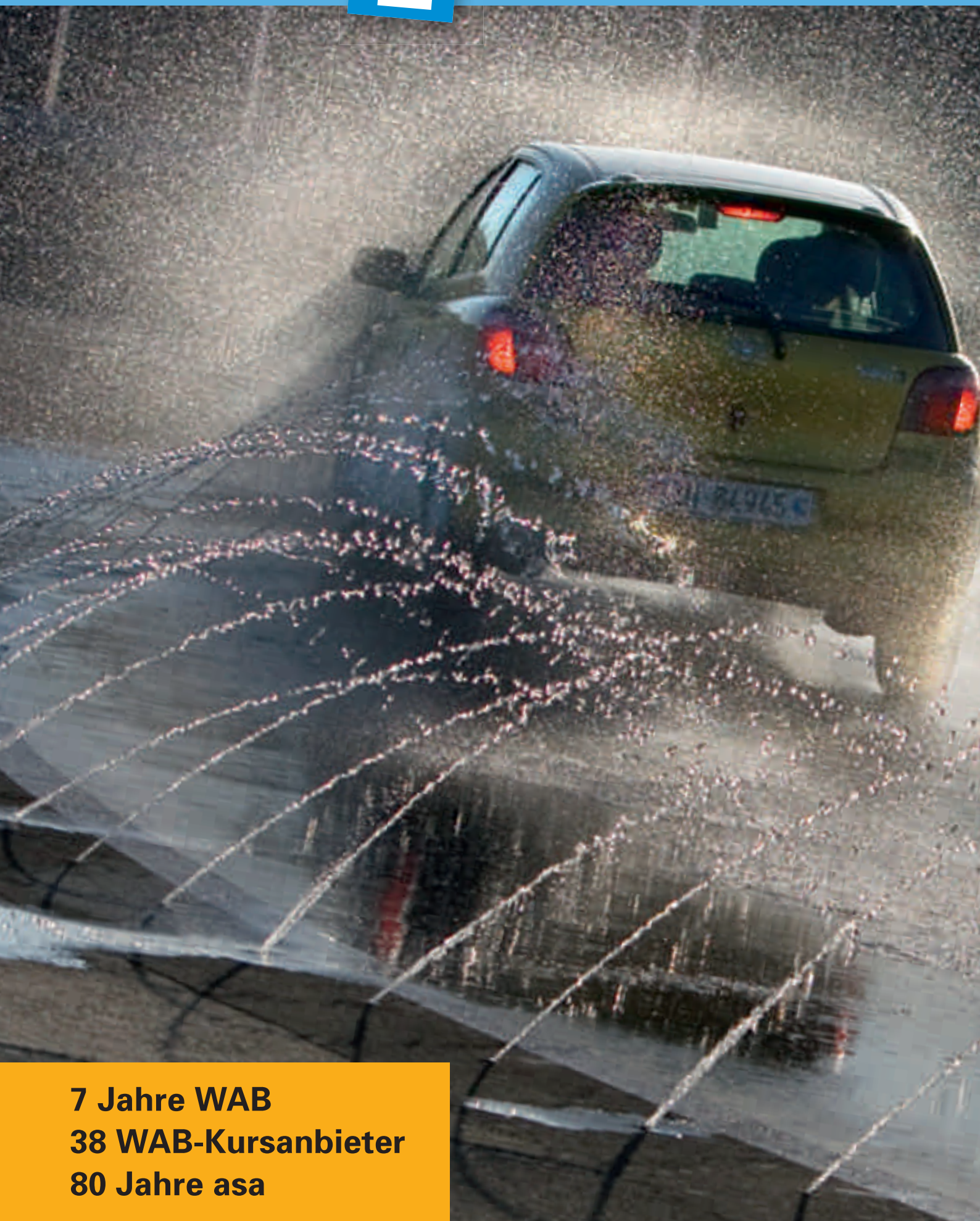
Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
4/2012

FL magazin



7 Jahre WAB
38 WAB-Kursanbieter
80 Jahre asa

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

Tel: 043 377 12 40

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

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
TrainingsCenter Drive Z

Sehr geehrte Fahrlehrerschaft

Werner Kirschbaum

7 Jahre WAB

Seit November liegt nun die Studie der bfu über die Wirksamkeit der WAB-Kurse vor. Sie attestiert der Zweiphasenausbildung eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Verdichtet auf das Wesentliche hat sie jedoch auch die folgenden Verbesserungsvorschläge herausgeschält:

- Optimierung von Fahrausbildung und Führerprüfung
- Neulenker sollten die WAB-Kurse früher besuchen
- Überprüfung der Kurse durch QSK
- bessere Abstimmung der Inhalte von Phase 1 und 2

Weitere Details können Sie im Bericht auf Seite 6 in dieser Ausgabe lesen. Auf den Folgeseiten äussern sich vier WAB-Kurs-Veranstalter zu Fragen der Redaktion. Und auf den Seiten 11–13 zeigen wir alle WAB-Plätze und -Veranstalter der Schweiz.

80 Jahre asa

In diesem Jahr feiert die Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa ihr 80-jähriges Jubiläum. *FL-magazin* würdigt aus diesem Anlass die Leistungen und macht mit Zahlen und Organigramm auf die komplexen Arbeiten dieser Institution aufmerksam. Lesen Sie auf Seite 14 das Interview mit Sven Britschgi, dem Geschäftsführer der asa. Happy Birthday!

98% der Schweizer Fahrlehrerschaft

erhalten das *FL-magazin*. Darauf sind wir stolz. Als wir vor zwei Jahren mit der Evaluation für das Projekt *FL-magazin* starteten, hatten wir zwar konkrete Vorstellungen zu redaktionellen Themen, zum Marketing und zu den Verbreitungszahlen. Nun liegt bereits die vierte Ausgabe vor Ihnen. Und wir sind begeistert, in welch kurzer Zeit Sie als Leserin und Leser – und auch alle Anzeigenkunden – uns so viel Vertrauen schenken. Herzlichen Dank!

Herausgeber, Redaktion und Verlag wünschen Ihnen eine spannende Lektüre, ruhige Festtage und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2013.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

INHALT

Editorial 3

Ausbildung
Sieben Jahre WAB 6

Übersicht WAB-Kursanbieter in der Schweiz 11

Porträt
80 Jahre asa 14

Technik
Das CO_2-Gesetz kann kommen – Diesel 16

PW
Serie: Das «ideale» Fahrschulfahrzeug 18

Politik
CO_2-Rabatte: Gut informiert = Steuern sparen 20

Klassik
Die Revolution der Kadetten 24

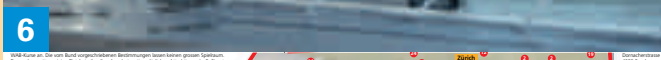
LKW
Immer weniger LKW-Prüfungen 30

Interview
Stellungnahmen zum Chauffeurmangel 31

Partie française 34

Parte italiana 39

Letzte Seite 45



Driving Center
www.drivingcenter.ch

Das Driving Center Schweiz befasst sich seit 1978 mit der Weiterbildung von FahrzeuglenkerInnen. Seit 21. April 2005 ist es vom ASTRA als offizielle Moderatoren-Ausbildungsstätte anerkannt.

WAB-Moderatoren-Seminar

Durchführung im Mai/Juni 2013

Vormodul 2 (April 2013)
Vormodul 3 (April 2013)
Hauptmodul (Mai/Juni 2013)

Bei bestandener WAB-Moderatorenprüfung und anschliessender Vertragsunterzeichnung beim Driving Center Schweiz oder der Antischleuderschule Regensdorf werden 50 % der Seminarkosten auf Antrag von der „Stiftung für sicheres Autofahren“ zurück erstattet.

Details und Anmeldungen:
www.drivingcenter.ch
oder Tel. 058 364 52 52

Zweiphasenausbildung verbessert die Verkehrssicherheit

7 Jahre WAB

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) die Wirkung der Zweiphasenausbildung evaluiert. Der Schlussbericht zeigt, dass der Rückgang der durch junge Neulenkende verursachten schweren Unfälle stärker ist als der durchschnittliche Rückgang in allen Alterskategorien. Er zeigt aber auch Verbesserungsmöglichkeiten auf. Die bfu schlägt deshalb Optimierungsmassnahmen vor.

Der Bericht zeigt grundsätzlich ein positives Bild. Der Rückgang der Verkehrsunfälle mit schwer oder tödlich verletzten Menschen, die durch junge Neulenkende verursacht werden, ist wesentlich stärker als der durchschnittliche Rückgang in allen Alterskategorien. Diese Differenz beträgt mehr als zehn Prozent. Bei der Selbstgefährdung der Neulenkenden (z. B. Selbstunfälle) liegen die Ergebnisse jedoch im Bereich der Zufallsschwankungen. Die Detailanalysen haben weiter aufgezeigt, dass sich die positiven Resultate nicht systematisch über alle Altersgruppen und alle Fahrjahre zeigen. In Anbetracht der schwierigen Datenlage, der Datenlücken und Unsicherheiten in der Modellierung der weiteren Entwicklung der Unfallzahlen (allgemeiner Sicherheitstrend) sind die Resultate zurückhaltend zu interpretieren.

«Neulenker sollen die Kurse früher besuchen.»

Ergänzend zu den Unfallanalysen hat die bfu quantitative und qualitative Befragungen bei den Neulenkenden durchgeführt, um die Auswirkungen auf der Wissens-, Einstellungs- und Verhaltensebene zu überprüfen. Diese Daten belegen die positiven Auswirkungen der Sanktionsandrohung: Neulenkende lassen sich von der angedrohten Annullierung des Ausweises auf Probe positiv beeinflussen. Erfreuliche Effekte zeigen sich auch beim Thema umweltschonendes Fahren. Indessen können die Sicherheitseffekte der Weiterbildungskurse nicht im erwarteten Ausmass nachgewiesen werden. Die bfu erklärt sich dies mit der anspruchsvollen Umsetzung und dem erst relativ späten Besuch der Kurse.

Weiteres Vorgehen

In Anbetracht des erhöhten Unfallrisikos von jungen Neulenkenden stellt die Zweiphasenausbildung in Verbindung mit dem Führerausweis auf Probe eine sinnvolle Präventionsmassnahme dar. Sie soll optimiert werden.

Konkret empfiehlt die bfu, den ersten Teil der obligatorischen Weiterbildungskurse bereits in den ersten Monaten nach der Führerprüfung zu absolvieren. Angesichts der Tatsache, dass das Unfallrisiko in den ersten Monaten des Führerausweisbesitzes am höchsten ist, werden die Kurse heute zu spät besucht (der erste Kurstag durchschnittlich 16 Monate nach der praktischen Prüfung, der zweite Kurstag nach 26 Monaten). Eine deutlich frühere Absolvierung der Kurse birgt somit ein grosses Sicherheitspotenzial. Eine Qualitätssicherungskommission der Kantone überprüft zudem laufend die Qualität der Kurse und ordnet bei Bedarf umgehend Optimierungsmassnahmen an.

Im ASTRA laufen bereits Arbeiten zur Optimierung der ersten Ausbildungsphase und zur

Prüfung der Übernahme der dritten Führerschein-Richtlinie der EU (OPERA-3). Im Rahmen von OPERA-3 werden hauptsächlich die obligatorischen Ausbildungs- und Prüfungsteile der ersten Phase, das heisst die Fahrausbildung und die Führerprüfung, durchleuchtet und optimiert. Die Ausbildungs- und Prüfinhalte sollen künftig ein besseres Fundament für die zweite Phase der Weiterbildung nach bestandener Prüfung legen. Umlagerungen von Ausbildungsinhalten von der zweiten in die erste Phase werden geprüft und sollen besser aufeinander abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang wird das ASTRA auch die Vorschläge der bfu prüfen.

Die Verbesserungsvorschläge zur Zweiphasenausbildung könnten voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2013 den Kantonen und interessierten Organisationen zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Weitere Informationen: www.astra.admin.ch

Anzeige

7 Jahre WAB – eine erste Bilanz

Die seit Ende 2005 geltenden Weisungen des Bundes bezüglich der obligatorischen WAB-Kurse für Kandidaten mit Führerausweis auf Probe werden immer wieder öffentlich diskutiert.

In den Medien wurde berichtet, es könnte Änderungen bei den obligatorischen WAB-Kursen geben. Insbesondere der WAB-2-Kurs geriet dabei in die Kritik.

Am 23.11.2012 wurde der Bericht der bfu zur Veröffentlichung freigegeben. Die Redaktion des *FL-magazins* greift dieses Thema auf, veröffentlicht den bfu-Bericht (Seite 6) und gibt interessierten WAB-Kurs-Anbietern im *FL-magazin* eine Plattform, sich zu den Fragen der Redaktion zu äussern.

Silvio A. Barfuss

Delegierter des VR der Fahrzentrum Lyss AG, Bern

Welche Details sollten bei den WAB-1- und WAB-2-Kursen geändert werden?

Unsere Erfahrungen während der letzten sieben Jahre haben gezeigt, dass viele WAB-Kurs-TeilnehmerInnen sehr unsicher fahren und das Fahrzeug nicht beherrschen. Unsere WAB-2-Moderatoren müssen regelmässig eingreifen, um während des praktischen Fahrteils Unfälle zu vermeiden. Das zeigt, dass die WAB-Kurse einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

Wir sehen Verbesserungsmöglichkeiten im Sinne von Feinjustierungen, die man vornehmen muss, sobald gesicherte Auswertungen vorliegen.

Kursteilnehmer klagen über zu hohe Preise. Welches ist Ihr Argument dagegen?

Als die Kurse und deren Inhalte noch unbekannt waren, hatten wir bedeutend mehr kritische Bemerkungen zu den Preisen als heute. Dieses «Problem» wird heute von einer verschwindend kleinen Gruppe von angehenden WAB-Besuchern und einzelnen, leider schlecht informierten Politikern hochstilisiert.

