsste man für die Gigaliner sein. Mehr Volumen auf ei-

nen LKW macht durchaus Sinn. Die Nachfrage nach einer Nutzlast, die über den heutigen Grenzwerten liegt, wird zweitrangig sein.

Für grossflächige Länder macht der Gigaliner mehr Sinn als für solche, die eine kleine Fläche haben. Für die Schweiz sind Gigaliner nicht die richtige Lösung. Unsere derzeitige Infrastruktur, vor allem Kreisel, Parkplätze und Alpen transit, ist für Gigaliner nicht geeignet. Gerade bei Kreiseln gibt es schon mit den heutigen LKWs oft grosse Probleme. Auch sind wir ein Land, welches den Kombiverkehr für den Transit anbietet. Grundsätzlich befürworte ich alle Lösungen, die ökonomisch und ökologisch Sinn machen.

### Hanspeter Steiner

*Chefredaktor der Verbandszeitschrift SWISS CAMION (Chauffeurenverband Les Routiers Suisses)*



Gigaliner werden in der Schweiz keine Chance haben. Die Distanzen sind zu kurz und die Wirtschaftlichkeitsrechnung wird einen Negativsaldo aufweisen. Gigaliner machen nur Sinn, wenn die Transportdistanz über 1000 Kilometer liegt und für den Hin- und Rückweg eine gute Auslastung vorliegt. Da beginnt es wirtschaftlich und ökologisch interessant zu werden.

Des Weiteren ist unsere Strasseninfrastruktur nicht auf die grossen Dinger vorbereitet. Schon jetzt ist das Ringen um genügend Park- und Ausstellplätze ein Trauerspiel. Man

büsst lieber die Chauffeure wegen des Nichteinhaltens von Ruhezeiten, als dass man ihnen endlich den nötigen Platz für die Trucks gibt. Zudem müssen wir auf unseren Transitachsen sechsspurige Autobahnen und einen weiteren Tunnel am Gotthard haben. Nur ein fließender Verkehr ist ökonomisch und ökologisch.

Bei der schnellen Zunahme des Transportvolumens in der Schweiz sind Gigaliner auf kurzen Distanzen keine Lösung. Anders sieht es über grössere Distanzen aus, wo die Schweiz als Transitachse dienen könnte. Nur frage ich mich, ob wir auch für diesen Transitverkehr die Infrastruktur teuer nachrüsten sollen.

Aus der Sicht der Chauffeure sieht die Angelegenheit sicher etwas anders aus. Gigaliner zu fahren würde für viele sicher eine neue Herausforderung darstellen. Es wäre für alle, die in den Genuss eines solchen Fahrzeuges kämen, etwas Besonderes.

### Dominik Lindenmann

*Chauffeur*

Die Gigaliner fahren mit gereifter Technik, welche in den USA, in Australien und Nordeuropa seit Jahrzehnten problemlos funktioniert. Solche Gefährte werden nur bei Transporten über lange Distanzen eingesetzt. In Australien habe ich Fahrten mit einem 360 PS Scania 112, ohne Retarder und nur mit Motorenbremse, 100 Tonnen Last, verteilt auf LKW und zwei Anhänger miterlebt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit lag bei 100 km/h.

Das Problem bei uns sind eher die Scharfmacher, die sich jeglichen sinnvollen Lösungen, meist aus ideologischen Gründen, entgegenstellen. Logisch müsste man in der Schweiz die Infrastruktur auf den entsprechenden Strecken anpassen. Auch das ist kein Hindernis, da das Parkplatzproblem so oder so gelöst werden muss. Heute haben wir mit den Wohnwagen, gerade in der Ferienzeit, noch





trifft, werden zusätzliche Transportkapazitäten auch auf der Strasse unabdingbar sein. Und an diesem Wachstum sind unsere Lösungsverhinderer und Strassentransportkritiker massgeblich beteiligt. Wer will denn, dass die Produkte immer billiger werden? Wer erhebt gegen Lagerstätten Einspruch? Und wer setzt die Unternehmen mit immer neuen Forderungen unter enormen Kostendruck? Auch die ständigen Träumereien in Sachen Verlagerung auf die Schiene stammen von diesen Tatsachenverdrehern.

Längst sind Anpassungen im Bereich der Strasseninfrastruktur überfällig. Wer sie beharrlich verhindert, darf sich nicht wundern, wenn Kapazitätserweiterungen, etwa mit Gigaliner, fast schon zur Zwangsmassnahme werden. Durch Verhinderungspolitik geraten wir mit den Notwendigkeiten immer mehr in den Rückstand.

Gigaliner sind nur für Punkt-zu-Punkt-Transporte über grössere Distanzen gedacht, auf Transitstrecken (Autobahnen) also. Eine Herausforderung wird dabei die optimale Auslastung auf dem Hin- und Rückweg sein. Doch bei dem sehr guten Logistiknetz in der Schweiz habe ich keine Bedenken.

Wachstum kann letztlich nur durch die Anpassung der Transportkapazitäten, unter anderem mit den Gigaliner, und der entsprechenden Infrastruktur abgedeckt werden. Sollte nichts unternommen werden, ist das Kollabieren des Verkehrs vorprogrammiert. Eine funktionierende Versorgung könnte dann gefährdet sein.

Fazit: Um bei der gegenwärtigen Verkehrspolitik die Versorgungssicherheit aufrechterhalten zu können, werden wir nicht auf Gigaliner verzichten können.

## Hanspeter Dreier

Transportunternehmer, Suhr

In den Diskussionen zum Thema Gigaliner gibt es zu viele Emotionen und zu wenig Sachlichkeit. Grundsätzlich existieren Gründe, die dafür, und auch solche, die dagegen sprechen.

einen zusätzlichen unhaltbaren Zustand. Diesen werden keine speziellen Abstellplätze zugeteilt. Also belegen sie mit ihren Fahrzeugen die LKW-Parkplätze. Die gesetzlichen Ruhezeiten lassen grüssen.

