Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
1/2013

FL magazin

Assistenzsysteme beim Motorrad

Interviews mit Fahrlehrern 8

WAB-Umfrage bei Fahrlehrern und -schülern 13

Die beliebtesten Autos der 70er-Jahre 18

Öko-Programme für LKW 26

Jetzt kostenlos für junge Neulenker: auf info@turboschlaf.ch bestellen.*

*solange Vorrat

GEWUSST?

EIN TURBOSCHLAF VON 15 MINUTEN IST DIE EINZIG WIRKSAME MASSNAHME GEGEN MÜDIGKEIT AM STEUER.

Schläfrig Auto fahren ist lebensgefährlich! Besonders betroffen sind junge Menschen, die ihren Ausgang geniessen und wenig schlafen. Helfen Sie mit, junge Neulenker zu sensibilisieren und das Unfallrisiko zu senken.

Entdecken Sie auf unserer Website weitere wertvolle Tipps, die sich einfach und wirksam in die Fahrschule einbauen lassen.

www.turboschlaf.ch

Gratuit pour les jeunes conducteurs novices: à commander sur info@turbosieste.ch*

*stock limité

LE SAVIEZ-VOUS?

UNE TURBOSIESTE DE 15 MINUTES EST LA SEULE MESURE EFFICACE CONTRE LA FATIGUE AU VOLANT.

Somnoler au volant peut être fatal. Les jeunes qui aiment bien sortir et dorment peu sont particulièrement concernés. Aidez-nous à sensibiliser les jeunes conducteurs novices et à diminuer le risque d'accident.

Découvrez sur notre site Internet de précieux conseils à intégrer simplement et efficacement dans les cours de conduite.

www.turbosieste.ch

Ora gratis per i neopatentati giovani: scrivi a info@turbosiesta.ch*

*Fino a esaurimento

LO SAPEVI?

UNA TURBOSIESTA DI 15 MINUTI È L'UNICO RIMEDIO EFFICACE CONTRO LA SONNOLENZA AL VOLANTE.

Guidare assonnati può essere fatale! Ciò vale specialmente per i tiratardi che trascurano il sonno. Aiutaci a sensibilizzare i neopatentati giovani e a ridurre il rischio d'incidenti.

Scopri sul nostro sito altri preziosi consigli facili ed efficaci da usare nelle scuole guida.

www.turbosiesta.ch

bfu bpa upi

VSR
Conseil de la sécurité routière
Consiglio della sicurezza stradale
Verkehrssicherheitsrat

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.–

Bilder Titelseite:
Stefan Plüss, 2-Wheel-Academy; photos.com; ai-Klassik 1/13; Steiner Transport AG; Scania

Sehr geehrte Fahrlehrerschaft

Werner Kirschbaum

Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen ...
... sagte mal ein deutscher Politiker. Ich bin der Meinung, unser Land braucht dringend Visionäre.

Frank M. Rinderknecht ist so ein Visionär. Auch wenn seine Kreationen oftmals nur Studien bleiben, überrascht er die Branche seit Jahren mit mobilen Visionen. So auch am diesjährigen Autosalon in Genf.

Der 3,6 Meter kurze «microMAX» soll den Kurzstreckenverkehr revolutionieren. Die Vision: Das Elektrogefährt pendelt durch die Stadtquartiere und bietet Platz für vier Personen mit Einkaufstaschen und sogar einem Kinderwagen. Die Einsatzplanung soll via Internet und Smartphone organisiert werden. An Bord sorgen Kaffeemaschine und Kühlschrank für den angenehmen Aufenthalt. Und das Smartphone kann nebenbei geladen werden.

Folgen wir besser den nachhaltigen Ideen der Visionäre und fahren mit dem microMAX zum Shoppen. Und nicht zum Arzt.