Wir müssen uns an Auflagen des Gesetzgebers halten, um die Kurse auf einer abgesperrten Anlage mit einer Mindestfläche von 8000 m² durchführen zu können. Der Landerwerb und weitere vorgeschriebene technische Einrichtungen verlangen eine erhebliche Investition. Die unserer Preisgestaltung zu Grunde liegende Formel ist einfach: hohe Investitionskosten, hohe Kapitalkosten, hoher Abschreibungsbedarf und hohe Betriebskosten = hoher Verkaufspreis.

Wie stehen Sie zur Subventionierung von WAB-Kursen durch Bund, Kanton oder andere Organisationen?

Wenn ich volkswirtschaftlich denke, so lehne ich eine Subvention klar ab, weil Kosten dort getragen werden müssen, wo sie anfallen (Verursacherprinzip).

In welche Richtung hat sich seit Einführung der WAB-Kurse das Berufsbild der Fahrlehrerschaft in den Augen der Bevölkerung verändert?

Ich konnte keine entsprechenden Beobachtungen machen. Allerdings bin ich der Meinung, dass sich infolge der hohen Kursqualität der WAB-Kurse das Berufsbild der Fahrlehrer sicher nur verbessern kann.

In welchen Bereichen arbeiten Sie mit regionalen/nationalen Partnern zusammen?

Wir arbeiten mit Autoimporteuren, Treibstofflieferanten und Restaurants eng, aber unverbindlich zusammen.

Welche Leistungen bieten Sie neben den WAB-Kursen in Ihrem Driving-Center an?

Wir bieten fakultative Weiterbildungskurse vor allem, aber nicht ausschliesslich, für Firmen an.

Was leistet Ihre Organisation, um die Akzeptanz der WAB-Kurse zu verbessern?

Wir bauen einige zusätzliche «Fun»-Elemente (Einsatz eines Brake- und eines Crash-Cars) in unsere Kurse ein. Auch nehmen wir die Einträge in unserem Gästebuch ernst und beantworten alle Fragen sehr ausführlich.

Was unterscheidet Ihr Konzept von anderen Kursanbietern/Platzbetreibern?

Unterschiede gibt es in der Platzgrösse. Die Fahrzentrum Lyss AG verfügt über 12 000 m² an bester Lage.

Ist die Moderatorentätigkeit eine sinnvolle Herausforderung für Fahrlehrer?

Ja, auf jeden Fall. Ein Fahrlehrer kann durch eine Moderatorentätigkeit sein Wirkungsfeld erweitern (Job-Enrichment) und seine Fahrschule mit regelmässigen Einnahmen absichern (Diversifikation). So entstehen Synergien, welche gewinnbringend für das eigene Unternehmen genutzt werden können (massive Erhöhung des Bekanntheitsgrades eines Fahrlehrers).

Deshalb kann ich allen unternehmerisch denkenden und initiativen Fahrlehrern eine Moderatorentätigkeit empfehlen.

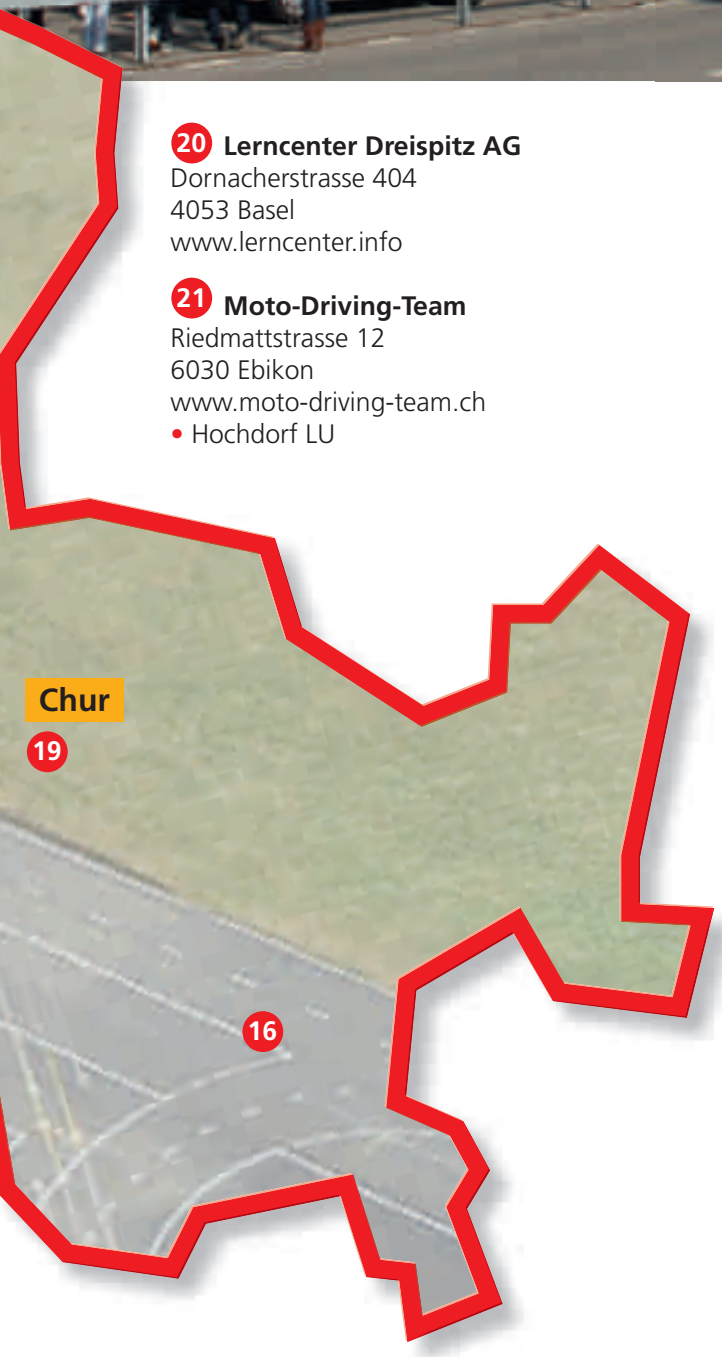
Sven Friesecke

Weiterbildung Driving Center Schweiz, Safenwil

Welche Details sollten bei den WAB-1- und WAB-2-Kursen geändert werden?

Da seit der Einführung der Zweiphasenausbildung die Teilnahme von Junglenkern an den freiwilligen Kursen massiv zurückgegangen ist, wäre es für die Teilnehmer von Interesse, wenn die Kursinhalte mehr den Erwartungen der Teilnehmer entsprechen. Die Absolventen der Kurse möchten oft mehr fahraktive Übungen, die den Kurs attraktiver gestalten würden.

Kursteilnehmer klagen über zu hohe Preise. Welches ist Ihr Argument dagegen?



20 Lerncenter Dreispitz AG
Dornacherstrasse 404
4053 Basel
www.lerncenter.info

21 Moto-Driving-Team
Riedmattstrasse 12
6030 Ebikon
www.moto-driving-team.ch
• Hochdorf LU

22 Safe Driving SA Osogna CORSI 2 FASI
Casella postale 1517
6710 Biasca
www.corsi2fasi.ch
• Osogna TI

23 TCS Section Vaudoise
Route de Dizy 4
1304 Cossonay-Ville
www.sectionvd.tcs.ch
• Granges-Paccot FR
• Lausanne VD

24 TCS Sektion Aargau
TCS Zentrum
5505 Brunegg
www.tcs-aargau.ch
• Frick AG

25 TCS Sezione Ticino
Casella postale 581
6802 Rivera
www.tcs-ticino.ch

26 TCS, Test & Training, Betzholz
8340 Hinwil
www.test-und-trainingtcs.ch

27 TCS, Test & Training, Derendingen
Längackerstrasse
4552 Derendingen
www.derendingen.tcs.ch

28 TCS, Test & Training, Stockental
3623 Niederstocken
www.test-und-trainingtcs.ch
• Allmendingen BE • Emmen LU
• Ittigen BE • Oensingen SO
• Sarnen OW • Sursee LU
• Visp VS

29 TCS, Test & Training, Suisse Romande
ch. de Blandonnet 4
1214 Vernier
www.test-und-trainingtcs.ch
• Biel BE • Fontaines NE
• Lignières NE • Oensingen SO
• Plantin GE

30 VAZ Verkehrsausbildungs-zentrum Erstfeld AG
Breiteli 22, 6472 Erstfeld
www.vaz-tcs.ch • Brunnen SZ
• Ruswil LU • Willisau LU
• Zug

31 Verkehrssicherheits-zentrum Mittelland AG
Brunnmatt
4914 Roggwil
www.vsz-mittelland.ch
• Burgdorf BE • Horw LU
• Huttwil BE • Liestal BE
• Oensingen SO

32 Verkehrssicherheits-zentrum Thurgau
8570 Weinfelden
www.vsztg.ch
• St. Gallen

33 Verkehrszentrum Glarnerland
AG Rösslistrasse 15
8752 Näfels
www.vzg-ag.ch
• Mollis GL

34 Verkehrszentrum Tuggen AG
Betti 80
8856 Tuggen
www.verkehrszentrum.ch
• Rüti ZH • Sargans SG
• Thalwil ZH

35 WAB Team Nidwalden
Breitenweg 4
6370 Stans
www.fznw.ch

36 WAB Weiterausbildung GmbH
Dornacherstrasse 74
4053 Basel
www.wabgmbh.ch

37 WAB Zentralschweiz AG
Schützeberg 2
6017 Ruswil
www.wabzentralschweiz.ch

38 Zentrum für Verkehrssicherheit Schweizersbild AG
Schweizersbildstrasse 77
8200 Schaffhausen
www.zvsag.ch

15 = 1. Kurstag
• = 2. Kurstag

80 Jahre asa

Happy Birthday!

Das *FL-magazin* gratuliert zum Jubiläum und schaut aus diesem Anlass hinter die Kulissen der asa. Seit 80 Jahren engagiert sich die asa für die Strassenverkehrsämter der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein. Als Informationsdrehscheibe koordiniert sie die einheitliche Umsetzung der Vorgaben des Bundes auf Kantonsebene. Dabei bietet sie Support für alle Strassenverkehrsämter und verzichtet so auf aufwandintensive Einzellösungen. Die asa ist die Dienstleisterin für die Strassenverkehrsämter.

Die asa in Zahlen

- 5,2 Millionen zugelassene Fahrzeuge (Stand 2012)
- jährlich rund 80 000 Neulenker
- aktuell ca. 90 000 Chauffeure
- seit Inkrafttreten der CZV über 285 000 absolvierte Kurstage
- 500 000 Rohlinge/Jahr für die Produktion der Führerausweise im Kreditkartenformat

Sven Britschgi, Geschäftsführer asa

«Eine Plattform für 26 Kantone»

Aus welchen Gründen wurde 1932 die asa ins Leben gerufen?
Die Gründung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (asa) im Jahr 1932 erfolgte mit dem Ziel der Vereinheitlichung der Zulassungsbedingungen von Fahrzeugen und deren Lenkerinnen und Lenkern. Bis dahin waren die Zulassungsvorschriften von Fahrzeugen sowie die Führerprüfung, Herausgabe von Ausweisen und Nummern sehr unterschiedlich und auch oft noch bei der Polizei angesiedelt. Erst ab den 20-er Jahren hatte der Bund die Kompetenz, gesetzgeberisch tätig zu sein, und ein Konkordat der Kantone organisierte bis dahin das Notwendigste wie z. B. die Nummernzuteilung der Fahrzeugschilder. Im Jahr 1932 stimmten die eidgenössischen Räte dem Gesetz über den Verkehr von Automobilfahrzeugen und Fahrrädern zu. Das war gleichzeitig auch die Geburtsstunde der asa.

Welche Aufgaben hatte die asa in den Gründungsjahren?
Nach der Gründung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter – damals noch unter dem Namen VSA – war es deren Hauptaufgabe, koordinierend zu wirken in der Prüfung und Zulassung von Fahrzeugen und Fahrern. Zuerst ging es um die Anerkennung von Führerausweisen und einheitlichen Kontrollschildern und zum Beispiel im Prüfungsbereich um die «Reaktionszeit von Fahrzeugführern in Gefahrensituationen». Die asa wollte von Anfang an die einheitliche Anwendung der Verkehrsvorschriften in den Kantonen fördern. Bald kam auch die branchenspezifische Ausbildung aller Mitarbeitenden der kantonalen Strassenverkehrsämter dazu.

In den Informationen rund um den Geburtstag der asa war der Begriff E-Government zu lesen. Wie wird die Informations- und Kommunikationstechnologie heute und in Zukunft bei der asa eingesetzt?

Die asa realisiert wo immer möglich das Informations- und Dienstleistungsangebot über das Internet. Sei dies nun zwischen der asa und den Strassenverkehrsämtern oder gegenüber den Kunden. Wir haben für die obligatorischen Weiterbildungen der Neulenker, Chauffeure, Fahrlehrer und Gefahrgutfahrer jeweils spezifische Internetseiten bereitgestellt, wo neben allen relevanten Informationen auch der individuelle Weiterbildungsstand abgefragt werden kann. Für die allgemeinen Fragen im Bereich der Verkehrszulassung von Personen oder Fahrzeugen haben wir nationale Internetseiten entwickelt. Das Ziel der asa ist es, möglichst alle national einheitlichen Dienstleistungen und Informationen rund um die Uhr verfügbar zu machen. Statt 26 kantonale Lösungen streben wir eine Plattform an, die dem Bürger dann auch bekannt ist. Das ergibt Kosteneinsparungen für die Kantone und vereinfachte Abläufe für die Kunden, die heute nicht mehr kantonal orientiert sind.