Aussagen wie «Gigaliner kommen nie» sind nicht zukunftsorientiert. Egal wie – es müssen so oder so Park- und Ausstellplätze geschaffen werden. Da spielt es dann keine Rolle mehr, ob auch noch ein paar längere Plätze dabei sind, auf denen Gigaliner und Wohnwagen Platz haben.

## Erwin Kartnaller

Chefredaktor der Verbandszeitschrift strassenTRANSPORT (Transportunternehmerverband ASTAG)

Meine persönliche Meinung zu den Gigaliner ist different zur ASTAG. Ich sehe einer Zulassung von Gigaliner gelassen entgegen. Wenn nur ein Bruchteil der Wachstumsprognosen für die nächsten zwanzig Jahre zu-

## Eigentlich müssten alle «Grünen» oder sonstigen Gegner für die Gigaliner sein.

Dafür sprechen umweltpolitische Gründe. Dazu gehört die Reduktion der Anzahl LKW-Fahrten, gerechnet auf das zu transportierende Volumen. Dies ändert sich auch nicht, wenn der Bedarf der welt- und europaweiten Gütertransporte enorm steigt. Eigentlich müssten alle «Grünen» oder sonstigen Gegner für die Gigaliner sein.

Dagegen spricht, dass die Strasseninfrastruktur (z. B. Kreisel, Parkplätze) nicht auf die Gigaliner ausgerichtet ist. Wir haben auf den Transitrouten und auch entlang der Autobahn viele problematische Ein- und Ausfahrten. Die Schweiz ist meiner Meinung nach daher zu kleinflächig für Gigaliner, weil die Distanzen zu gering sind.

Als Unternehmer muss man oftmals mitmachen. Falls nicht, verschwindet man automatisch vom Markt, weil man nicht mehr konkurrenzfähig ist.

Wer will das denn schon freiwillig? Sicher nicht der Unternehmer und auch nicht die Mitarbeiter, die ihren Arbeitsplatz schätzen.

Gigaliner sind wie alle übrigen LKW kein Angriff auf die Eisenbahn, denn auch sie beziehungsweise die geladenen Wechselbrücken können auf einen Kombiterminal aufgegeben werden!



# NEWS. TESTS. TECHNIK.

Bieten Sie Ihren Kunden und Fahrschülern kompetente und aktuelle Informationen zu Auto, Töff, Oldtimer und Motorsport. Mit dem beliebtesten Automagazin, der besten Töffzeitschrift, dem hochwertigsten Oldtimermagazin der Schweiz. Und der aktuellsten Motorsportzeitung Europas.



Fahrschulen erhalten jetzt das **«Drive 5»-Aboangebot** mit besonders attraktiven Konditionen mit **64% Reduktion**: Sie erhalten 5 Exemplare pro Magazin – zahlen aber nur 2 Exemplare.

Einfach online bestellen.  
[www.motorpresse.ch/fahrschul-abos](http://www.motorpresse.ch/fahrschul-abos)



David contre Goliath

# Moniteurs de conduite sous le feu des médias

**Les moniteurs et monitrices de conduite suisses se voient exposés à la critique des médias sans cesse – et de manière plus accrue tout récemment. Les cinq exemples suivants en sont particulièrement la preuve. Pourquoi est-ce comme cela? Manque-t-il aux moniteurs et monitrices de conduite un lobby politique?**

L'organisation qui est acceptée «uniquement» du point de vue officiel, Association Suisse des moniteurs de conduite ASMC, tente de répondre de manière professionnelle à de nombreuses questions délicates. Un combat comme celui de David contre Goliath.

Pourquoi y a-t-il autant de remue-ménage autour de la formation de conduite qui ne représente pas seulement une assurance vie pour l'apprenti mais qui sert aussi la sécurité routière en général?

*Exemple 1*

**Le chef des experts dénonce les connaissances de base des candidats**

Presque un élève d'auto-école sur deux (45%) échoue à l'examen de conduite dans le canton de Zurich. Il y a dix ans, ce taux était encore de 35%. Roland Schieper, chef des experts de l'examen de conduite du canton de Zurich, remarque de graves déficiences en ce qui concerne les connaissances de base des candidats à l'examen du permis de conduire d'une voiture. Désormais, les auto-écoles sont de plus en plus rappelées à leur devoir. C'est pourquoi, un entretien doit avoir lieu entre le chef de l'examen de conduite et le moniteur de conduite avant le troisième examen de

conduite. Les moniteurs de conduite doivent expliquer pour quelles raisons leurs élèves d'auto-école ont échoué deux fois à l'examen. À ce sujet, il est beaucoup trop peu pris en compte que les élèves d'auto-école veulent se présenter à l'examen de conduite avec moins de dix heures de conduite (Zürcher Zeitung ou journal zurichois).

*Exemple 2*

**Les moniteurs de conduite sont-ils des arnaqueurs?**

On lit sans cesse que les auto-écoles sont trop chères et que les moniteurs de conduite veulent vendre trop d'heures de conduite. Comme ils sont à la recherche d'heures de conduite bon marché, quelques élèves ont recours aux «forfaits économiques». Ainsi, une auto-école de la région de Bâle, propose un forfait premium de 999 francs suisses. Si on déduit toutes les autres prestations de service, «l'heure de conduite» coûte tout juste 25 francs suisses chez M. V. Devant cet état de fait, les heures de conduite calculées sérieusement de 90 francs suisses sont ensuite, non seulement difficiles à justifier, mais elles sont qualifiées d'arnaques dans les gros titres. Et ce, bien que même les courriers de lecteurs d'élèves d'auto-écoles tirent la sonnette d'alarme contre de telles auto-écoles «bon marché».