Weitere Öko-Visionen finden Sie auf den Seiten 25 bis 31.
Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

INHALT

8

Editorial 3

Assistenzsysteme bei Motorrädern
Die Verantwortung trägt immer der Fahrer 6
Interviews mit Fahrlehrern 8

Weiterbildung
2-Phasen-Kurse: wie weiter? 10
Stellungnahme IGWAB-CH 11
WAB-Umfrage 13

Ausbildung
Theorieprüfung – Kampf dem Auswendiglernen 14

Porträt
Easy Drivers Experts – Ausbildungszentrum für Experten 17

Klassik
Die 10 beliebtesten Autos der 70er-Jahre 18

Autosalon
Die grüne Welle ist längst schick 21

LKW
Ökologie und Ökonomie im Verbund 26
Porträt Steiner Transport AG 29
App für Profis 30

Partie française 32

Parte italiana 36

Online-Ratgeber 39
Online-Leads sind die nächsten Fahrschüler

18

21

30

26

SWISS
ALPHA MEDIC

Wer Qualität schätzt, wird unser Angebot lieben.

Bieten Sie Nothilfekurse an!

Der erste Moment entscheidet. Gewinnen Sie die angehenden Neulenker bereits beim Nothilfekurs und begleiten sie mit Ihrer Fahrschule bis ans Ziel.

Kosten pro Teilnehmer CHF 12.50
(Für Ausweis + Buch)

Oder wir leiten für Sie Ihren Nothilfekurs

Sie möchten sich auf die eigentliche Aufgabe einer Fahrschule konzentrieren? Wir stellen Ihnen gerne einen zertifizierten Ausbilder für Nothilfekurse zur Verfügung. Auf Wunsch stellen wir Ihnen gerne auch unser Kursmaterial zur Verfügung.

Ihre Vorteile als Partner:
- *Online Zugriff auf Teilnehmerdaten*
- *Online Ausweisdruck*
- *iFrame Kurs-Anmeldetool für Ihre Website*
- *Medizinisches Unternehmen als Partner*
- *Verkauf von Kursmaterial*
- *24 Stunden Notfall-Dienst*
- *Medizinische Aus- und Weiterbildungen*
- *Weiterbildungen für Fahrlehrer asa*
- *Kursunterlagen auch in Francese e Italiano*

Testen Sie uns unverbindlich und überzeugen sich von unserem Angebot, bevor Sie sich für den Anbieter-Wechsel definitiv entscheiden.

Frühlingsaktion

www.shop.alphamedic.ch

PHILIPS AED Trainer
Artikelnr.: M640016

Preis CHF 499.90
~~*statt CHF 599.90*~~

NEU: Bieten Sie eNothilfekurse an!

Senken Sie Ihre Betriebskosten mit dem neuartigen **eNothilfekurs!** Sie minimieren den Präsenz-unterricht auf nur 7 Stunden! Denn Ihre Schüler besuchen das *Home eLearning Modul* um sich vorzubereiten.

Der direkte Vergleich:

Nothilfekurs	eNothilfekurs
Präsenzunterricht *(10 Stunden)*	**Home eLearning Modul** *(3 Stunden)*
↓	↓
Bestätigung über den **Besuch des Nothilfekurses**	**Präsenzunterricht** *(7 Stunden)*
	↓
	Bestätigung über den **Besuch des Nothilfekurses**
	↓
	SIE SPAREN 30%

Sie minimieren mit unserem e-System Ihre Lohnausgaben, Arbeitszeiten, Lokalbenutzung und Ihren Zeitaufwand.

Aus- und Weiterbildungen

FAHRLEHRER AUFGEPASST
Teilweise als Fahrlehrerweiterbildung anerkannt nach asa-Richtlinien!

Nothilfe-Ausbilder Kurs
Wir bilden Sie in nur 6 Tagen zum Instruktor aus.

Weiterbildung für Nothilfe-Ausbilder
Alle Instruktoren müssen sich im Zeitraum von 2 Jahren mind. 3 Tage weiterbilden.

Fahrerassistenzsysteme bei Motorrädern

Die Verantwortung trägt

Fahrerassistenzsysteme sind elektronische Zusatzeinrichtungen in Fahrzeugen und Motorrädern zur Unterstützung des Fahrers. Hierbei stehen oft Sicherheitsaspekte, aber auch die Steigerung des Fahrkomforts im Vordergrund. Ein weiterer Aspekt ist die Verbesserung der Ökonomie.