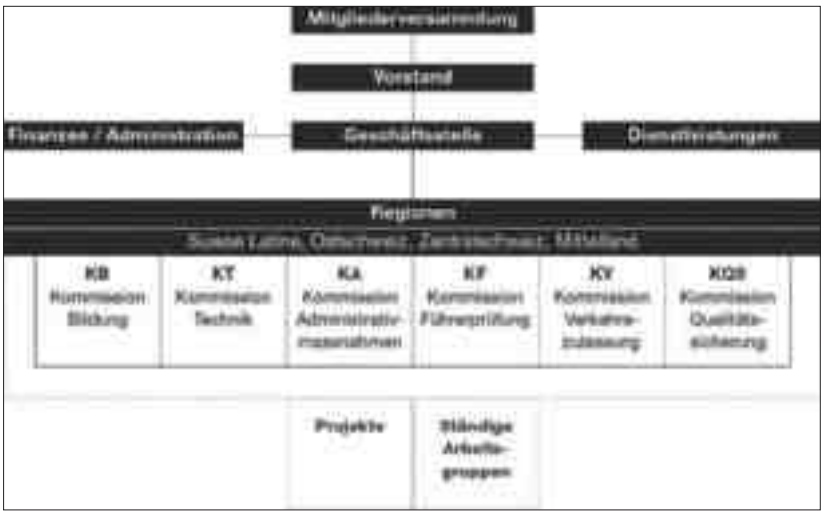
Welche Zukunftsprojekte/Aufgaben sind seitens der asa in Planung?

Sicher wird uns in naher Zukunft die Umsetzung der Vorgaben aus dem Projekt OPERA-3 des ASTRA beschäftigen. In Bezug auf die theoretische und praktische Prüfung und die Aus- und Weiterbildung der Verkehrsexperten sind grössere Herausforderungen zu leisten. In diesem Zusammenhang sehen wir die Einführung der elektronischen Führerprüfung respektive die Erfassung der Prüfungsfahrt mit einem Tabletcomputer als Applikation der Zukunft. Damit ergeben sich neue Möglichkeiten betreffend Auswertung und Rückmeldung an Fahrschüler und Fahrlehrer.

Aus Sicht der Fahrlehrerschaft wird seit Jahren eine Führerprüfung der Kat. A + B gefordert, die keine kantonalen Unterschiede aufweist. So ist es längst kein Geheimnis mehr, dass es bei der Prüfungsdauer und der Prüfungsanforderung kantonale Unterschiede gibt. Was unternimmt die asa, um möglichst bei allen Kantonen gleiche Bedingungen zu schaffen?

Die asa hat mit der Richtline 7, «Abnahme von praktischen Führerprüfungen» die Basis für eine einheitliche Führerprüfung geschaffen. Die Prüfungsanforderungen sind gegeben. Aber es ist schon so, dass dort, wo Menschen in einem dynamischen Umfeld wie dem Strassenverkehr prüfen, auch unterschiedliche Schwerpunkte entstehen können. Bei der Ausbildung und somit bei den Fahrlehrern ist das ja nicht anders. Aber wie erwähnt sehen wir mit der elektronischen Führerprüfung die Möglichkeit, in Zukunft die Prüfungsanforderungen weiter zu vereinheitlichen und noch besser zu beurteilen.

Wer ist zuständig bei der asa?



Das CO_2-Gesetz kann kommen Diesel

Ob Kleinstwagen oder Familienvan – ein Durchschnittsverbrauch von vier bis fünf Litern Diesel ist erreicht.

Ford Fiesta

Kleinwagen

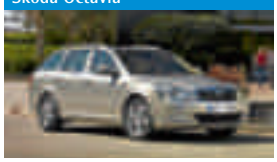
Marke	Modell	Ausführung/Karosserie	Verbrauch	CO_2	Treibstoff	Preis ab Fr.
FORD	FIESTA	1.6 TDCi Econetic	3,3 l/100 km	87 g/km	Diesel	24 980
VW	POLO	1.2 TDI BlueMotion	3,3 l/100 km	87 g/km	Diesel	24 900
CITROËN	C3	1.4 e-HDI	3,4 l/100 km	87 g/km	Diesel	25 150
SEAT	IBIZA	1.2 TDI E-Ecomotive	3,4 l/100 km	89 g/km	Diesel	21 600
SKODA	FABIA	1.2 TDI Greenline	3,4 l/100 km	89 g/km	Diesel	24 370

Renault Megane

Untere Mittelklasse

Marke	Modell	Ausführung/Karosserie	Verbrauch	CO_2	Treibstoff	Preis ab Fr.
RENAULT	MEGANE	dCi 110	3,5 l/100 km	90 g/km	Diesel	29 800
OPEL	ASTRA	1.7 CDTi Ecoflex	3,7 l/100 km	99 g/km	Diesel	31 400
HYUNDAI	i30	1.6 CRDi	3,7 l/100 km	97 g/km	Diesel	22 990
AUDI	A3	1.6 TDIe	3,8 l/100 km	99 g/km	Diesel	31 650
SEAT	LEON	1.6 TDI E-Ecomotive	3,8 l/100 km	99 g/km	Diesel	31 050

Skoda Octavia



Mittelklasse

Marke	Modell	Ausführung/Karosserie	Verbrauch	CO_2	Treibstoff	Preis ab Fr.
SKODA	OCTAVIA	1.6 TDI Greenline	3,8 l/100 km	99 g/km	Diesel	32 530
BMW	3ER	320d EfficientDynamics Edition	4,1 l/100 km	109 g/km	Diesel	51 200
PEUGEOT	508	1.6 e-HDI	4,2 l/100 km	109 g/km	Diesel	38 450
VW	JETTA	1.6 TDI BlueMotion Tech.	4,2 l/100 km	109 g/km	Diesel	33 800
RENAULT	LAGUNA G.T.	dCi 110	4,2 l/100 km	110 g/km	Diesel	37 200

Ford Mondeo

Obere Mittelklasse

Marke	Modell	Ausführung/Karosserie	Verbrauch	CO_2	Treibstoff	Preis ab Fr.
FORD	MONDEO	1.6 TDCi Econetic	4,3 l/100 km	114 g/km	Diesel	37 900
OPEL	INSIGNIA	2.0 CDTi Ecotec	4,3 l/100 km	115 g/km	Diesel	42 900
SKODA	SUPERB	1.6 TDI Greenline	4,4 l/100 km	114 g/km	Diesel	41 150
BMW	5ER	520d EfficientDynamics Edition	4,5 l/100 km	119 g/km	Diesel	62 700
VOLVO	V70	D2 DrivE	4,5 l/100 km	119 g/km	Diesel	45 700

Smart Fortwo

Cabriolet/Roadster

Marke	Modell	Ausführung/Karosserie	Verbrauch	CO_2	Treibstoff	Preis ab Fr.
SMART	FORTWO	40 kW pure cdi	3,3 l/100 km	87 g/km	Diesel	21 700
MINI	CABRIO	Cooper D	4,0 l/100 km	105 g/km	Diesel	34 600
AUDI	A3	1.6 TDI	4,1 l/100 km	114 g/km	Diesel	39 550
AUDI	A5	2.0 TDI	4,4 l/100 km	115 g/km	Diesel	51 050
PEUGEOT	207 CC	1.6 HDI	4,8 l/100 km	124 g/km	Diesel	33 700

Mini Countryman

SUV/Geländewagen

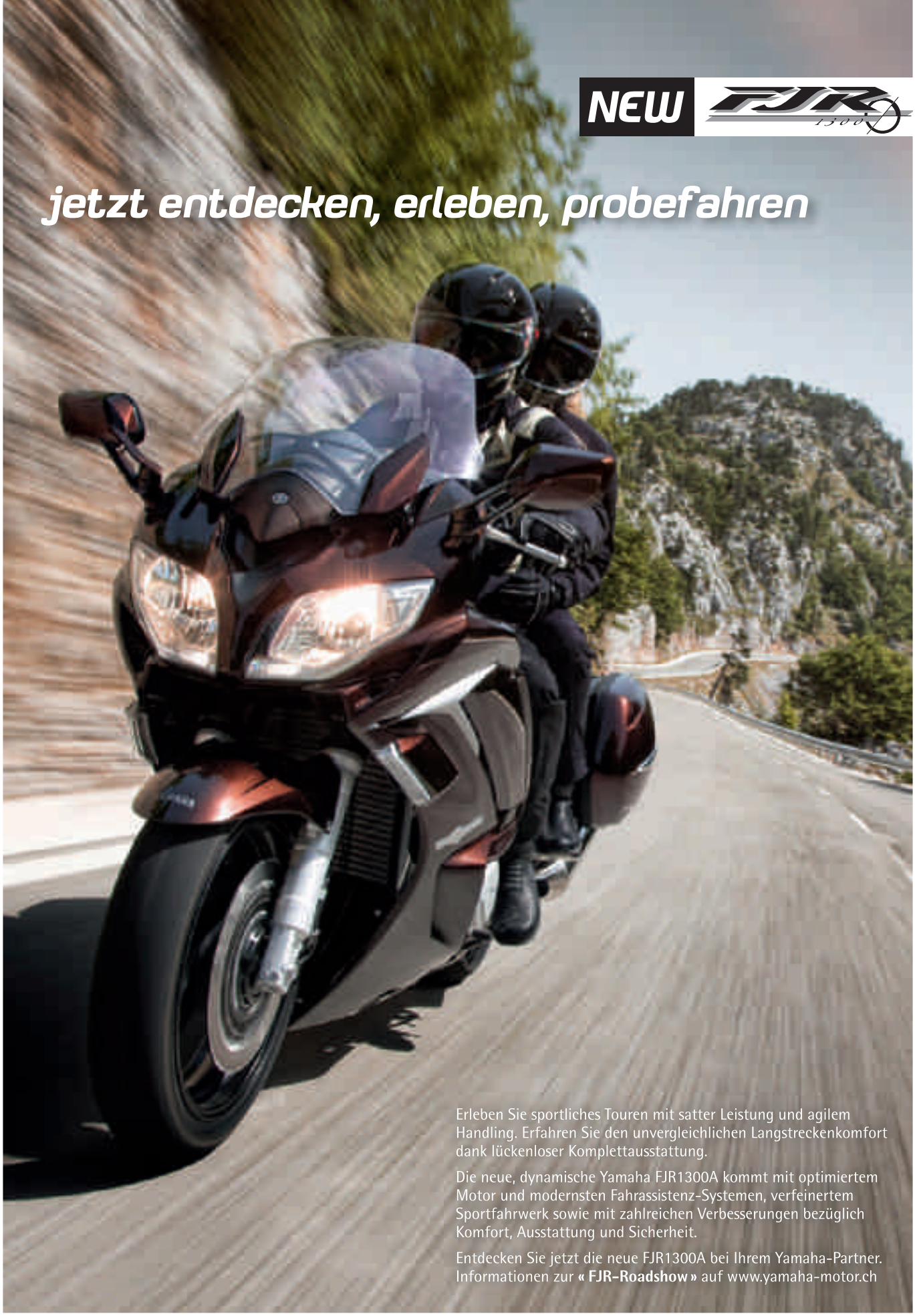
Marke	Modell	Ausführung/Karosserie	Verbrauch	CO_2	Treibstoff	Preis ab Fr.
MINI	COUNTRYMAN	1.6 One D FWD	4,4 l/100 km	115 g/km	Diesel	30 200
NISSAN	QASHQAI	1.6 dCi iStop FWD	4,5 l/100 km	119 g/km	Diesel	37 350
BMW	X1	sDrive 20d EfficientDynamics Edition	4,5 l/100 km	119 g/km	Diesel	46 500
SKODA	YETI	1.6 TDI GL FWD	4,6 l/100 km	119 g/km	Diesel	34 210
MITSUBISHI	ASX	1.8 DID Super Jubilé FWD	4,8 l/100 km	127 g/km	Diesel	26 999

Renault Scénic

Kompakt-/Minivan

Marke	Modell	Ausführung/Karosserie	Verbrauch	CO_2	Treibstoff	Preis ab Fr.
RENAULT	SCENIC	1.5 dCi	4,1 l/100 km	105 g/km	Diesel	32 500
RENAULT	MODUS	1.5 dCi	4,1 l/100 km	107 g/km	Diesel	26 400
LANCIA	MUSA	1.3 Diesel Multijet 16V DFN	4,1 l/100 km	109 g/km	Diesel	30 900
OPEL	MERIVA	1.3 CDTi Ecoflex	4,1 l/100 km	109 g/km	Diesel	26 900
CITROËN	NEMO	HDI 75 DPF EGS	4,2 l/100 km	112 g/km	Diesel	24 200

Quelle: autoILLUSTRIERTE 07/2012



GENERALIMPORTEUR
hostettler ag
CH-6210 Sursee, Haldenmattstrasse 3
Tel +41 41 926 61 11, Fax +41 41 926 62 93
info@yamaha-motor.ch, www.yamaha-motor.ch

3 JAHRE ANS ANNI SWISS GARANTIE

Leasing Finance Services YAMAHA

MOTUL

www.yamaha-motor.ch

YAMAHA

Serie

Das «ideale» Fahrschulfahrzeug

Die Redaktion des *FL-magazin* hat zu einer weiteren Beurteilung von Fahrschulfahrzeugen aufgerufen. Für die vorliegende Dezember-Ausgabe hat eine nicht repräsentative Anzahl Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ihren Audi A3 und ihren BMW 1er bewertet. Die Noten in der Matrix zeigen den Durchschnitt der Noten der Interviews.

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

Heute: Audi und BMW

Durchschnittliche Bewertung des Audi A3

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

Durchschnittliche Bewertung des BMW 1er

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

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:

Auto Grädel AG
Belpstrasse 30a 3007 Bern
031 331 88 24

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

Gewinn-Spiel

Eingabefrist für neue Leser bis Ende Januar 2013 verlängert!

Mit unserem Newsletter im November haben wir alle Leser aufgerufen, Adressen aus der Schweizer Fahrlehrerschaft zu nennen, welche das FL-magazin noch nicht erhalten.

Jetzt verlängern wir die Anmeldefrist für neue Leserinnen- und Leseradressen bis 31. Januar 2013.
Mitmachen lohnt sich. Wer die meisten neuen FL-magazin-Leser bringt, wird mit einem iPad 32 GB belohnt. Der/die Gewinner/in wird in der Märzausgabe bekannt gegeben.