*Exemple 3*

**«Mais maintenant, fais attention» (rapport dans «l'Observateur»)**

Il y aurait de plus en plus de moniteurs de conduite circulant sur les routes suisses qui seraient mieux assis seuls dans leur voiture. C'est pourquoi, les experts veulent augmenter



*La communication est importante. Des prises de position claires et honnêtes évitent les désordres médiatiques et permettent de traiter les sujets avec objectivité.*

les exigences qui pèsent sur la formation des moniteurs de conduite. Cela est tiré des déclarations de Bettina Zanni (l'Observateur).

Ce rapport très documenté de manière unilatérale met au pilori les moniteurs de conduite et les traite d'incapables et de débutants. Ainsi une pluie de déclarations non fondées s'abat sur les moniteurs comme: «L'élève avait déjà 60 heures de conduite à son actif, mais le moniteur de conduite a continué de retarder la date de l'examen de conduite» ... ou «des moniteurs de conduite dépassés ont comparé le type de conduite de leurs élèves à celui d'une grand-mère». «Les cas des moniteurs de conduite qui se sont comportés de manière grossière vis-à-vis de leurs élèves ou qui sont incompetents, semblent se multiplier» ... Sven Britschgi, directeur de l'association des services de la circulation routière, déclare: «Les services de la circulation routière, l'Office fédéral des routes et l'association des moniteurs

de conduite s'étaient mis d'accord sur le fait qu'il fallait créer une image professionnelle du moniteur de conduite en nommant une association professionnelle comme responsable de la formation et plus un office cantonal.» wMais au bout de trois ans, peu de monde est satisfait des résultats. Même la commission chargée de l'assurance qualité par l'Association des moniteurs de conduite n'a pu corriger ce dysfonctionnement.

#### *Exemple 4*

**Christian Wasserfallen, jeune membre du Conseil national du parti libéral démocrate FDP, veut supprimer les cours de FC** Embêtement inutile et gaspillage d'argent. Le fait de dépenser 500 à 700 francs suisses pour les cours de remise à niveau obligatoires serait une honte, du fait que l'objet des cours de FC est extrêmement discutable. Le fait de soumettre les élèves d'auto-école à un cours de remise à niveau après avoir obtenu leur examen de conduite est un embêtement inutile (Wasserfallen/Blick). Ainsi, Wasserfallen a lancé une pétition ([www.neuliker-wk-nein.ch](http://www.neuliker-wk-nein.ch)) dont le slogan est «Stopper la responsabilité de clan des nouveaux conducteurs – supprimer les cours de remise à niveau obligatoires».

#### *Exemple 5*

#### **Les moniteurs de conduite magouillent avec les assurances**

Beaucoup de moniteurs de conduite facturent à leurs clients une assurance obligatoire qui n'est pas obligatoire. La plupart des auto-écoles réclament à leur élève une taxe d'assurance. Cela a poussé l'émission «Kassensturz (À Bon Entendeur)» à faire un rapport sur les prétendues taxes pratiquées par les auto-écoles. Bien qu'un représentant de l'ASMC présente l'«assurance élève» mal formulée comme un forfait administratif, il n'a pas été entendu à tel point que l'image d'arnaqueur est restée imprimée dans les mémoires.

## «La qualité à un prix»

La rédaction a demandé leur avis à 15 experts de la branche, présidents d'associations et représentants d'institutions reconnues à propos de notre contribution rédactionnelle «Les moniteurs d'auto-école dans les feus croisés des médias». Trois associations ont accepté notre invitation.

### Association Zurichoise des Moniteurs de conduite

**Sur le point 1:** Cette affirmation n'est pas vraie! Le moniteur de conduite qui se rend à un troisième examen de conduite, doit expliquer que la formation est terminée.

Malheureusement, il y a quelques brebis galeuses parmi les moniteurs de conduite et celles-ci ruinent la réputation de tous les moniteurs de conduite. Cependant, la majorité des moniteurs de conduite font un excellent travail et s'occupent par conséquent, comme aucun autre de la sécurité routière sur les routes suisses.

**Sur l'exemple 2:** «La qualité a un prix» et finalement, il ne peut être prouvé si un prix est vraiment trop élevé ou pas. Les moniteurs de conduite qui proposent des cours sérieux, donnent moins de leçons de conduite à leurs élèves à la fin de la formation et ne présentent leurs élèves plus d'une fois à l'examen de conduite que dans des cas exceptionnels.

**Sur l'exemple 3:** Mon entretien avec Madame Zanni a à peine duré une heure. Au cours de cet entretien, j'ai pu vite constater, que Madame Zanni avait une affaire à régler avec les moniteurs et monitrices de conduite. Elle posait toujours les mêmes questions et essayait de me mettre de mots et même des phrases dans la bouche pour présenter les

moniteurs et monitrices de conduite sous un mauvais jour. Trois phrases ont résulté de cet entretien et aucune d'entre elles n'a été restituée correctement.

Si un moniteur de conduite réagit mal une fois, c'est humain, mais pas professionnel. Mais: La majorité des moniteurs de conduite font du très bon travail!

**Sur l'exemple 4:** Monsieur Wasserfallen présente Peter Sauber comme modèle sur sa page d'accueil. Malheureusement, on ne peut lire s'il a eu son permis de conduire, ni quand il l'a eu et s'il a déjà suivi des cours de FC. Un parlementaire ne devrait pas autant prendre les devants, mais il devrait attendre le rapport du bpa et puis faire sa déclaration en se basant sur les faits.

On philosophe beaucoup sur les avantages des cours de FC. Une possibilité pourrait être de questionner les participants aux cours. Cependant, le fait de ne mentionner que les exemples négatifs est peu professionnel. Des sondages effectués auprès des participants au cours du centre zurichois de formation à la conduite Drive Z, ont été évalués anonymement. Les assertions «trop cher» et «dénué de sens» sont minoritaires. 80 % des participants trouvent les cours super.