Fahrerassistenzsysteme greifen teilautonom oder autonom in Antrieb, Steuerung oder Signalisierungseinrichtungen des Fahrzeuges ein oder warnen den Fahrer kurz vor oder während kritischer Situationen. Derzeit sind die meisten Fahrerassistenzsysteme so konzipiert, dass die Verantwortung beim Fahrer bleibt und dieser nicht entmündigt wird.
Der Grund hierfür ist vor allem die rechtliche Lage, nach der der Fahrer jederzeit die Verantwortung für die Führung seines Fahrzeuges hat und es jederzeit beherrschen können muss (Wiener Strassenverkehrskonvention 1968, Art. 8, Absatz 5): «Jeder Führer muss dauernd sein Fahrzeug beherrschen ... können.»

Motorradfahren ist anspruchsvoll

Jeder sechste Verkehrstote in Europa war auf dem Motorrad unterwegs. In Deutschland liegt der Anteil der im Strassenverkehr getöteten Motorradfahrer gar bei 20 Prozent. Der hohe Anteil an Unfällen ohne Fremdverschulden, bei denen Motorradfahrer ihr eigenes Können überschätzen, zeigt, wie anspruchsvoll Motorradfahren ist.
Das dürfte auch den meisten Zweiradfahrern bewusst sein, denn die Unfallzahlen sprechen eine deutliche Sprache. Während Assistenzsysteme für Autos einen kaum noch überschaubaren Umfang angenommen haben, sieht es bei Motorrädern vergleichsweise dürftig aus. Viele Jahre brauchte allein das ABS, um in der Szene akzeptiert zu werden. Und Airbags sind nur in seltenen und teuren Modellen zu bekommen. Dennoch gibt es Fortschritte: Nach und nach halten Assistenzsysteme Einzug in die Welt der leistungsstarken Zweiräder.

Was bringt die nächste Generation von Assistenzsystemen?

BMW hat am Innovation Day in München auf sein ConnectedRide-Programm zur Erhöhung der Fahrsicherheit bei Motorrädern aufmerksam gemacht.

LED-Tagfahrlicht

Die serienmässige LED-Standlicht-Technologie wurde weiterentwickelt. Dazu wurde die in die Lichtleitringe eingekoppelte Lichtstärke deutlich erhöht, damit das Motorrad für den entgegenkommenden Verkehr noch früher und klarer erkennbar ist.

Elektronisches Bremslicht

Um den nachfolgenden Verkehr möglichst frühzeitig über die Bremsung zu informieren, wird ein Hinweis vom elektronischen Bremslicht per Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation an die anderen Verkehrsteilnehmer übertragen.

Linksabbiegeassistent

Der Linksabbiegeassistent berücksichtigt das besondere Gefahrenpotenzial dieser Verkehrssituation für Motorradfahrer. Durch zusätzliche LEDs in den Rückspiegel-Gehäusen sowie automatisch aufblendendes Fernlicht macht

immer der Fahrer

das Motorrad den linksabbiegenden Verkehr auf sich aufmerksam.

Ampelphasenassistenten
Beim Ampelphasenassistenten kommuniziert die Lichtsignalanlage mit dem Motorrad. Sollte sich die Ampel bei unveränderter Fahrgeschwindigkeit des Motorrads mit Erreichen der Kreuzung bereits in der Rotphase befinden, würde der Fahrer diese Information über die Instrumentenkombination früh genug erhalten, um sanft abbremsen zu können.

Motorrad eCall
Im Falle eines Unfalls leistet das BMW Motorrad eCall wertvolle Dienste. Erreicht der Fahrer einen Unfallort, so kann er über den eCall-Taster einen manuellen Notruf auslösen. Wird er selbst in einen Unfall verwickelt, wird dies über die Sensorik registriert und ein Notruf abgesetzt.