Neue Fahrlehreradressen mailen Sie bitte an w.kirschbaum@fl-magazin.ch

FL-magazin ist eine Publikation aus dem Brunner Verlag, 6010 Kriens

CO_2-Rabatte

Gut informiert = Steuern sparen

Wer nach dem 1. Juli 2012 ein Fahrzeug neu in Verkehr gesetzt hat, sollte sich im CO_2-Rabatt-Dschungel auskennen. Denn in der Praxis gilt nicht für alle Fahrzeuge ein fester CO_2-Grenzwert! Auch andere Kriterien, wie zum Beispiel das Gewicht und der Betriebsstoff des Fahrzeuges, werden einbezogen.

Einige Versicherungen und kantonale Behörden gewähren für umweltfreundliche Fahrzeuge hohe Rabatte für Autoversicherungen und Motorfahrzeugsteuern. Auch Versicherungen werben für Fahrzeuge, die nicht mehr als 130 g CO_2/km ausstossen, mit hohen Rabatten. *FL-magazin* zitiert im folgenden Beitrag einige Beispiele.

Importeure zur Kasse gebeten

Durchschnittlich müssen bei jedem Importeur die vom Bund festgelegten Grenzwerte (meist 130 g/km) eingehalten werden. Importeure, die diesen Durchschnittswert aller importierten Fahrzeuge überschreiten, werden zur Kasse gebeten. Pro Fahrzeug und zusätzlich ausgestossenem Gramm CO_2 muss der Importeur 35.63 Fr. berappen. Dieser Betrag wird bei gewissen Fahrzeugtypen mit einem Preisaufschlag auf den Kunden abgewälzt.

Gute Information spart Steuern

Die Motorfahrzeugsteuern werden von den Kantonen erhoben und basieren auf unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen. Immer mehr Kantone gewähren für sparsame und emissionsarme Fahrzeuge eine Reduktion auf die Motorfahrzeugsteuer:

- Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellen-Fahrzeuge
- Fahrzeuge der Energieeffizienzkategorie A, B und G
- Fahrzeuge mit Alternativtreibstoffen

Grosse Unterschiede

Während im Kanton Solothurn nur Elektrofahrzeuge und Solarfahrzeuge von der Steuerpflicht befreit sind, gilt diese Befreiung im Kanton Freiburg für Fahrzeuge mit der Energieetikette A seit dem 1.1.2011 für drei Jahre. Der Kanton Thurgau setzt auf differenzierte Lösungen und befreit je nach Kategorien für vier Jahre von 25–50%. Es grüsst der «Kantönli-Geist».

Aktuelle Details zu kantonalen Regelungen finden Sie unter www.bfe.admin.ch/auto-CO_2

Autoversicherungen vergleichen

Übersichtlicher sind die Angebote der Autoversicherer gestaltet.

AXA fördert umweltfreundliches Autofahren. Fahrzeuglenker, die sich für Fahrzeuge mit CO_2-Emmissionen bis maximal 130 g/km entscheiden, erhalten bis zu 20% Rabatt auf ihre Autoversicherung: www.axa-winterthur.ch.

Bis zu 30% Öko-Rabatt für einen Emissionsaustausch unter 130 g CO_2/km gewährt die Versicherung des TCS: www.tcs.ch/de/co2.php.

Vaudoise gewährt auf die Haftpflicht- und Kaskoprämien einen Rabatt von 10% für Fahrzeugmodelle, die der Energieeffizienzkategorie A angehören: www.vaudoise.ch

Der Elektromotor von Hybridfahrzeugen stösst kein CO_2 aus. Vaudoise berücksichtigt dies und gewährt für diese Fahrzeuge einen Rabatt von 15% auf die Haftpflicht- und Kaskoprämien.

Vaudoise gewährt für Elektrofahrzuge einen Rabatt von 25% auf die Kaskoprämie und sogar 32% Rabatt auf die Haftpflichtprämien.

Die Liste mit den Fahrzeugen der Energieeffizienzkategorie A finden Sie auf der Website www.energieetikette.ch.

Weitere Informationen hält die folgende Website bereit: www.e-mobile.ch.

Neue asa Prüfungsfragen 2013

B A, A1 M F G

NEU: Videos mit den wichtigsten Vortrittsregeln

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

Lizenzpartner der asa

Atraktive Weiterbildung

Kursdaten 2013

Motorradfahrlehrer: Sozialfahren/Bekleidung: 27.März und 4.Sept.

Autofahrlehrer: Lernerbloj ohne Aha: 07.Februar
Klima im Fahrzeug, Umgang mit Lernenden: 27.März
Gruppendynamik: 08.Februar
Fahrphysik, fahren im Gelände: 22.März / 29.Mai

Lastwagenfahrlehrer: Gesundheit und Sicherheit: 20.März
Fahrphysik, fahren im Gelände: 22.März / 29.Mai
Arbeiten und manövrieren mit Anhänger: 5.April

Anrechnung 1 Tag Fahrlehrer-WE der Kategorie, plus CZV und Moderator
Neu: Pauschalkurse in der ganzen Deutschschweiz: fragen Sie uns

Anmeldung: info@attras-media.ch oder 078 420 75 87

50% WIR

Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

14 attraktive FL-Weiterbildungskurse unter www.hkws.ch

Anerkennung: jeweils 1 Tag Fahrlehrer Kat. B
Anmeldung/Infos: www.hkws.ch 041/781 15 16

LIFE-saver

Die Adresse für Nothilfeausbildung

Ausbildung zum Nothilfeinstruktor

2. bis 17. März 2013
(3x Samstag & Sonntag)

Wir wünschen all unseren Kunden fröhliche Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Dabei möchten wir uns für Euer Mitwirken herzlich bedanken. Ohne Euch würde es uns nicht in dieser Form geben.

Informationen über den Wechsel zu Life-saver oder die Ausbildung zum Nothilfeinstruktor finden Sie unter:

www.life-saver.ch
071 460 02 12

Life-saver-Ausweise direkt online drucken

Sicheres Fahrgefühl – für Lehrer und Schüler

Weckerle AG
Ihr Partner rund ums Auto

VEIGEL
Die Doppelbedienung

Gewerbestrasse 2
CH-4123 Allschwil
www.weckerleag.ch

Tel. +41 61 305 95 55
Fax +41 61 305 95 50
mail@weckerleag.ch

Ersthelfer-Kurse

Wer und was ist Life-saver?

Die Fahrlehrer Patrik Real und Marcel Büchler gründeten im Januar 2010 das Unternehmen Life-saver in Romanshorn. Life-saver ist ein Schulungskonzept, mit welchem Nothilfe-Instruktoren ausgebildet und mit dem Label Life-saver ausgezeichnet werden.

Die Fahrlehrer Patrik Real und Marcel Büchler. Sie haben ein Schulungskonzept für Nothilfe-Instruktoren entwickelt.

Wofür steht das Label Life-saver?

Das Label garantiert die Professionalität und das kompetente Fachwissen der qualifizierten Instruktoren. Anhand eines spezifisch entwickelten Lehrplanes werden Nothilfe-Instruktoren ausgebildet.

Und die Vorteil von Life-saver?

Mit dem Label Life-saver können Fahrschulen und andere Institutionen eigenständig Nothilfekurse anbieten. Alle Kurse, die unter der Organisation Life-saver durchgeführt werden, sind von der SGS zertifiziert und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) anerkannte Nothilfekurse für Führerscheinbewerbende.

Was unterscheidet Life-saver von anderen Organisationen?

Life-saver-Ausweise können online ausgedruckt und den Teilnehmern am Kursende ausgehändigt werden. Dabei besteht die Möglichkeit, auf dem Kursausweis Werbung für die eigene Fahrschule zu platzieren.

Wie sehen die Kursangebote aus?

Die Live-saver-Nothilfekurse werden mit einer modernen sowie interessanten Präsentation durchgeführt. Eine Kursbroschüre begleitet den Kursteilnehmer durch den Lehrgang. Zu den wichtigen Eigenschaften eines kompetenten Nothilfe-Instruktors zählen Methodik, Didaktik, Pädagogik sowie das umfangreiche Fachwissen. Während der sechstägigen Ausbildung erlernen die Teilnehmer sowohl die Moderationstechnik als auch das medizinische Fachwissen. Für die Teilnehmer ohne pädagogische Ausbildung wird eine zweitägige Vorschulung in Erwachsenenbildung angeboten. Für die medizinische Schulung stehen fachkompetente Referenten zur Seite.

Wie wechsle ich zu Life-saver?

Für zertifizierte Kursanbieter besteht die Möglichkeit, eine unverbindliche Testphase zu durchlaufen, bevor ein definitiver Übertritt zu Life-saver stattfindet. Dabei können sich Interessenten über den vielfältigen Vorteilen von Life-saver überzeugen. Ihre persönlichen Angaben werden vertraulich behandelt.

www.life-saver.ch

Mehr Erfolg beim VKU mit let's drive

Schülerhefte

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

Moderatoren-Handbuch

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

DVD

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

www.vku-letsdrive.ch

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

let's drive
Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz

Die Revolution der Kadetten

Vor 50 Jahren zog der Opel Kadett A aus, um den VW Käfer das Fürchten zu lehren. Mit Erfolg.

In diesem Jahr feiert Opel seinen 150. Geburtstag. Zugleich ist es genau 50 Jahre her, dass Opel eines seiner erfolgreichsten Modelle auf den Markt brachte: den Kadett.
Der Name ist Programm: Die historische Bezeichnung für einen Nachwuchsoffizier soll das neue Einstiegsmodell typisieren, und einen Kapitän gab es ja bereits. Die Opel-Welt begann damals aber mit dem 1200, ein abgespeckter Opel Rekord, der wenig Anklang fand. Deshalb erteilen die Kapitäne vom Mutterschiff General Motors 1957 ihren Rüsselsheimer Offizieren den Auftrag, einen Konkurrenten zum unschlagbar scheinenden Käfer aus Wolfsburg zu bauen.
Man gibt sich allerdings vorsichtig, der Tenor der Entwickler lautet: «keine Experimente». Die Versuche laufen unter höchster Geheimhaltung auf internen Prüfgeländen und in den USA. Niemand bekommt etwas mit, Erlkönig-Jäger sind damals noch sehr selten.

Beginn der Erfolgsstory

Erst als 1960 in Bochum die rege Bautätigkeit für ein neues Opel-Werk beginnt, schiessen die Mutmassungen ins Kraut: Wie wird der Wagen wohl aussehen? Am 20. August 1962 wird der völlig neue Kadett A präsentiert. Opel bekommt damit einen Verkaufsschlager und VW einen echten Herausforderer. Denn der kompakte Opel schlägt im Markt wie eine Bombe ein.
Ein Jahr nach dem Verkaufsstart feiert der Hersteller bereits den 100 000. Wagen, den es zwischenzeitlich zusätzlich als Coupé und Caravan gibt. Der Maximalausstoss von 960 Fahrzeugen pro Tag wird durch Zusatzschichten auf 1120 gesteigert, um die grosse Nachfrage befriedigen zu können.
Nach 649 512 Kadett A folgte im August 1965 die Serie B. Das Schweizer Montagewerk in Biel baut 2560 Kadett Ascona, einer nur hierzulande erhältlichen Luxus-Ausführung mit einem grossen 1,7-Liter-Motor. Die B-Reihe verhilft dem Kadett mit mehr als 2,7 Millionen Exemplaren endgültig zum Status des Erfolgsautos. Und der C-Kadett darf zwischen 1973 und 1979 noch 1,6 Millionen Mal die Technik des Vorgängers auf die Strassen bringen.

Schnell, sparsam, komfortabel

Doch 1962 steht der Kadett noch ganz am Beginn seiner Eroberungstour. Unter Deck werkelt ein neu entwickelter Motor mit hochliegender Nockenwelle, der allerdings nur mit einem Liter Hubraum und 40 PS antritt. Immerhin macht das Fahrzeuggewicht von nur 620 Kilogramm es dem drehfreudigen «Nähmaschinchen» leicht.

TECHNISCHE DATEN

Opel Kadett Coupé A (1964)

Preis ab	Fr. 7650.–
Zyl./Hubraum	4/993 cm^3
Leistung	35 kW/48 PS bei 5400/min
Drehmoment	72 Nm bei 2800/min
Antrieb	Hinterrad
0 bis 100 km/h	25 s
Spitze	130 km/h
Verbrauch	6,5–7,5 l/100 km, Benzin
Länge/Breite/Höhe	3,99/1,47/1,39 m
Produktion (A gesamt)	53 468 (649 512)

Zweifarbenlackierung in Savannegelb mit schwarz abgesetztem Dach und Weisswandreifen entsprechen dem Auslieferungszustand. Das passt.

Die wirksame Heizung ist ein wichtiges Verkaufsargument gegen den Käfer. Vier Passagiere haben tolle Sicht- und Platzverhältnisse. Beim Coupé ist aber der Kopfraum im Fond ein wenig begrenzt.

Der Kadett gilt von Anfang an als schneller, sparsamer und gut ausgestatteter Kompaktwagen, der zudem im Winter prima heizt. Und allein mit Letzterem dem Käfer haushoch überlegen ist. Die kantige Karosserieform ist hochmodern und frei von stilistischen Klimmzügen. Opel orientiert sich allein an den Bedürfnissen von vier Insassen und ihrem Gepäck.

Schöngeister spricht das Modell bewusst nicht an – zumindest zu Beginn. Erst an der Frankfurter IAA 1963 spricht eine Variante auch Auge und Herz an: das Coupé. Die Scheinwerfer stehen nicht mehr frei in den Kotflügeln. Die Motorhaube wirkt kantig und glattflächig, Kühlergitter und Scheinwerfer bilden eine Einheit. Ein grösserer Vergaserquerschnitt, schärfere Nockenwelle

Viele geschwungene Schriftzüge sorgen für eine elegante Note, die zahlreichen Ausstellfenster für ein gutes Klima. Die grosszügige Verglasung wirkt beinahe grazil.

und höhere Verdichtung bringen 20 Prozent mehr Leistung und 48 PS. Wird das Coupé dazu in Zweifarbenlackierung geordert, ist das Hosenträgerimage passé. Den sportlichen Motor gibt es danach auch in der Limousine, erkennbar am Schriftzug «Super», und die Coupé-Front wird bei der Limousine L zum Serienstand.