**Sur l'exemple 5:** Les moniteurs et monitrices de conduite ont probablement oublié de changer le terme. Le terme «obligatoire» ne se réfère pas a priori à la loi fédérale. Ce terme s'applique à l'école de conduite dans laquelle se trouve l'élève. Et les moniteurs de conduite qualifient la contribution aux frais d'assurance dans chaque auto-école d'acte obligatoire. À ce sujet, il ne faudrait pas sous-entendre que cette contribution doit être comprise comme obligatoire au même sens que l'obligation de payer une assurance maladie. L'ASMC recommande d'appeler à l'avenir cette contribution «contribution administrative» car les frais qui y sont compris dépassent largement le cadre de la contribution aux frais d'assurance. Car en cas d'accident les dépenses suivantes ne sont pas couvertes:

- Amener le véhicule au garage et le récupérer.
- Discussion avec le couvreur-zingueur sur le site de l'accident
- Arrêt de travail pendant cette période
- Conversations téléphoniques

- Participation aux frais d'assurance (responsabilité civile, assurance casco, passagers, faute grave, assurance maladie et accident)
- Dommages non couverts comme les jantes, logo, pneus

### l'Association argovienne des Moniteurs de conduite

#### Les mauvais résultats aux examens de conduite pratique augmentent

Les informations routières interminables sur l'encombrement du trafic, les chantiers et les accidents, prouvent que les déplacements quotidiens sont devenus de plus en plus agités. La statistique des accidents prouve qu'une grande partie des usagers de la route est loin de répondre à ces exigences élevées. La concentration croissante de la circulation fait monter les exigences qui pèsent sur les conducteurs apprentis. Ces exigences ne peuvent être satisfaites que par une formation complète et sérieuse sur le plan professionnel. Une formation sérieuse permet aux nouveaux conducteurs d'obtenir de bons résultats à l'examen et garantit un maximum de préparation à la «jungle» de nos rues.

#### Voici les raisons les plus courantes qui engendrent de mauvais résultats à l'examen:

Absence de connaissances de base théoriques: Souvent, les bonnes réponses à l'examen de conduite théorique sont seulement enregistrées dans la mémoire à court terme. Mais on ne peut faire appel à celles-ci dans les situations de circulation pratiques. Ces lacunes doivent être comblées par le cours de conduite pratique.

Points de vue de groupes de la société: Les meilleurs conducteurs ont le moins besoin de leçons de conduite et ne se rendent jamais aux cours de formation approfondie tout au long de leur vie. C'est pourquoi, le premier objectif des élèves n'est pas d'effectuer la formation de conduite complète, mais plutôt de réussir l'examen de conduite pratique. Beaucoup de parents mettent la pression à leurs enfants, pour qu'ils tentent de passer l'examen de conduite «qu'à la fin».

Chaque professionnel se perfectionne. Seule

la conduite automobile semble être un droit fondamental. Même après plus de cinquante ans de pratique, seul un très petit nombre de gens viennent au cours de perfectionnement. Dans ce cas, la devise est «Apprendre en faisant». Car il s'agit de la vie de personnes.

**Ces facteurs comme la densité de circulation élevée, l'absence de connaissances de base et la pression de la société, se répercutent sur beaucoup de moniteurs de conduite.**

La conséquence directe de cela, est que souvent des étapes de formation importantes ne sont que survolées ou même entièrement laissées de côté. La consolidation et l'approfondissement sont souvent négligés à toutes les étapes de formation. La formation de perfectionnement – au cours de laquelle, on demande un comportement autonome et anticipé dans des conditions de circulation difficiles – n'est pas souvent dispensée de manière complète.

«L'expert dispose juste d'une heure pour procéder à l'examen. Il ne peut pas contrôler tous les aspects de la formation – nous espérons que tout ira pour le mieux!» Voici ce qui semble être la devise d'un certain nombre d'apprentis.

Mais est-ce vraiment «le mieux» pour le futur automobiliste d'être lâché dans la circulation automobile quand il n'est formé qu'à «moitié»? Les chiffres des accidents nous ouvrent les yeux.

De plus, les élèves d'auto-école qui ont des lacunes en matière de formation, souffrent de la peur de l'examen, de troubles du sommeil et de la peur de l'échec.

Quand on les questionne sur leur ressenti, on obtient de plus en plus souvent les réponses qui suivent:

*«Je ne peux me garer qu'en avant!»*

*«Je ne me sens pas vraiment bien dans les tunnels!»*

*«J'évite les grandes villes autant que possible!»*

*«Je ne me sens pas bien dans le trafic de fin de journée!»*

*«Les cyclistes nombreux m'embêtent!»*

*«Je n'ai jamais entièrement pigé le système de circulation avec le tramway!»*

*«L'entrée sur l'autoroute représente une grosse horreur à mes yeux!»*

Quand on entend de telles déclarations, on aimerait répondre: «Quelques heures de conduite sérieuse de plus et ta vie serait bien plus agréable.»

## Association Suisse des Moniteurs de conduite ASMC

Les média et aussi la «classe politique» aiment dénigrer les moniteurs de conduite depuis toujours, tout comme ils aiment pester contre les «enseignants incompetents» ou contre les «fonctionnaires paresseux». Les moniteurs et monitrices de conduite ont intérêt à ne pas prendre pour argent comptant de tels commérages et de tels écrits, mais plutôt à les qualifier de ce qu'ils sont la plupart du temps: Ils peuvent taxer les politiciens et politiciennes de fayots populistes, comme dans le cas du jeune libéral Wasserfallen, membre du Conseil national, avec sa motion de suppression de la formation à 2 phases, ou de tentatives comiques d'augmenter les quotas.