Detektion von Schildern
Das System informiert via Schildererkennung und grafischer Einblendung in der Instrumentenkombination über die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Bei Gefahr erfolgt eine Auffahrwarnung.

ConnectedRide
Die auf Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation basierenden Assistenzsysteme machen das Motorradfahren nochmals deutlich sicherer und sollen in Zukunft auch in Serienmotorrädern von BMW Motorrad zum Einsatz kommen.

Querverkehrsassistent
Am Motorrad werden bei zunehmender Kollisionsgefahr schrittweise das Fahrlicht moduliert, die Fahrlichtintensität erhöht und die zusätzlichen LEDs in den Spiegeln und Blinkern an der Fahrzeugseite aktiviert, um die Silhouette zu verbreitern und damit die Wahrnehmbarkeit zu erhöhen.

Schlechtwetterwarnung
Bei der Schlechtwetterwarnung wird der Motorradfahrer durch einen optischen Hinweis in der Instrumentenkombination frühzeitig auf einen Streckenabschnitt mit widrigen Bedingungen wie Nebel, Regen, Schnee oder Glatteis hingewiesen. Der Assistent gibt darüber hinaus an, nach welcher Distanz mit dem Streckenabschnitt zu rechnen ist.

Hinderniswarnung
Die Hinderniswarnung signalisiert durch einen optischen Hinweis in der Instrumentenkombination, wenn mit Öl, Rollsplitt oder einem liegen gebliebenen Fahrzeug auf der Fahrbahn zu rechnen ist.

Überholassistent
Wenn das vorausfahrende Fahrzeug gleichzeitig mit dem Motorrad zum Überholen ansetzt und ausschert, weil der Motorradfahrer übersehen oder dessen Geschwindigkeit falsch eingeschätzt wurde, ist der Zweiradfahrer in Gefahr. Durch zusätzliche LEDs im Blinker wird dessen Signalwirkung verstärkt, so dass das Motorrad im peripheren Sichtfeld besser wahrzunehmen ist. Die Wahrscheinlichkeit, dass der PKW-Fahrer das Zweirad bemerkt, bevor es im toten Winkel verschwindet, wird dadurch deutlich erhöht.

Quelle: BMW

Meinungen von Schweizer Fahrlehrern

Zum Thema «Einsatz von Motorrad-Assistenzsystemen in Fahrschulen» hat die Redaktion die Meinung von Schweizer Fahrschulen eingeholt.

Philipp Mannhard / **PM**
FM Fahrschule
Mannhard GmbH
Zürich

Roger Peng / **RP**
PENGs Fahrschule
Zürich

Reto Wüthrich / **RW**
Fahrschule Wüthrich
Bettlach

Toni Suter / **TS**
Fahrschule Mc L
Basel, Sissach

Auf welcher/n Maschine/n schulen Sie?

PM: BMW GS 650, Yamaha XJ 6n
RP: Honda VFR 1200 Crosstourer
RW: BMW GS 1200 Adventure
TS: Roller Yamaha Beluga 125 ccm, Kawasaki Z1000 S

Hat Ihr Fahrschul-Motorrad ein oder mehrere Assistenzsysteme? Welche?

PM: Nur ABS.

RP: Ja. Anti-Schlupf-Regelung und Combined Integral ABS.

RW: ABS, Traktionskontrolle, Luftdruckanzeige im Pneu, Temperaturanzeige, Überschlagschutz beim Bremsen, Überschlagschutz beim Anfahren.

TS: Die Kawa hat ABS.

Wie schulen Sie den Einsatz von Assistenzsystemen?

PM: Beim Bremsen gerade und in voller Schräglage (FM Schräglagentraining) auf nassem und trockenem Untergrund.

RP: Leider habe ich zu wenige Möglichkeiten, um dies in der Praxis zu schulen, ausser der Bremsdemonstration mit und ohne ABS im 2. Grundkursteil.