Es ist die US-Automode der 60er-Jahre, die den Kadett beeinflusst. Die neuen Buicks und Oldsmobiles legen gerade die letzten Flossen ab; in Ansätzen sind noch Peilkanten zu erkennen. Die neue Linie ist gradlinig und schlicht, der Kadett liegt voll im Trend. Der elegante «Kadett»-Schriftzug, die Chromradkappen oder Weisswandreifen bieten ein we-

Die Designlinie ist gradlinig und schlicht – und voll im Trend.

Die moderne Front von Coupé und L-Limousine nahm die Optik der B-Serie vorweg. Basis-Limousine und Caravan hatten freistehende Rundscheinwerfer.

nig Glamour. Alles ist funktional und unaufgeregt. Das Interieur folgt denselben Grundsätzen, hat aber für ein so kleines Auto viel Flair. Das mag am Breitbandtacho liegen oder an der optionalen schwarz-weissen Kunstlederausstattung. Die Seitenverkleidungen und Teppiche wirken hochwertig – nie entsteht der Eindruck, in einem Sparauto zu sitzen.

A-Coupé aus Biel

Genau diese elegante Kombination von Innenausstattung und Aussenfarbe war es, die bei Doris und Martin Fehlmann aus Gränichen im Aargau den Beschützerinstinkt auslöste, als sie ein verwahrlostes A-Coupé von 1964 fanden. 1600 Arbeitsstunden in sieben Jahren hätten sie ebenso in einen teuren Exoten stecken können – doch die Alt-Opel-Freaks, die noch ein halbes Dutzend weitere Kadetts in der Halle haben, wollten «Made in Switzerland» erhalten.

Ihr Kadett wurde nicht in Bochum, sondern in Biel montiert mit dem berühmten Alpenemblem am Kühlergrill. So wurden sämtliche Teile, die gerettet werden konnten, restauriert und der Rest mit Originalteilen neu aufgebaut. Getriebe und Motor wurden komplett zerlegt und die gesamte Technik bis ins letzte Detail in Neuzustand versetzt. Beispielsweise wurden alle Pleuel gewogen und bis auf eine Differenz von einem Gramm aneinander angeglichen.

Mit zwei Personen zieht der drehfreudige Kurzhuber nun munter und vibrationsarm die Hügel hoch. Schaltfaule können den höchsten Gang bereits ab rund 50 km/h mit dem ellenlangen Schalthebel des vollsynchronisierten Vierganggetriebes einlegen.

Die Vorderachse besitzt keine Schrauben-, sondern Weitspaltfedern. Die hintere blattgefederte Zentralgelenkachse sorgt für gute Absorption – insbesondere bei beladenem Zustand.

Solchen Komfort bei sehr guter Strassenlage gab es damals nur bei teureren Wagen. Allerdings zwingen die Trommelbremsen mit dem hohen Pedaldruck und den langen Bremswegen zu einer vorausschauenden Fahrweise. Damals waren sie allerdings Stand der Technik und erhielten gute Noten – wie das ganze Fahrzeug. Ein Opel, wie er im Buche steht.

Das «Nähmaschinchen» (1.0) machte sich mit seiner Drehfreude beliebt.

Text: Stefan Fritschi
Fotos: Richard Meinert
aus: autoILLUSTRIERTE 02/12

«50 Prozent meiner Schüler finden über den Fahrlehrervergleich zu mir»

Wer seine Sichtbarkeit im Internet erhöht, kann den Umsatz massiv steigern. Fahrlehrer berichten von ihren Marketingerfolgen auf der Webseite www.fahrlehrervergleich.ch.

Was tut ein 18-jähriger Berner auf der Suche nach einem Fahrlehrer? Mit grosser Wahrscheinlichkeit tippt er bei Google eine Anfrage wie «Fahrschule Bern» ein. Als Ergebnis spuckt die Suchmaschine eine Vielzahl von Einträgen aus. Ganz oben und prominent erscheint aber die Plattform www.fahrlehrervergleich.ch. Auf diesen Link klickt der 18-Jährige, denn er will die Anbieter ja gründlich unter die Lupe nehmen.

Im Schweizer Fahrlehrervergleich sticht dem jungen Mann der Eintrag von Jerry Lergiers Fahrschule ins Auge. Über 230 User-Bewertungen sind da zu lesen. Es heisst etwa: «Habe die Prüfung dank Jerry im ersten Anlauf geschafft. Super Fahrlehrer!» Aufgrund dieser und ähnlicher Bewertungen entscheidet sich der angehende Fahrschüler schliesslich für Lergier. «Mindestens 50 Prozent meiner Schüler finden via den Fahrlehrervergleich zu mir», sagt Jerry Lergier denn auch auf Anfrage. «Ich möchte diese Internetplattform nicht mehr missen. Zudem ist sie sogar für einen Computerbanausen wie mich sehr einfach zu bedienen.»

> «Ich möchte diese Internetplattform nicht mehr missen.»

Der Fahrlehrervergleich listet geografisch sortiert alle Fahrlehrer in der Schweiz auf, gibt einen Überblick über Angebote und Preise. Der Basiseintrag ist kostenlos. Fahrlehrer können ihre Inserate gegen Aufpreis auffälliger gestalten und mit Zusatzinformationen ergänzen. Wer in einer Region zuoberst in der Liste erscheint, wird mittels Auktionsverfahren ermittelt: Als Fahrlehrer kann man täglich ein Maximalgebot für einen gewünschten Listenplatz abgeben. Je nach Konkurrenzsituation stellt sich ein Marktpreis für das Inserat ein. Ein faires Verfahren, denn so diktiert der Schweizer Fahrlehrervergleich keine Preise. Abgerechnet wird jeweils Ende Monat und bezahlt wird per Rechnung.

> «Habe die Prüfung dank Jerry im ersten Anlauf geschafft.»

«Ich mache nur im Fahrlehrervergleich Werbung, sonst nirgends», sagt die Zürcher Fahrlehrerin Manuela Bühler. «Zirka 40 Prozent meiner Schüler kommen über die Plattform zu mir.» Auch ihr Eintrag enthält zahlreiche Kommentare von zufriedenen Neulenkern. «Die Bewertungen im Fahrlehrervergleich sind sehr wertvoll für mich», so Bühler.

Die Plattform bietet aber noch mehr nützliche Tools: Fahrlehrer können im Fahrlehrervergleich Kurse ausschreiben und diese online managen. Auch Gutscheine, zum Beispiel für Probelektionen, können angeboten werden. Und für Fahrschüler gibt es verschiedene Leitfäden und sogar eine SMS-Erinnerungsfunktion für noch zu absolvierende WAB-Kurse. Bühler: «Es ist toll, wie das Fahrlehrervergleich-Team das Angebot stets ausbaut.»

Notruf-Assistent im neuen Ford Fiesta

Im neuen Ford Fiesta benachrichtigt der Notruf-Assistent nach einem Unfall sofort den Rettungsdienst in der jeweiligen Landessprache und gibt die GPS-Koordinaten des Fahrzeugs durch.

Eine von Ford in Auftrag gegebene Umfrage hat gezeigt, dass rund 75 Prozent der Europäer, die in den vergangenen fünf Jahren mit ihrem Auto ins Ausland gereist sind, die jeweilige Landessprache nicht so gut beherrschten, dass sie bei Bedarf einen Notruf hätten absetzen können. Schnelle und zuverlässige Hilfe im Fall der Fälle bietet unterwegs nun der neue Notruf-Assistent von Ford. Sobald infolge eines Unfalls die Airbags ausgelöst werden und/oder die Kraftstoffzufuhr zum Motor automatisch unterbrochen wird, wird auch der elektronische Notruf-Assistent aktiviert. Er benachrichtigt automatisch den Rettungsdienst in der jeweiligen Landessprache und übermittelt zugleich auch den genauen Standort des Fahrzeugs via GPS. Der Notruf-Assistent ist Bestandteil des sprachgesteuerten Konnektivitätssystems Ford SYNC und verfügt über ein Datenpaket von 26 Sprachen, die in insgesamt 40 europäischen Ländern gesprochen werden – darunter auch Deutsch, Französisch und Italienisch.

Ford SYNC ist für den neuen Ford Fiesta erhältlich, der im Januar 2013 auf den Markt kommt. Über den Notruf-Assistenten hinaus gehören die Sprachsteuerung von Telefon und Audiofunktionen sowie eine SMS-Vorlesefunktion zum SYNC-Umfang.

«Nach einem Crash könnten die Insassen eines Autos bewusstlos, verwirrt oder verletzt sein. Dann wird SYNC Emergency Assistance automatisch ausgelöst», sagt Christoph Kellerwessel, Chefingenieur Electrical and Electronics System Engineering, Ford of Europe. «Gerade im Fall eines Unfalls ist es für v iele schwierig, nur schon in der Landessprache einen Notruf zu tätigen, geschweige denn in einer Fremdsprache.»

Über das Mobilfunknetz werden die Angaben zum Unfallort in der jeweiligen Landessprache an die Rettungsdienste weitergeleitet, sofern Ford SYNC mit einem Bluetooth®-fähigen Mobiltelefon verbunden ist. Der Notruf-Assistent von Ford gilt als das fortschrittlichste System seiner Art. Selbst in Ländern mit mehreren Sprachregionen, wie beispielsweise die Schweiz, wählt SYNC die regional gebräuchliche Sprache. Das heisst, in Zürich wählt das System Deutsch, in Lausanne aber Französisch und in Lugano Italienisch.

www.ford.com

Anzeige

Immer weniger LKW-Prüfungen

Nicht nur LW-Fahrlehrer spüren einen Rückgang von auszubildenden Chauffeuren, auch Transportunternehmer sprechen bereits vom Mangel an Chauffeuren. Seit September 2009 gilt die neue Chauffeur-Zulassungsverordnung CZV. Dies könnte ein Grund sein, warum der Chauffeur-Beruf an Attraktivität verloren hat.

CZV zu teuer?

Denn seit Einführung der CZV müssen Chauffeure zur herkömmlichen Fahrausbildung beim Fahrlehrer einen Fähigkeitsausweis erwerben. Nicht zu vergessen sind die 35 Stunden Weiterbildung, welche in fünf Jahren absolviert werden müssen. So kann eine Chauffeurausbildung 12000 bis 15000 Franken kosten. (Quelle Südostschweiz).

Verlagerung der Ausbildung in die Betriebe

Die hohe finanzielle Belastung und das gesteigerte Ausbildungsniveau schreckt viele Interessierte vom Beruf des LW-Chauffeurs ab. Sven Britschgi, Geschäftsführer der asa, sagte in einem Interview, dass er die Entwicklung und den Einfluss, welche die CZV auf Ausbildung und Markt habe, sehr genau beobachte. Auf die Frage, weshalb viele LW-Fahrlehrer einen Rückgang der LW-Fahrausbildung verzeichnen, äusserte Sven Britschgi die Vermutung, einige LW-Fahrschulen würden die CZV nicht konsequent genug vermarkten. Aus diesem Grund hätten sich andere Unternehmen und Organisatoren ein Stück des CZV-Kuchens abgeschnitten. Als Hypothese könnte sich Sven Britschgi eine Verschiebung in diesem Bereich vorstellen: weg von der klassischen Ausbildung beim LW-Fahrlehrer hin zur Ausbildung beim Transportunternehmer (Quelle Strassentransport).

Innovative Lösungen sind gefragt

Kreative Transportunternehmer arbeiten an der Lösung des Nachwuchsproblems. Die Firma Planzer, zu der auch die Wespe Transporte gehören, übernimmt die Weiterbildungskosten für die Chauffeure zu 100%. Bereits vor einigen Jahren hat Planzer massiv in die Infrastruktur des firmeneigenen Schulungs- und Ausbildungszentrums in Dällikon ZH investiert. Dort werden unter anderen Fachleuten auch zwei vollangestellte LW-Fahrlehrer beschäftigt. In der LW-Branche geht man noch weiter: Grössere Transportunternehmer tragen bei einer 2- bis 3-jährigen Verpflichtung der Chauffeure nicht nur die Weiterbildungskosten, sondern auch die Grundausbildung zu 100%.

Wie können LW-Fahrer diesem Trend gegensteuern? Bleiben sie auf der Strecke? Ein Beispiel, diesem Negativtrend (aus der Sicht der LW-Fahrer) zu begegnen, ist ihre Zusammenarbeit mit mittleren oder kleinen Transportunternehmern aus der Region. Um aber ein vollumfängliches Ausbildungsprogramm mit CZV-Weiterbildung anbieten zu können, müssen sich die Ausbildungsstätten zertifizieren lassen.

Berechtigt ist dann die Frage: Lohnt es sich in Zukunft für einen Einzelunternehmer, LW-Fahrausbildungen anzubieten, oder wird der klassische LW-Fahrlehrer bald zum alten «Eisen» gehören?

FL-magazin greift diese Fragen auf und hat Personen in unterschiedlichen Betrieben interviewt.

Stellungnahmen zum Thema «Chauffeurmangel»

Obwohl in letzten Jahren die Anzahl der Chauffeur-Lehrlinge stetig höher war, forderte der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG den Bund immer wieder auf, Massnahmen gegen den drohenden Nachwuchsmangel zu ergreifen. Die Überreglementierung mit Vorschriften und die zunehmenden Engpässe auf dem Strassennetz halten viele Jugendliche vom Einstieg in den Chauffeurberuf ab. Wird jetzt nicht Gegensteuer gegeben, droht wegen der demografischen Entwicklung und der zunehmenden «Verakademisierung des Chauffeurberufs» tatsächlich ein Nachwuchsproblem.