Il y a surtout des députés politiques de seconde zone ou bien les média qui se présentent comme représentants du «petit homme» tels que «l'Observateur» ou des émissions de type «Kassensturz (À Bon Entendeur)», qui traitent le thème des moniteurs et monitrices de conduite. Malheureusement, nous ne pouvons contester le fait qu'il y ait parfois des discordances comme «l'obligation d'assurance» colportée par l'émission «Kassensturz (À Bon Entendeur)», mais elles ne peuvent ensuite être préjudiciables à l'image des moniteurs et monitrices de conduite que quand on ne tire pas les conséquences d'une situation critiquable. L'ASMC a proposé aux membres de l'association des modes de conduite adaptés.

### Cause du scandale: Les finances

Le thème des moniteurs et monitrices de conduite est lucratif, parce que tous ceux qui veulent conduire un véhicule à moteurs, doivent réussir un examen. Les chances de réussir cet examen sans difficulté, sans une bonne formation professionnelle dispensée par une monitrice ou un moniteur de conduite, sont plutôt minces. Les heures de

conduite, dont la qualité a un prix, ne sont pas vraiment bon marché du point de vue des élèves d'auto-écoles.

Le désir de réussir l'examen en dépensant le moins d'argent possible est compréhensible et légitime du point de vue des jeunes. Les échecs au premier essai et assez souvent au deuxième essai en sont fatalement le fait. Le canton de Zurich cité, qui enregistre un taux d'échec de 39,1 % (pas 45 %!) en 2011 et de 39,6 % l'année précédente, ne se trouve pas très loin de la moyenne de toute la Suisse sur ces deux années de 35,3 % et est vraiment loin devant les cantons de Vaud et de Neuchâtel qui sont moins bien placés.

D'un autre côté, le bruit se répand rapidement sur les «brebis galeuses» que l'on cherche à éviter avec les prix sacrifiés. Il n'est pas question de contester que la structure des prix est un sujet permanent. Mais même de ce point de vue, les moniteurs et monitrices de conduite ne sont pas des exceptions, au contraire, ils se trouvent en bonne compagnie avec les dentistes, les garagistes, les entreprises de transport public, la Swisscom et la poste. Celui qui publie le calcul, n'a pas à reculer devant la critique.

### La formation professionnelle comme étape décisive

L'introduction de l'examen professionnel reconnu à l'échelle fédérale il y a quatre ans, dont la qualité est garantie par l'Association Suisse de Moniteurs de conduite, est une étape décisive dans l'histoire du métier de moniteur de conduite de la Suisse: Pour la première fois, tous les moniteurs et monitrices de conduites sont formés suivant des instructions homogènes et sont évalués sur leurs aptitudes professionnelles. La formation à la conduite proposée par des gens du métier diplômés fait apparaître un niveau de qualité élevé homogénéisé dans toute la Suisse. Cela ne peut être réalisé du jour au lendemain. Par conséquent, il est impossible d'imputer ce fait à la commission d'assurance de qualité du profil de l'ASMC (CAQ).

Des personnes qui ne sont pas membres de l'ASMC, font aussi partie de la CAQ. Elle est supervisée par l'OFFT.

Davide contro Golia

# Maestri conducenti nel mirino dei media

**I maestri conducenti svizzeri sono continuamente esposti alle critiche dei media – e ancor di più nell'ultimo periodo. I cinque esempi che seguono ne spiegano con particolare chiarezza le ragioni. Perché succede? Forse ai maestri conducenti manca la lobby politica?**

L'«unica» organizzazione ufficialmente riconosciuta, l'Associazione Svizzera Maestri Conducenti ASMC, cerca di rispondere alle molte e spinose domande in maniera professionale. Una battaglia come quella di Davide contro Golia.

Perché c'è così tanto trambusto attorno al mondo dell'istruzione alla guida, che non solo rappresenta un'assicurazione sulla vita per gli allievi, ma anche sicurezza per il traffico in generale?

*Esempio 1*

**Per gli esaminatori esperti mancano conoscenze di base ai candidati**

Circa un allievo conducente su due (45%) del Canton Zurigo non supera l'esame per la patente di guida. Dieci anni fa la percentuale era ancora del 35%. Roland Schieper, esaminatore e maestro conducente esperto del Canton Zurigo, nota gravi lacune nelle conoscenze di base dei candidati all'esame per la patente automobilistica. Oggi più che mai bisogna richiamare le scuole guida al dovere. Per questa ragione, prima del terzo esame della patente è necessario che ci sia un colloquio fra il direttore e il maestro conducente. Il maestro conducente deve chiarire perché i suoi allievi siano stati bocciati per ben due volte. Tuttavia quasi nessuno si cura del fatto che diversi al-

lievi conducenti con meno di dieci ore di guida hanno la pretesa di accedere all'esame della patente (Zürcher Zeitung).

*Esempio 2*

**I maestri conducenti sono degli approfittatori?**

Dappertutto si legge che le scuole guida sarebbero troppo costose e che i maestri conducenti vorrebbero vendere più ore di guida del necessario. Alcuni allievi alla ricerca di ore di guida convenienti fanno ricorso ai cosiddetti «pacchetti risparmio». Così una scuola guida nell'area di Basilea offre un pacchetto premium a 999 Fr. Al netto di tutti gli altri servizi, un'ora di guida presso M. V. viene a costare



*Il lavoro dei media è importante. Esternazioni di opinioni chiare e sincere evitano il caos mediatico e vanno obiettivamente al punto delle questioni.*

appena 25 Fr. Di fronte a questo scenario, le ore di guida che invece vengono calcolate con la dovuta serietà per la somma di 90 Fr. sono difficili da motivare e finiscono in prima pagina come vere e proprie mosse da approfittatori. Tutto ciò, nonostante ci siano addirittura lettere di allievi conducenti che mettono in guardia da scuole guida «a buon mercato».