RW: Ich zeige bei jedem Motorradgrundkurs eine Notbremsung mit 60 km/h und mit 120 km/h. Die Teilnehmer müssen vorher den Bremsweg einschätzen. Bei 120 km/h sind die Teilnehmer schockiert, wie lange der Bremsweg wird. Dank ABS ist dies nahezu gefahrlos möglich.

TS: Im Einzelunterricht durch Erklären und Ausprobieren.

Wie beurteilen Sie den Einsatz von Assistenzsystemen in Bezug auf die Verantwortung des Fahrers?

PM: Diese Systeme sind ein Muss. ABS sollte an jedem Zweirad vorhanden sein. ASR ist vor allem bei den sportlichen Fahrern (Rennstrecke) sehr gut. Mit ASR gibt es fast keine Stürze am Ende der Kurve. Aber auch im Alltag kann der Motorradfahrer nicht immer alles wahrnehmen. Dann sind solche Systeme einfach gut. Jeder vermiedene Sturz ist es wert.

RP: Vorteil: Es bringt eine gute Sicherheitsreserve. Eine Notbremsung ohne ABS zum Beispiel geht im Ernstfall meistens in die Hose.
Nachteil: Der Mensch ist bequem und er wird unaufmerksamer durch diese Systeme. Er wiegt sich in einer falschen Sicherheit und geht eventuell zu sehr an die Grenzen.

Roger Peng

Reto Wüthrich

RW: Ich denke, dass die Technik schneller und rationeller eingreift als ein Mensch. Wenn wir beides (Vernunft und Technik) gemeinsam einsetzen, wird die Unfallzahl stark rückläufig sein. Die Verantwortung liegt aber sicher hauptsächlich beim Lenker.

TS: Die Verantwortung bleibt. Vorausschauendes, umsichtiges und rücksichtsvolles Fahren obliegt dem Menschen, nicht der Technik.

Ausbildungs-Motorrad

Wie wirkt sich Ihrer Einschätzung nach der Einsatz von Assistenzsystemen auf die Sicherheit des Motorradfahrers und der anderen Verkehrsteilnehmer aus?

PM: Sehr positiv. Passive Sicherheit ist immer etwas Gutes. Das System fährt mit, ohne beim Fahren zu stören.

RP: Es könnten viele Menschenleben gerettet werden oder viele schwere Unfälle verhindert werden. Denn als Motorradfahrer hat man fast immer eine «2» auf dem Rücken. Besser ist, man fährt mit Verstand.

RW: Ich denke, dass die Technik schneller und rationeller eingreift als ein Mensch. Wenn wir beides gemeinsam einsetzen, Vernunft und Technik, wird die Unfallzahl stark rückläufig sein.

TS: Diese Systeme sind beim 2-Rad wichtiger als bei Autos, da sich Fehler beim 2-Rad viel gravierender auswirken. Gerade wenn sich der Fahrer überschätzt, verschätzt oder unschuldig in eine Notsituation gerät, können diese Systeme Leben retten.

2-Phasen-Kurse: wie weiter?

Während das ASTRA den Bericht zur 2-Phasen-Ausbildung verhalten positiv aufnimmt, spricht der SFV von einem positiven Resultat. Beide Organisationen sehen Verbesserungspotenzial. Die bfu benennt detaillierte Verbesserungsmöglichkeiten beim WAB-2-Betrieb.

Schlussfolgerungen

Analysen belegen die globale unfallreduzierende Wirkung der Probephase. Zeitdauer der Probephase, Grundausrichtung der WAB-Kurse und Sanktionsandrohung in Form der Probephasen-Verlängerung und der Ausweisannullierung haben sich bewährt. Obwohl die Probephase bereits jetzt einen nachweislichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, kann diese durch verschiedene Anpassungen weiter gesteigert werden. Schwachstellen in den WAB-Kursen gilt es nun zu optimieren.