Entschärft wird die Schweizer Problematik momentan noch dadurch, dass vor allem aus den Nachbarländern immer mehr Chauffeure in der Schweiz arbeiten wollen, weil hier das Lohnniveau bedeutend höher und die Arbeitsbedingungen allen Unkenrufen zum Trotz gut seien. Nur das kann nicht die Lösung unseres Problems sein. Wir müssen unseren Bedarf an Nachwuchskräften aus eigenen Ressourcen decken können, zumal sich die Problematik laut Prognosen europaweit verschärft.

Dr. Michael Gehrken
Direktor ASTAG

Der Strassengütertransport ist gefragter denn je. Er muss immer mehr Bedürfnisse seitens der Verlader und der konsumierenden Bevölkerung befriedigen. Dies wird sich kaum verändern. Um diese Nachfragen erfüllen zu können, braucht es zusätzlich beruflich engagierte Berufsfahrer.

Die Bedingungen für das Ergreifen und die Ausführung des Berufes dürfen deshalb nicht verschlechtert werden. Es braucht jetzt endlich grundsätzliche Änderungen bei den Rahmenbedingungen in der Verkehrs- und Bildungspolitik. Die Hürden für den Berufseinstieg dürfen nicht weiter erhöht werden. Zudem muss nach Auffassung der ASTAG die zweijährige Attestlehre zum Fachangestellten Transport von den zuständigen Behörden rasch genehmigt werden. Und: Die militärische Motorfahrerausbildung muss zwingend mit der späteren zivilen Nutzung abgestimmt werden. Wer in der Armee fahren darf, muss auch als Chauffeur arbeiten können. Mit einem raschen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie einem Abbau der Überreglementierung von Vorschriften gilt es seitens des Bundes dringend Verbesserungen einzuleiten.

Adrian Amstutz
Nationalrat und ASTAG-Zentralpräsident

Der Mangel an guten Chauffeuren auf dem Heimmarkt ist bereits heute Tatsache. Ein guter Chauffeur, ob männlich oder weiblich, ist nicht nur jemand, der ein Fahrzeug lenken kann und darf, sondern auch die Visitenkarte unseres Unternehmens. Sein positives Auftreten und der anständige Umgang mit Kunden und anderen Verkehrsteilnehmern ist ein absolutes Muss.

Dem Chauffeurmangel begegnen wir auf zwei Ebenen. Wir schliessen die Lücken im Bestand der Chauffeure durch Grenzgänger aus dem süddeutschen Raum oder dem Elsass. Dabei ist für mich wichtig, dass ausländische Chauffeure analog den Bedingungen der Schweizer

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

Weniger ist für uns mehr – und wir tun alles dafür!

Im Mittelpunkt unserer täglichen Arbeit steht das Bestreben, den Treibstoffverbrauch zu minimieren. Dafür entwickeln wir ganzheitliche Lösungen, die perfekt zusammenspielen. Das Ergebnis: Verbrauchs-Champions in vielen Disziplinen.

www.renault-trucks.ch

ALL FOR

FUEL

ECO

RENAULT
TRUCKS

Renault Trucks SAS mit einem Eigenkapital von € 50'000'000. – 954 506 077 RCS Lyon - 01/12 - Fotos: © Renault Trucks

Kollegen angestellt sind. Das Thema «Billigchauffeure aus dem Ausland» trifft für uns nicht zu. Seit 25 Jahren geben wir dem Mangel an Chauffeuren mit der Ausbildung von Chauffeurlehrlingen Gegensteuer. Bei einem Bestand von derzeit 95 Mitarbeitenden haben wir acht und ab dem nächsten Jahr elf Lehrstellen besetzt. Wir sind weitherum das einzige Transportunternehmen, welches so viele Ausbildungsplätze für den Chauffeurnachwuchs anbietet.

Hanspeter Felix
Inhaber und Transportunternehmer,
Felix Transport AG, Zwingen und Arlesheim

Chauffeurmangel in Zukunft – das ist heute schon Tatsache. Gute Chauffeure zu finden ist sehr schwierig, da sie meist beim angestammten Arbeitgeber bleiben. Viele haben sicher Angst vor einer Verschlechterung. Das Lastwagenfahren kann kein Bubentraum mehr sein, denn was sich in unserem Beruf vor allem auf der Strasse abspielt, wollen sich nicht mehr viele antun. Schon kleinste Fehler können in einer Berufskatastrophe enden. Ohne Führerausweis kann ein Chauffeur nicht arbeiten. Mit den Vorschriften hat man ganz einfach übertrieben. Die Polizei und der Chauffeur sind am Ende der Kette. Und die Polizei muss das Vorgegebene umsetzen. Der Chauffeur hat Kontrolle um Kontrolle zu überstehen und jeden Fehler auszubaden.

Die CZV-Geschichte leistet zum künftigen Mangel ihren eigenen Beitrag dazu. Viele Aushilfschauffeure für LKWs und Busse können sich die neuen Auflagen schon aus finanzieller Sicht kaum oder gar nicht leisten. Das hat man ganz eindeutig ausser Acht gelassen. Ich bin sehr gespannt, wie sich das in Zukunft noch entwickelt.

Philipp Hug
Berufschauffeur, Geroldswil

Das internationale Geschäft ist für die Transporteure längst zusammengebrochen, ausser bei denen, die in Nischen tätig sind und über Spezialisten und gesonderte Fahrzeuge verfügen. Die Konkurrenz im EU-Raum rechnet inzwischen mit einem Euro pro Kilometer. Für die Chauffeure bleiben dann höchstens noch 800 bis 1000 Euro übrig. Mit solchen Kalkulationen kann keine Schweizer Unternehmung mithalten. Das Lohnniveau ist bei uns sicher höher, die Lebenshaltungskosten jedoch auch. Von dieser Konstellation profitieren vor allem Chauffeure, die im Grenzraum zur Schweiz wohnen. Sie nehmen gerne besser bezahlte Arbeit in der Schweiz an und profitieren von den wesentlich tieferen Kosten in ihrer Heimat. Während ein Schweizer Chauffeur vielleicht mit ca. 5000 Franken brutto knapp über die Runden kommt, arbeiten die Grenzgänger gerne für weniger Geld. Dies ist für Chauffeure und angehende Chauffeure in der Schweiz sehr ungünstig, denn sie treten gegen den Tarif der Grenzgänger an. Die Entlöhnung ist, neben anderen Unannehmlichkeiten, für den künftigen Chauffeurmangel mitverantwortlich.

David Piras
Generalsekretär des Berufschauffeurverbandes Les Routiers Suisses

Text, Bilder:
Rolf Grob, Winterthur

La formation en deux phases des nouveaux conducteurs améliore la sécurité routière

7 années de WAB

Sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU), le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) a évalué l'efficacité de la formation en deux phases des nouveaux conducteurs. Son rapport final révèle que la diminution des accidents graves causés par les jeunes nouveaux conducteurs est plus importante que la moyenne constatée dans toutes les autres catégories d'âge, mais il rappelle également que des améliorations sont possibles en la matière. Dans cette perspective, le bpa propose des mesures d'optimisation.

L'Office fédéral des routes (OFROU) a chargé le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) d'évaluer l'efficacité de la formation en deux phases des nouveaux conducteurs. Pour ce faire, le bpa a analysé sur plusieurs années les statistiques des accidents des nouveaux conducteurs afin de vérifier si le nombre d'accidents et d'infractions qui leur sont imputables avait diminué. Ses conclusions figurent dans le rapport qu'il vient de remettre à l'OFROU.

Sur le fond, le rapport dresse un tableau positif. La baisse du nombre d'accidents de la circulation causés par les jeunes nouveaux conducteurs et provoquant des blessures graves ou la mort est nettement plus significative que la moyenne constatée dans toutes les autres catégories d'âge, avec une différence de plus de 10 %. S'agissant de la mise en danger des nouveaux conducteurs par eux-mêmes (par ex. les accidents causés par une perte de contrôle du véhicule), les résultats varient de manière aléatoire. Par ailleurs, les analyses détaillées ont révélé que les résultats positifs ne concernaient pas systématiquement toutes les classes d'âge et tous les niveaux d'expérience de la conduite. Compte tenu du manque de données et des incertitudes entourant la modélisation de l'évolution des statistiques sur les accidents (tendance générale à l'amélioration de la sécurité), il convient d'interpréter ces résultats avec prudence.

Outre l'analyse des accidents, le bpa a réalisé des sondages quantitatifs et qualitatifs auprès des nouveaux conducteurs afin d'évaluer les influences sur les connaissances, sur l'état d'esprit et sur le comportement. Les résultats témoignent des effets positifs des menaces de sanctions: de fait, les nouveaux conducteurs se montrent sensibles à la menace de retrait du permis de conduire à l'essai. Parallèlement, l'éco-conduite constitue une autre source de satisfaction. Toutefois, les cours de formation complémentaire n'ont pas eu autant d'effets sur la sécurité que ce qui était attendu. Le bpa explique ces résultats par le fait que cette formation est complexe à mettre en place et que ces cours ne sont suivis qu'assez tardivement.

Etapes suivantes

Vu le risque accru d'accidents chez les jeunes nouveaux conducteurs, la combinaison de la formation en deux phases et du permis de conduire à l'essai constitue une mesure de prévention judicieuse. La prise en compte des résultats de l'évaluation permettra d'optimiser la formation.

Concrètement, le bpa recommande de suivre la première partie des cours de formation complémentaire obligatoires dès les premiers

mois suivant la réussite de l'examen de conduite. Dans la mesure où le risque d'accidents est à son apogée dans les premiers mois suivant l'obtention du permis de conduire, les cours actuellement dispensés ont lieu trop tardivement (en moyenne, 16 mois s'écoulent entre l'examen pratique et la première journée de cours, et 26 mois jusqu'à la deuxième journée de cours). Si les cours étaient suivis beaucoup plus tôt, la sécurité pourrait s'en trouver nettement renforcée. En outre, une commission intercantonale d'assurance qualité contrôle en permanence la qualité des cours et exige, si besoin est, que des mesures d'optimisation soient prises sans délai.

L'OFROU travaille d'ores et déjà sur des projets d'optimisation de la première phase de formation et d'examen de la reprise de la troisième directive européenne relative aux permis de conduire (OPERA-3). Dans le cadre d'OPERA-3, ce sont essentiellement la formation et les examens obligatoires de la première phase, autrement dit la formation à la conduite et l'examen de conduite, qui sont passés à la loupe et optimisés. A l'avenir, une fois l'examen réussi, les programmes de formation et d'examen devront offrir des bases plus solides en vue de la deuxième phase de formation complémentaire. Le transfert de certains contenus de la deuxième phase de formation vers la première est également à l'étude, mais plus généralement, les programmes doivent être mieux harmonisés. Dans ce contexte, l'OFROU examinera également les propositions du bpa.
Les propositions d'amélioration de la formation en deux phases pourraient être soumises pour avis aux cantons et aux organisations intéressées dans le courant du second semestre 2013, en même temps que les modifications visant à améliorer la formation à la conduite et l'examen de conduite.

Formation en deux phases et permis de conduire à l'essai

La formation en deux phases et le permis de conduire à l'essai ont été introduits en décembre 2005 dans le but de réduire le grand nombre d'accidents chez les nouveaux conducteurs. Depuis cette date, les nouveaux conducteurs ayant réussi l'examen de conduite obtiennent dans un premier temps un permis de conduire à l'essai. Pendant la période probatoire de trois ans, ils sont exposés à des sanctions particulièrement sévères (prolongement d'une année de la période probatoire en cas de retrait du permis de conduire, annulation du permis à l'essai après un second retrait de permis). Par ailleurs, les nouveaux conducteurs doivent suivre deux cours de formation complémentaire obligatoires, à l'occasion desquels ils apprennent à mieux identifier les dangers et à les éviter, à prendre davantage conscience de leurs propres capacités, à optimiser leur perception de la circulation et à promouvoir une conduite courtoise et respectueuse de l'environnement. Ce n'est qu'après avoir suivi ces deux cours et passé la période probatoire avec succès, c.-à-d. sans avoir subi d'annulation de l'autorisation de conduire, qu'ils obtiennent le permis de conduire définitif.

www.astra.admin.ch

7 années de WAB – un premier bilan

On parle publiquement encore et toujours des directives de la fédération, valables depuis fin 2005, concernant les cours de formation continue WAB obligatoires pour les candidats ayant un permis probatoire. Les médias ont rapporté qu'il pourrait y avoir des changements dans les cours WAB obligatoires. Le cours WAB 2 en particulier a été l'objet des critiques.

Le 23/11/2012, le rapport du Bureau de Prévention des Accidents a été approuvé pour être publié. La rédaction du *magazine FL* appréhende ce thème, publie le rapport du bpa (page 6) et accorde aux fournisseurs des cours WAB intéressés une tribune dans le *magazine FL*, afin qu'ils s'expriment quant aux questions de la rédaction.

Silvio A. Barfuss

Délégué du comité directeur du centre de formation à la conduite Lyss AG, Berne

Quels détails des cours WAB 1 et 2 devraient être changés?

Au cours des sept dernières années, nos expériences ont montré que beaucoup de participant(e)s aux cours WAB conduisent de façon incertaine et ne sont pas maîtres du véhicule. Nos animateurs du cours WAB 2 doivent régulièrement intervenir pour éviter les accidents pendant la partie pratique. Ceci montre que les cours WAB apportent une importante contribution à la sécurité routière.

Nous voyons des possibilités d'amélioration en termes d'ajustements à entreprendre, sitôt qu'il existe des évaluations garanties.

Les participants aux cours se plaignent des prix trop élevés. Qu'avez-vous à leur répondre?

Lorsque les cours et leur contenu étaient encore inconnus, nous recevions nettement plus de mauvaises critiques sur les prix qu'aujourd'hui. Ce «problème» est aujourd'hui soulevé par un groupe minime de visiteurs débutants des cours WAB et des hommes politiques isolés et hélas mal informés.

Nous devons nous en tenir aux conditions des législateurs, afin de pouvoir dispenser les cours dans des installations fermées dotées d'une surface minimale de 8000 m². Acquérir du terrain et d'autres installations techniques imposées requiert un investissement considérable. La formule à la base de notre structure des prix est simple: frais d'investissement élevés, frais de capital élevés, besoin d'amortissement élevé et frais d'exploitation élevés = prix de vente élevé.