### *Esempio 3*

#### **«Jetzt pass doch auf» («Adesso stai attento», inchiesta sulla rivista «Beobachter»)**

Per le strade svizzere ci sarebbero sempre più maestri conducenti che preferiscono starsene in giro in auto da soli. Per questo motivo gli esperti vogliono aumentare le richieste di impegno nel mondo dell'istruzione alla guida. Questo secondo le dichiarazioni di Bettina Zanni («Beobachter»).

L'inchiesta, ricercata prevalentemente da una sola parte, mette alla berlina i maestri conducenti definendoli come buoni a nulla e principianti. E procede asserendo altre affermazioni di certo non qualificate come: «L'allievo aveva già seguito 60 ore di guida, ma il maestro conducente ha voluto ancora posticipare la data dell'esame» ... oppure «Maestri conducenti esausti hanno paragonato lo stile di guida dei loro allievi a quello di una vecchia nonna». «I casi di maestri conducenti che nei confronti dei loro allievi si comportano con metodi osceni rivelando incompetenza sembrano moltiplicarsi» ... Sven Britschgi, amministratore dell'Associazione dei Servizi della Circolazione, dichiarava: «L'Associazione dei Servizi della Circolazione, l'Ufficio federale delle

strade e l'Associazione dei Maestri Conducenti hanno deciso di comune accordo che venga creata la figura professionale del maestro conducente in modo tale che la responsabilità dell'istruzione competa ad un'associazione professionale e non più ad un ufficio cantonale.» Tre anni dopo, tuttavia, nessuno sembra essere soddisfatto del risultato. E neanche la commissione incaricata dall'Associazione dei Maestri Conducenti per la garanzia della qualità è riuscita a rimediare all'inconveniente.

### *Esempio 4*

#### **Christian Wasserfallen, deputato del PRL al Consiglio Nazionale, vuole abolire i corsi CFC**

Si tratta di inutili sprechi e speculazioni. Spendere fra i 500 e i 700 Fr. per i corsi di perfezionamento è un vero affronto, perché l'efficacia reale dei corsi CFC sarebbe altamente opinabile. Sottoporre gli allievi conducenti ad un corso di ripetizione dopo che hanno superato l'esame è un'inutile sovrachieria (Wasserfallen/Blick). Su questa linea, Wasserfallen ha lanciato una petizione ([www.neulenker-wknein.ch](http://www.neulenker-wknein.ch)) con lo slogan «Fermiamo la responsabilità penale per i neopatentati – eliminiamo i corsi di ripetizione obbligatori».

### *Esempio 5*

#### **I maestri conducenti fanno i furbi con le assicurazioni**

Molti maestri conducenti fanno pagare ai loro clienti un'assicurazione obbligatoria, che obbligatoria non è. La maggior parte delle scuole guida pretende che gli allievi conducenti paghino una tassa assicurativa. Questa è supposizione avanzata dalla trasmissione «Kassensturz» in un'inchiesta riguardante presunte tasse presso molte scuole guida. Nonostante un rappresentante dell'ASMC abbia spiegato che questa spesa, battezzata con l'infelice nome di «tassa allievi», faccia parte dei costi amministrativi, questo chiarimento è rimasto inascoltato cementando l'indecorsa immagine di approfittatori.



# «La qualità ha il suo prezzo»

La redazione ha pregato 15 tra esperti, presidenti di associazioni e rappresentanti di istituzioni riconosciute di esprimere la loro opinione in merito al contributo redazionale «Istruttori di guida al centro dei media». Tre associazioni hanno accolto la richiesta.

## Associazione Maestri Conducenti di Zurigo

**Punto 1:** Questa affermazione è falsa! Il maestro conducente che ricorre al terzo esame deve dimostrare che la formazione è conclusa.

Purtroppo fra i maestri conducenti ci sono alcune pecore nere che rovinano il buon nome di tutti gli altri. La maggior parte dei maestri conducenti compie un lavoro straordinario e opera in favore della sicurezza nel traffico delle strade svizzere come nessun altro.

**Punto 2:** «La qualità ha il suo prezzo» e se il prezzo alla conclusione dei corsi sia stato così caro o meno, non è affatto dimostrabile. I maestri conducenti che offrono lezioni davvero serie hanno bisogno alla fine di molte meno lezioni di guida con i loro allievi e solo in casi del tutto eccezionali fanno ripetere l'esame della patente.

**Punto 3:** La mia intervista con la signora Zanni è durata appena un'ora. E in quell'occasione ho avuto modo di notare che la signora Zanni ha un conto in sospeso con l'intera categoria dei maestri conducenti. Mi ha sottoposto sempre le stesse domande e ha cercato di tirarmi le parole, se non intere frasi, dalla bocca per mettere in cattiva luce i maestri conducenti. Da quest'intervista sono venute fuori solo tre frasi e nessuna di queste è stata riportata correttamente.

Se un maestro conducente reagisce male, è una cosa del tutto umana, se non proprio professionale. Ma: la maggior parte dei maestri conducenti offre un lavoro davvero eccellente!

**Punto 4:** Il signor Wasserfallen sulla sua homepage dipinge Peter Sauber come un esempio di virtù. Purtroppo però non è scritto da nessuna parte se e dove questo signore abbia preso la patente e se abbia frequentato i corsi CFC. Un parlamentare non dovrebbe esporsi con questi termini, dovrebbe piuttosto attendere la relazione UIIA e con questa sostenere le sue affermazioni ponendole su di un fondamento di fatto.