Quelle est votre position sur le subventionnement des cours WAB par la fédération, le canton ou d'autres organisations?

Si je réfléchis économiquement, alors je refuse clairement une subvention, car les coûts doivent être supportés là où ils sont engendrés (principe pollueur-payeur).

Depuis la mise en place des cours WAB, comment la perception du profil professionnel du moniteur d'auto-école a-t-elle changé aux yeux de la population?

Je n'ai pas pu observer de choses correspondantes. Cependant, je pense qu'en raison de la haute qualité des cours WAB, le profil professionnel du moniteur d'auto-école ne peut certainement que s'améliorer.

Dans quels domaines travaillez-vous avec des partenaires régionaux/nationaux?

Nous travaillons étroitement, mais sans engagement, avec des importateurs automobiles, des fournisseurs de carburant et des restaurants.

En plus des cours WAB, quelles prestations proposez-vous dans votre centre de formation à la conduite?

Nous proposons des cours de formation continue, avant tout pour les entreprises, mais pas exclusivement.

Que fait votre organisation pour améliorer l'acceptation des cours WAB?

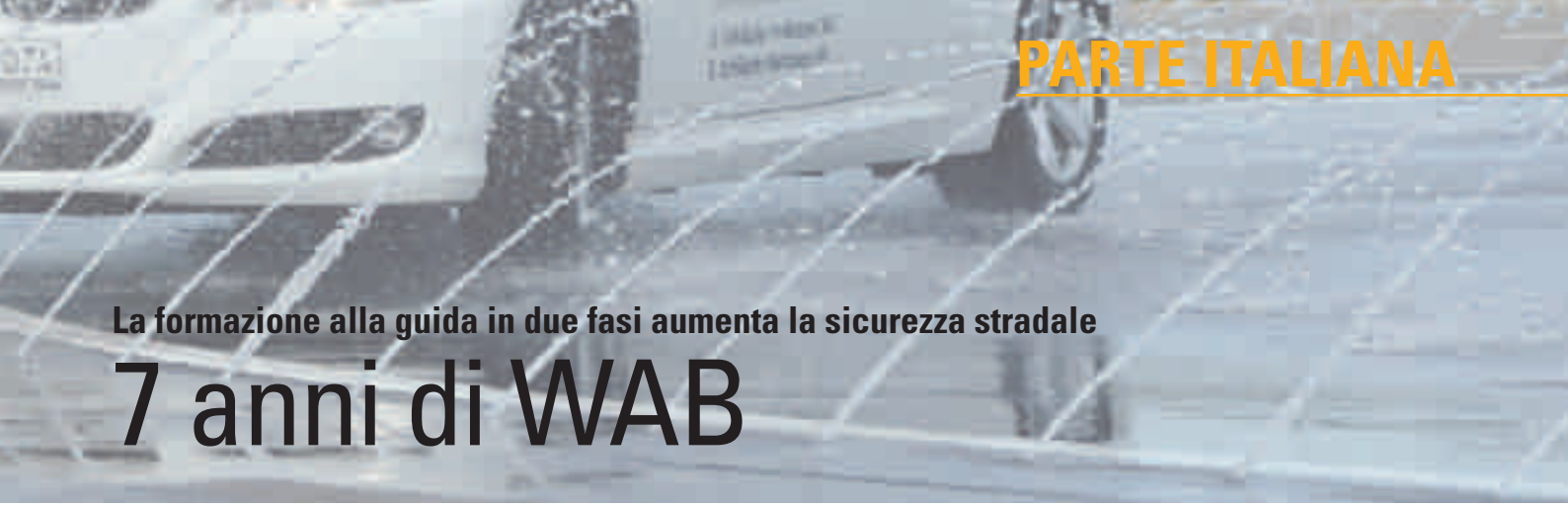
Nous incorporons quelques éléments «fun» (utilisation d'une voiture pour s'entraîner au freinage et d'une voiture de crash-test) dans nos cours. Nous prenons également les entrées de notre livre d'or au sérieux et répondons à toutes les questions dans le détail.

Qu'est-ce qui différencie votre concept des autres fournisseurs de cours/opérateurs?

La différence se trouve dans la taille du terrain. Le centre de formation à la conduite Lyss AG dispose de 12000 m², situés très avantageusement.

Le travail d'animateur est-il un défi judicieux pour le moniteur d'auto-école?

Dans tous les cas, oui. Grâce au travail d'animateur, un moniteur d'auto-école peut élargir sa sphère (enrichissement professionnel) et peut assurer son auto-école avec des rentrées d'argent régulières (diversification). Ainsi naissent des synergies, qui peuvent être utilisées de manière lucrative pour les entreprises personnelles (augmentation considé-



La formazione alla guida in due fasi aumenta la sicurezza stradale

7 anni di WAB

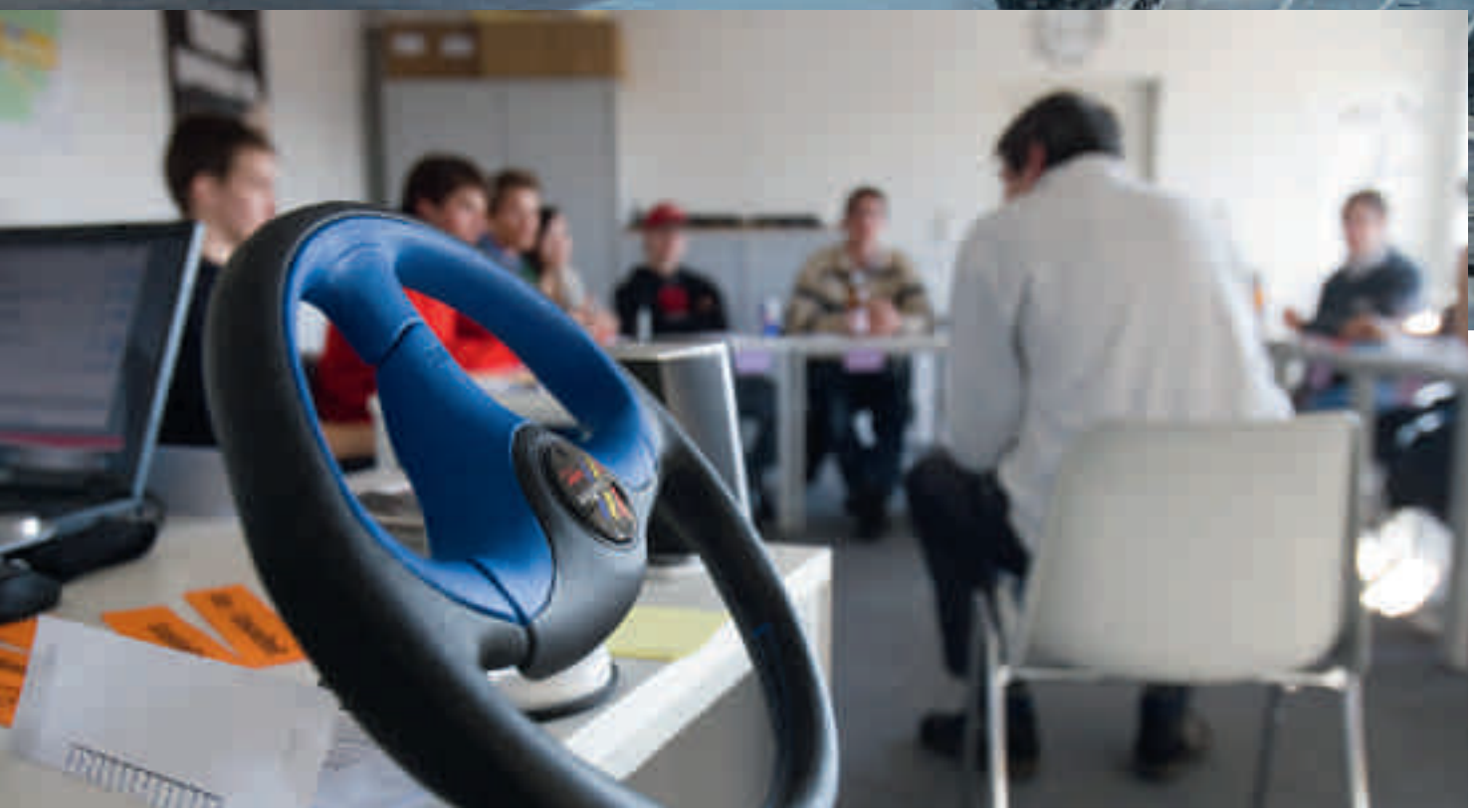
Su incarico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), l'Ufficio prevenzione infortuni (upi) ha analizzato l'efficacia della formazione alla guida in due fasi. Il rapporto finale dello studio rivela che il calo del numero di incidenti gravi è più marcato tra i neoconducenti giovani rispetto alla media generale non suddivisa per fasce d'età; sono altresì emerse contestualmente opportunità e proposte di miglioramento.

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha commissionato all'Ufficio prevenzione infortuni (upi) una valutazione dell'efficacia della formazione alla guida in due fasi. L'upi ha esaminato le cifre sugli incidenti provocati da neoconducenti nell'arco degli ultimi anni allo scopo di verificare se il numero di casi e di infrazioni sia in calo per questa fascia d'età.
La relazione finale, consegnata di recente, mostra un quadro sostanzialmente positivo: il calo di incidenti stradali con esito grave o mortale provocati da giovani neopatentati è nettamente più marcato (di oltre il 10%) rispetto al calo medio calcolato su tutte le fasce d'età. Nei casi di esposizione autonoma al pericolo (incidenti autoprovocati), i risultati non sembrano delineare una tendenza chiara. Le analisi dettagliate evidenziano inoltre come i risultati positivi non si distribuiscano in maniera uniforme tra le diverse fasce d'età e di esperienza di guida. Considerando la situazione non particolarmente chiara, le lacune a livello di raccolta dati e le incertezze relative alla modellizzazione dell'andamento futuro degli infortuni (tendenza generale della sicurezza), è imperativo interpretare le informazioni con cautela.

Oltre alle analisi sugli incidenti, l'upi ha svolto indagini quantitative e qualitative per verificare gli effetti della riforma a livello di conoscenze, atteggiamenti e comportamenti. I dati attestano gli effetti positivi dell'inasprimento sanzionatorio: la minaccia di annullamento della licenza in prova agisce da deterrente ed effetti positivi si registrano anche in materia di guida a ridotto impatto ambientale. Secondo l'upi non possono invece essere dimostrati con certezza i benefici per la sicurezza dei corsi complementari, verosimilmente per la difficoltà di applicazione del provvedimento e la partecipazione relativamente differita ai corsi.

Programmi futuri

Dato l'elevato rischio di incidenti tra i giovani neopatentati, la formazione in due fasi rappresenta, unitamente alla patente provvisoria, un accorto provvedimento a scopo preventivo, che va adeguato sulla base dei risultati della valutazione.
A livello concreto, l'upi raccomanda di anticipare la partecipazione alla prima parte dei corsi complementari obbligatori già ai primi mesi dopo l'esame di abilitazione alla guida; dal momento che si tratta del periodo in cui il rischio di incidenti è massimo, il sistema attuale prevede una frequenza troppo tardiva (la prima giornata in media 16 mesi dopo l'esame pratico, la seconda dopo 26): una decisa anticipazione comporte-rebbe quindi potenzialmente un grande miglioramento in termini di sicurezza. Inoltre la qualità dei corsi è sottoposta a contin ua verifica a cura di un'apposita commissione cantonale, la quale, ove necessario, interviene disponendo immediatamente provvedimenti migliorativi.



TrainingsCenter DriveZ

Formazione in due fasi e patente in prova

La formazione in due fasi è stata introdotta unitamente alla licenza in prova nel dicembre 2005, con l'obiettivo di ridurre l'alto numero di incidenti provocati da neopatentati. Da allora chi supera l'esame di guida ottiene la patente provvisoriamente per tre anni, periodo di prova che prevede sanzioni particolarmente severe: proroga di un anno in caso di primo ritiro e annullamento della patente in caso di secondo ritiro; inoltre il neoconducente deve frequentare due corsi integrativi obbligatori, durante i quali apprende a individuare ed evitare meglio i pericoli, elabora la consapevolezza delle proprie capacità, ottimizza la propria familiarità con la circolazione stradale e sviluppa uno stile di guida rispettoso dell'ambiente e degli altri utenti della strada. Solo dopo il completamento dei due corsi e il decorso del periodo di prova senza gravi sanzioni (leggi: annullamento dell'abilitazione alla guida), si arriverà alla patente definitiva.

www.astra.admin.ch

L'USTRA ha già avviato interventi per ottimizzare la prima fase della formazione e verificare il recepimento della terza direttiva UE sulla patente di guida (OPERA-3): in concreto vengono analizzate e riviste soprattutto le parti obbligatorie della formazione e dell'esame della prima fase, ossia l'educazione alla guida e l'esame pratico. In futuro i programmi di formazione ed esame dovranno mostrare un carattere più propedeutico alla seconda fase complementare, che segue il superamento dell'esame; si valutano eventuali trasferimenti di contenuti formativi dalla seconda alla prima fase ed è inoltre previsto un migliore coordinamento fra i programmi. In questo contesto l'USTRA studierà anche le proposte dell'upi.

Si prevede che le proposte volte a ottimizzare la formazione in due fasi, unitamente alle menzionate modifiche relative a formazione ed esame di guida, possano essere sottoposte nel secondo semestre del 2013 al vaglio di Cantoni ed enti interessati per la formulazione di un parere.

7 anni di WAB – un primo bilancio

Le disposizioni dell'Ufficio federale entrate in vigore dalla fine del 2005 con riferimento ai corsi WAB per candidati in possesso di una licenza di condurre di prova vengono continuamente discusse pubblicamente.