Sull'utilità dei corsi CFC si fa molta filosofia. Una possibilità sarebbe quella di condurre un sondaggio fra i partecipanti ai corsi. Menzionare solo gli esempi negativi, tuttavia, è ben poco professionale. Presso il Trainings-Center Drive Z di Zurigo le risposte dei partecipanti ai corsi vengono analizzate in forma anonima. Affermazioni del tipo «troppo caro» o «senza senso» rappresentano la minoranza. L'80 % dei partecipanti trova che i corsi siano magnifici.

**Punto 5:** La categoria dei maestri conducenti deve aver dimenticato di modificare questo concetto. Obbligatorio non si riferisce a qualcosa di stabilito a priori per legge. L'espressione è valida esclusivamente per quella singola scuola guida in cui si trova l'allievo. E questo chiarisce perché l'importo per i costi di assicurazione nella propria scuola guida è obbligatorio. Bisogna anche dire a chiare lettere che questo importo è stato inteso come obbligatorio in maniera analoga a quella di un'assicurazione malattie.

L'ASMC consiglia di chiamare questo importo in futuro con il nome di «importo amministrativo» in quanto le spese che esso contiene vanno ben oltre i soli costi assicurativi. In caso di incidente infatti, le seguenti occorrenze non vengono coperte:

- trasporto del veicolo in officina e successivo ritiro
- colloquio presso il luogo dell'incidente e con il carrozziere
- perdita di ore lavorative durante questo lasso di tempo
- chiamate telefoniche
- partecipazione ai costi di assicurazione (responsabilità civile, casco, persone a

bordo, grave negligenza, assicurazione malattie e incidenti)

- danni non coperti come cerchi, dicitura, pneumatici

## Associazione Maestri Conducenti del Canton Argovia

**Aumento dei risultati negativi nelle prove pratiche degli esami**

L'infinita segnaletica stradale riguardo a ingorghi, cantieri e incidenti mostrano che il traffico quotidiano è diventato più frenetico. Il fatto che non tutti gli automobilisti siano all'altezza di queste condizioni che necessitano di maggiore attenzione viene confermato dalle statistiche degli incidenti.

La crescente densità del traffico incrementa anche le esigenze di un maggiore impegno rivolte agli allievi conducenti. Queste esigenze possono essere soddisfatte soltanto grazie ad un'istruzione completa e professionale. Un'istruzione seria porta i futuri neopresentati ad un risultato positivo e garantisce i prerequisiti ottimali per affrontare la «giungla» delle nostre strade.

**Di seguito i motivi che più spesso portano ad un giudizio negativo in sede d'esame:**

Mancanza di conoscenze teoriche di base: spesso le risposte corrette per l'esame teorico vengono conservate soltanto nella memoria a breve termine. Al momento pratico nel traffico non è poi possibile farvi ricorso. Queste lacune di conoscenze devono essere colmate durante le lezioni di guida pratica.

Opinioni di una buona parte della società: l'automobilista migliore ha bisogno di pochissime lezioni di guida e per tutta la sua vita non frequenterà mai un corso di perfezionamento. Per questo motivo agli occhi degli allievi conducenti è più importante superare con successo l'esame pratico della patente e non ricevere un'istruzione alla guida completa. Molti genitori fanno pressione sui loro figli affinché si decidano «una volta per tutte» a tentare l'esame pratico della patente.

Tutti i veri professionisti si perfezionano. Soltanto la guida dell'auto sembra essere un diritto fondamentale. Anche dopo oltre cinquant'anni di pratica c'è sempre qualcuno che frequenta un corso di perfezionamento.

Il vero motto in questo contesto è «Learning by doing». Perché si tratta della vita delle persone.

**Questi fattori – elevato volume del traffico, mancanza di conoscenze di base e pressione sociale – influenzano anche molti maestri conducenti.**

Come conseguenza diretta, molto spesso alcune importanti lezioni per la guida vengono insegnate in maniera frammentaria, se non addirittura tralasciate in tronco. Il consolidamento e l'approfondimento delle conoscenze vengono spesso trascurati in tutti i livelli dell'istruzione. Di sovente nei corsi di perfezionamento – dove sono richiesti un comportamento indipendente e capacità di previsione in situazioni di traffico difficili – non vengono insegnati gli argomenti completi oggetto della formazione.

«L'esperto ha a disposizione appena un'ora di tempo per l'esame. Non può di certo verificare tutti i punti del programma – quindi speriamo per il meglio!» questo sembra essere il motto di alcuni allievi.

Ma chiediamoci dunque, secondo il futuro automobilista è davvero «meglio» se viene lasciato libero di correre per le strade con un'istruzione «a metà»? Le cifre degli incidenti ci insegnano qualcos'altro.

Va aggiunto che gli allievi conducenti che mostrano delle lacune lamentano ansia da esame, problemi di sonno e paura di fallire. Quando viene loro chiesto di esprimere un'autovalutazione, queste sono alcune delle risposte che vengono fuori:

*«Il parcheggio so farlo solo in avanti!»  
«In galleria non ci sto gran che bene!»  
«Evito le grandi città il più possibile!»  
«Nel traffico dell'ora di punta non mi sento proprio a mio agio!»  
«I ciclisti mi danno del vero filo da torcere!»*

*«La storia del tram non l'ho proprio capita tutta!»*

*«Per me l'entrata in autostrada è proprio uno spauracchio!»*

A sentire queste affermazioni verrebbe quasi voglia di rispondere: «Qualche ora di guida in più con la dovuta serietà e la tua vita sarà di gran lunga più facile.»

## **Associazione Svizzera Maestri Conducenti ASMC**

L'occasionale sberleffo pubblico dei maestri conducenti è un'attività ben amata sia dai media che dalla classe politica, analogamente ai rimproveri indirizzati al «corpo docente incompetente» e a «funzionari fannulloni». La categoria dei maestri conducenti si guarda bene dal prestare attenzione a simili chiacchiere e articoli, e preferisce qualificarli piuttosto per quello che sono: un tentativo populistico di ingraziarsi i politici come nel caso del deputato radicale al Consiglio Nazionale Wasserfallen con la sua petizione per l'abolizione dell'istruzione a 2 fasi, nel tentativo semplicemente scandalistico di aumentare le sue quote.

Ad interessarsi della tematica dei maestri conducenti sono soprattutto deputati senza incarichi di governo o i media che si elevano a rappresentanti del «comune cittadino» come la rivista «Beobachter» o trasmissioni televisive come «Kassensturz». Sul fatto che spesso saltino fuori inesattezze come quella dell'«obbligo di assicurazione» diffusa da «Kassensturz» purtroppo non c'è da discutere, nonostante queste vadano a danno dell'immagine della categoria dei maestri conducenti, soprattutto se non si tirano le conseguenze da una situazione certamente criticabile. L'ASMC ha proposto ai suoi membri delle misure di comportamento adeguate.

### **Il pomo della discordia: le finanze**

Il tema dei maestri conducenti risulta molto utile perché tutti quelli che vogliono mettersi alla guida di un veicolo motorizzato devono superare un esame. Le probabilità che qualcuno superi l'esame senza problemi in assenza di una buona istruzione professionale da parte di un maestro di guida sono molto ridotte. Le ore di guida, per le quali va pagato il prezzo della qualità, dal punto di vista degli allievi non sono proprio a buon mercato.

Lo sforzo di superare l'esame con un dispendio di mezzi economici ridotti è comprensibile e anche legittimo dalla prospettiva dei giovani. Risultati negativi al primo e non raramente anche al secondo tentativo sono purtroppo conseguenze inevitabili. Il Canton Zurigo di cui si è fatto menzione, con la sua media di bocciature del 39,1 % (e non del 45 %!) nel 2011 e del 39,6 % dell'anno precedente, non è poi molto lontano dalla media totale svizzera dei due anni presi in considerazione del 35,3 % ed è notevolmente in avanti rispetto al Canton Vaud e al Canton Neuchâtel che hanno raggiunto solo posizioni peggiori.

Dall'altra parte si sparge la voce in merito a quali sono le «pecore nere» con prezzi da dumping che si farebbe meglio ad evitare. Non si può discutere neanche sul fatto che la formazione dei prezzi sia una tematica a lunga vita. Ma anche in questo senso i maestri conducenti non sono di certo un'eccezione, anzi trovano ottima compagnia in dentisti, meccanici, imprese di trasporto pubblico, la Swisscom e la Posta. E chi fa i calcoli non ha certamente bisogno di temere le critiche.

### **Formazione professionale come pietra miliare**

L'esame professionale riconosciuto in tutta la confederazione introdotto quattro anni fa, della cui qualità si occupa l'Associazione dei Maestri Conducenti rappresenta una pietra miliare nella storia della professione del maestro conducente in Svizzera: per la prima volta tutti i maestri conducenti vengono formati seguendo disposizioni uniformi e sottoposti alla verifica della loro idoneità professionale. L'istruzione alla guida offerta da professionisti diplomati mostra un alto livello di qualità coerente in tutta la Svizzera. E tutto questo non può essere realizzato dall'oggi al domani. Addossare queste circostanze alla commissione garante della qualità per l'immagine professionale della ASMC (QSK) non è per niente lecito.

Della QSK fanno parte anche non membri della ASMC. Questa commissione è sottoposta a supervisione da parte dell'UFFT.



## Themenvorschau für Ausgabe 4 vom 21. Dezember 2012



7 Jahre WAB-Kurse:  
das ASTRA zieht eine  
erste Bilanz



Serie:  
Das ideale  
Fahrschulfahrzeug

### Inserenten-Verzeichnis dieser Ausgabe

	Seite
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Driving Center, Safenwil	5
KIA, Safenwil	5
Acadevia, Wohlen	11
Live-saver, Romanshorn	11
Quality Alliance, Eco-Drive, Zürich	11
Weckerle, Allschwil	11
Let's drive, Brunner AG, Kriens	12
Fahrschul-Center, Zürich	15
FATech, Aarau Rohr	15
Emil Frey, Safenwil	15
Hasan Kalender, Hagendorn	15
Stauffer-Garage, Luzern	15
MINI, Dielsdorf	19
Auto Grädel AG, Bern	23
SanPool, Basel	23
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	23
Motor-Presse AG, Volketswil	30
Hänni Mikhaïl Verlag, Oberhofen	40

### Autoren dieser Ausgabe

	Seite
Willi Wismer	7
Stefan Fritschi	20
Richard Meinert	20
Rolf Grob	28

### 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 3619 FahrlehrerInnen

### Termine für die nächsten Ausgaben *FL-magazin*

Ausgabe	Erscheinungstermin	Redaktionsschluss
4	21. Dezember 2012	28. November 2012
1	29. März 2013	5. März 2012



### Aus den Sektionen

Fahrschulen Zentralschweiz

**WEIKO 26. November 2012**

Psychologisch-pädagogische Aspekte des Fahrunterrichts

in 6023 Rotenburg LU

Anmeld. Auf [www.f-z.ch](http://www.f-z.ch)

oder Tel 079 643 03 40

# 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)



Mehr Infos und Bestellungen:

[www.verkehrstheorie.ch](http://www.verkehrstheorie.ch) – [info@verkehrstheorie.ch](mailto:info@verkehrstheorie.ch) – Telefon 033 243 21 05 – Mobile 079 404 48 55

**asa**

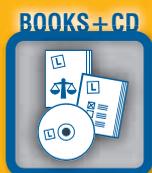
ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES  
EINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER  
CIRCOLAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE



VP: CHF 39.–



VP: CHF 59.–



VP: CHF 72.–



VP: CHF 69.–



«Auto Theorie»

  
[verkehrstheorie.ch](http://verkehrstheorie.ch)

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