Nei mass media è stato riferito che potrebbero essere apportate delle modifiche ai corsi WAB obbligatori. In modo particolare è stato criticato il corso WAB 2.

Il 23/11/2012 è stata autorizzata la pubblicazione del rapporto dell'upi, Ufficio prevenzione infortuni. La redazione della rivista per maestri conducenti *FL-magazin* riprende questa tematica, pubblica il rapporto dell'upi (pagina 6) e offre agli organizzatori dei corsi WAB una piattaforma nel *FL-magazin* per esprimere la loro opinione in merito alle domande poste dalla redazione della rivista.

Silvio A. Barfuss

Delegato del Consiglio d'amministrazione del centro guida Lyss AG, Berna

Quali sono i dettagli che dovrebbero essere modificati per i corsi WAB 1 e WAB 2?

La nostra esperienza durante questi ultimi sette anni ci hanno dimostrato che molti partecipanti ai corsi WAB guidano insicuri e non controllano il veicolo. I nostri animatori di WAB 2 devono intervenire regolarmente per evitare incidenti durante la parte pratica di guida. Ciò mostra che i corsi WAB contribuiscono enormemente alla sicurezza in strada. Siamo convinti che ci siano possibilità di miglioramento nel senso di aggiustamenti di precisione che devono essere eseguiti non appena ci sono delle stime sicure.

I partecipanti ai corsi si lamentano dei prezzi troppo alti. Qual è la sua opinione in merito?

Allorquando i corsi e i loro contenuti non erano ancora noti, venivano fatte delle osservazioni ancora più critiche riguardo ai prezzi rispetto ad oggi. Questo «problema» viene accentuato oggi da un gruppo sempre più piccolo di visitatori esordienti del corso WAB e da singoli politici, purtroppo mal informati. Dobbiamo attenerci alle prescrizioni dei legislatori, per poter eseguire i corsi su delle piste recintate con una superficie minima di 8000 m^2. L'acquisizione di terreni e altri impianti tecnici prescritti richiedono degli investimenti considerevoli. La formula su cui si basa la determinazione del nostro prezzo è molto semplice: costi d'investimento alti, costi di capitale alti, esigenze di ammortamenti alti e costi di gestione alti = prezzo di vendita alto.

Qual è la sua posizione riguardo le sovvenzioni per i corsi WAB da parte dell'Ufficio federale, del Cantone oppure di altre organizzazioni?

Se devo pensare in modo politico-economico, allora sicuramente non accetterei una sovvenzione, poiché bisogna sostenere i costi laddove sorgono (principio di causalità).

A partire dall'introduzione dei corsi WAB, in che modo è cambiata l'immagine professionale dei maestri conducenti agli occhi della popolazione?

Non sono riuscito a fare delle osservazioni a tal proposito. Tuttavia sono dell'opinione che a causa dell'alta qualità dei corsi WAB, l'immagine professionale del maestro conducente non può che migliorare.

In quali settori lavora insieme a partner regionali/nazionali?

Lavoriamo a stretto contatto però non in modo vincolante insieme a importatori di automobili, fornitori di carburante e ristoranti.

Quali sono i servizi che offre nel suo centro guida oltre ai corsi WAB?

Offriamo soprattutto, ma non esclusivamente, corsi di perfezionamento facoltativi per aziende.

In che modo la sua organizzazione si impegna per migliorare l'accettazione dei corsi WAB?

Inseriamo nei nostri corsi alcuni elementi di «divertimento» supplementari (impiego di brake e crash car). Inoltre prendiamo seriamente i suggerimenti lasciati sul nostro registro clienti e rispondiamo accuratamente a tutte le domande.

Cosa distingue il suo concetto da quello degli altri organizzatori di corsi/gestori di piste?

Le differenze sussistono nell'estensione del centro. Il centro guida Lyss AG dispone di oltre 12000 m^2 nella migliore posizione.

L'attività di animatori è una sfida sensata per i maestri conducenti?

Sì, in ogni caso. Un maestro conducente può ampliare il suo campo di azione mediante l'attività di animatore (arricchimento di lavoro) e può assicurare la sua scuola guida con entrate regolari (diversificazione). In tal modo nascono delle sinergie che possono essere sfruttate dalla propria azienda in modo proficuo (considerevole aumento del grado di conoscenza di un maestro conducente).

Per questo motivo non posso che consigliare un'attività di animatore a tutti i maestri conducenti che pensano in modo imprenditoriale e sono intraprendenti.

Sven Friesecke

Formazione Driving Center Svizzera, Safenwil

Quali sono i dettagli che dovrebbero essere modificati per i corsi WAB 1 e WAB 2?
Visto che dall'introduzione della formazione in due fasi, la partecipazione dei neoconducenti ai corsi volontari è regredita enormemente, sarebbe di interesse per i partecipanti se i contenuti dei corsi rispecchiassero di più le aspettative dei partecipanti. I partecipanti dei corsi spesso vogliono esercizi più pratici che potrebbero rendere il corso più stimolante.

I partecipanti ai corsi si lamentano dei prezzi troppo alti. Qual è la sua opinione in merito?
Per la realizzazione delle infrastrutture per conseguire i corsi WAB sono stati attivati molti investimenti. Inoltre il corso WAB 2 in particolar modo richiede l'intervento di molto personale. Nel frattempo a regolare il prezzo è il mercato.

Qual è la sua posizione riguardo le sovvenzioni per i corsi WAB da parte dell'Ufficio federale, del Cantone oppure di altre organizzazioni?
Il rimborso FSS è un'iniziativa per invogliare i conducenti, che rientrano nei maggiori gruppi a rischio, a partecipare ai corsi di perfezionamento volontari. Un supporto finanziario per la partecipazione ai corsi WAB potrebbe condurre a ore di guida sovvenzionate. Facendo un paragone questo equivarrebbe a uno scolaro che riceve un contributo per la visita scolastica obbligatoria.

A partire dall'introduzione dei corsi WAB, in che modo è cambiata l'immagine professionale dei maestri conducenti agli occhi della popolazione?
Dal nostro punto di vista non abbiamo una percezione fortemente modificata della professione del maestro conducente. Quello che possiamo affermare è che i maestri conducenti che sono attivi anche come animatori hanno guadagnato un ritorno d'immagine. In questo modo hanno anche ampliato le loro competenze. Dall'esterno ciò viene apprezzato molto positivamente.

In quali settori lavora insieme a partner regionali/nazionali?
Nessuna risposta.

Quali sono i servizi che offre nel suo centro guida oltre ai corsi WAB?
Da oltre 30 anni siamo impegnati nei corsi di perfezionamento volontari. Questi rappresentano ancora la porzione più vasta della nostra offerta di corsi. Di fatti il perfezionamento per i conducenti di tutte le categorie di veicoli è da sempre parte integrante delle nostre competenze principali. Anche i corsi di ecoguida Eco Drive® stanno assumendo sempre più importanza.

In che modo la sua organizzazione si impegna per migliorare l'accettazione dei corsi WAB?
Nessuna risposta.

Cosa distingue il suo concetto da quello degli altri organizzatori di corsi/gestori di piste?
La nostra offerta è sicuramente resa speciale dal fatto che gli esercizi pratici nella guida economica dei corsi WAB 2 vengono eseguiti al simulatore. In questo modo si può garantire una comparazione ottimale delle guide. Infine così facendo diamo un contributo a non gravare ulteriormente sul traffico stradale.

Rolf Pfeiffer

Amministratore della 2PA, Wohlen

Quali sono i dettagli che dovrebbero essere modificati per i corsi WAB 1 e WAB 2?
Nel corso WAB 1 si dovrebbero adattare e modificare la moderazione teorica sugli argomenti di analisi da incidenti e sostanze psicoattive. Dobbiamo piuttosto trasmettere ai partecipanti la portata del loro agire. I neoconducenti devono essere consapevoli della grande responsabilità che hanno nel traffico stradale. Inoltre le esperienze di guida quali fermarsi/frenare e guidare in curva dovrebbero essere ottimizzati e adattati.
Fondamentalmente sono dell'opinione che le tematiche per il corso WAB 2 siano adeguate. Tuttavia sarebbe necessario infondere il senso di responsabilità ai partecipanti al corso con inattitudine alla guida, affinché essi possano superare la scarsa capacità di guida (formazione supplementare). Anche in caso di scarsità legata al carattere e all'atteggiamento, si dovrebbe ordinare una guida di controllo.

Infine si dovrebbe trasformare la guida ecologica in una «guida professionale» sicura che comprenda la ecoguida.

I partecipanti ai corsi si lamentano dei prezzi troppo alti. Qual è la sua opinione in merito?
Questo ha chiaramente per sfondo l'economia aziendale. Siamo un'istituzione che pensa e agisce in modo economico. I nostri prezzi sono calcolati di conseguenza.

Qual è la sua posizione riguardo le sovvenzioni per i corsi WAB da parte dell'Ufficio federale, del Cantone oppure di altre organizzazioni?
Questa sarebbe una possibilità per aiutare economicamente i giovani.

A partire dall'introduzione dei corsi WAB, in che modo è cambiata l'immagine professionale dei maestri conducenti agli occhi della popolazione?
A mio avviso non è visibile alcun cambiamento. Tuttavia ciò è anche difficile da giudicare.

In quali settori lavora insieme a partner regionali/nazionali?
Nei settori come quello automobilistico, quello della pubblicità e sponsorizzazione.

Quali sono i servizi che offre nel suo centro guida oltre ai corsi WAB?
Siamo un centro di competenza per tutti i conducenti negli ambiti dei corsi di formazione e perfezionamento.

In che modo la sua organizzazione si impegna per migliorare l'accettazione dei corsi WAB?
In primo luogo diamo grande importanza a corsi qualitativamente di alto valore e orientati ai partecipanti. I nostri neoconducenti devono sentirsi a loro agio da noi.

Cosa distingue il suo concetto da quello degli altri organizzatori di corsi/gestori di piste?
Ci atteniamo rigorosamente alle disposizioni prescritte. Non sono ammesse deviazioni o modifiche. Tuttavia i nostri standard di qualità interni sono nettamente più alti rispetto a quelli richiesti dall'Ufficio federale.

André Spörndli

Amministratore della Drive Z AG, Dübendorf

Accoglieremmo con favore un rimborso FSS. Tuttavia sorgerà la domanda di chi dovrebbe finanziarlo.

Lavoriamo con diversi partner regionali, come per es. il TCS sezione Zurigo, l'Associazione maestri conducenti di Zurigo, le ditte Garage Schläpfer AG (automobili) e Goodyear-Dunlop (pneumatici), la Mobiliare Assicurazione e diverse altre organizzazioni.
La ditta Drive Z AG si distingue dagli altri organizzatori di corsi, poiché noi ci siamo specializzati nei corsi WAB. Il 95% delle nostre capacità le adoperiamo per la formazione in due fasi, il restante 5% è dedicato ai corsi di guida tecnica in collaborazione con il TCS sezione Zurigo, la polizia comunale di Zurigo, la Posta e il nostro sponsor del veicolo.

Bild: Fahrzentrum Lyss AG

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.

SPEZIAL-ANGEBOT FÜR FAHRSCHULEN

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

Inserenten-Verzeichnis dieser Ausgabe

	Seite
Acadevia, Wohlen	19
Altras Media GmbH, Frauenfeld	21
Auto Grädel AG, Bern	19
Brunner AG Druck und Medien, Kriens	19, 23
CTM Alder GmbH, St. Gallen	21
Driving Center, Safenwil	5
FATech, Aarau Rohr	19
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	46
Hasan Kalender, Hagendorn	21
Hostettler AG, Yamaha-Import, Sursee	17
Live-saver, Romanshorn	21
Motorpresse, Volketswil	44
Renault Trucks, Dietikon	32
SanPool, Basel	29
Swiss Alpha Medic, Cham	9
Touring Club Schweiz, Schönbühl	7
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	9
Weckerle AG, Allschwil	21

Autoren dieser Ausgabe

	Seite
Bernhard Brechbühl	28
Marcel Büchler	22
Stefan Fritschi	27
Rolf Grob	31–33
Richard Meinert	27

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 3671 FahrlehrerInnen

Termine für die nächsten Ausgaben *FL-magazin*

Ausgabe	Erscheinungstermin	Redaktionsschluss
1	28. März 2013	1. März 2013
2	24. Juni 2013	3. Juni 2013
3	27. September 2013	2. September 2013
4	20. Dezember 2013	25. November 2013

Aus den Sektionen

Hier können kantonale Fahrlehrerverbände ihre Weiterbildungstermine und Jahresversammlungen bekannt geben. Jeder Sektion stehen pro Ausgabe max. 200 Zeichen gratis zur Verfügung.

Beispiel:

Verband Kanton XY **26.–27. Oktober 2013**

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

verkehrstheorie.ch – ideal für den Wiederverkauf und im Unterricht

Die bewährten Lehrmittel für die Basis-Theorieprüfung
Kat A1, A + B – mit den aktuellsten Prüfungsfragen
der asa 2013/14

NEU Prüfungsfragen **2013/14**

Premium Produkt

USB-Stick: sofort lieferbar!

asa
OCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
EINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSÄMTER
CIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

Für jeden das Richtige!

- 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.
  9-sprachig: DE, FR, IT, ENG, SPA, POR, TUR, ALB, CRO
  Inkl. App Code für iPhone, iPad und Android
  (zur Freischaltung der offiziellen Prüfungsfragen)
- Wir tauschen originalverpackte Produkte der Auflage 2012/13 gratis aus!

* **lieferbar Januar 2013**

50% Jetzt profitieren!

Fahrschul-Rabatt
auf Bestellungen bis **15. Januar 2013**

Mehr Infos und Bestellungen:
www.verkehrstheorie.ch – info@verkehrstheorie.ch – Telefon 033 243 21 05 – Mobile 079 404 48 55

BOOKS	CD	BOOKS+CD	STICK	APP
VP: CHF 39.–	VP: CHF 59.–	VP: CHF 72.–	VP: CHF 69.–	«Auto Theorie»

verkehrstheorie.ch

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