Abgleich von Lerninhalten

Ziel sollte ein übergeordnetes, möglichst präzises, stark strukturiertes, modulhaft gestaltetes, aufeinander aufbauendes und verpflichtendes Curriculum der gesamten Fahrausbildung sein. Dabei sind auch Umlagerungen von Ausbildungsinhalten in die erste Phase prüfenswert. Unterrichtsmaterial sollte standardisiert, zentral verwaltet und laufend aktualisiert werden. Im Rahmen der WAB-Kurse sind die höheren Ebenen der GDE-Matrix stärker zu fokussieren. Insbesondere sind der Methode der Selbstreflexion sowie dem Austausch der individuellen Erfahrungen in der Gruppe mehr Bedeutung beizumessen.

Zeitpunkt stärker steuern

Denkbar ist, ein frühes Zeitfenster für die Absolvierung der Kurse vorzuschreiben. Als flankierende Massnahme sollte die Qualitätssicherung einen höheren Stellenwert erhalten. Konkret bieten sich folgende Punkte an:
Die Überprüfung der Lerneffekte bei den Neulenkenden muss stärker berücksichtigt und mit den Kurs-Audits gekoppelt werden. Eine inhaltliche Überarbeitung und Kürzung der Online-Befragung ist für die Kursveranstalter als obligatorisch zu deklarieren. Im Sinn einer Prozessevaluation muss geprüft werden, ob die Moderatoren über ausreichende Coaching-Fähigkeiten und Kenntnisse der Psychologie junger Erwachsener verfügen sowie Erfahrung in gruppendynamischen Prozessen zur Steuerung von Peer-to-Peer-Feedbacks haben.

Zu prüfende Ansätze und Ideen:

- Um die Neulenkenden mit problematischen Verhaltensweisen gezielter zu erreichen und besser aufzufangen, könnte die erste Sanktion (Probephasen-Verlängerung) mit einem spezifischen Nachschulungskurs gekoppelt werden.
- Um Neulenkende besser vor Hochrisiko-Situationen zu schützen, sind Fahrrestriktionen prüfenswert, wie sie in Übersee angewendet werden. Das voraussichtlich am 1.1.2014 in Kraft tretende Alkoholverbot für Neulenkende ist zu begrüssen.
- Da die gegenwärtigen Sanktionen erst bei einem Führerscheinentzug, also verhältnismässig spät greifen, sollte zur Steigerung des generalpräventiven Effekts geprüft werden, ob weitere, früher einsetzende Sanktionen oder andere Elemente, wie das Verschicken von Warnbriefen, integriert werden können.

Was heisst das nun für die Betroffenen? Gibt es bereits Änderungen bei den laufenden WAB-Kursen? Das ASTRA will die Vorschläge der bfu prüfen und diese allenfalls ins laufende Projekt OPERA 3 einfliessen lassen, da die Ausbildungs- und Prüfungsinhalte künftig ein besseres Fundament für die zweite Phase bilden sollen.

Stellungnahme der IGWAB-CH zum Bericht der bfu

Die Interessengemeinschaft Zweiphasenausbildung IGWAB-CH nimmt mit Befriedigung vom Bericht der bfu Kenntnis. Sie würdigt die grosse Arbeit der bfu und signalisiert eine offene Haltung für alle Optimierungsschritte, die sich aus der Evaluation ergeben.

Wir bekennen uns zur Philosophie des proaktiven Handelns und Schulens. Sanktionen zur Steigerung des «generalpräventiven Effekts» lehnen wir deshalb ab. Aber wir erkennen bei den aktuellen WAB-Kurskonzepten Optimierungspotenzial.

Wir würden gerne die Nachhaltigkeit der Kurse steigern, indem wir mehr «Fahrerlebnisse» einbauen. Dafür könnte die Lektion «Psychoaktive Substanzen» verkürzt werden.

Den konkreten Vorschlag, ein frühes Zeitfenster für die Absolvierung der Kurse vorzuschreiben, unterstützen wir. Allerdings plädieren wir für eine tragbare Übergangsfrist, damit die vorübergehend entstehende, verdichtete Nachfrage von den WAB-Zentren bewältigt werden kann.

Als Verfechter hoher Qualitätsstandards unterstützen wir die vorgeschlagene Erhöhung des Stellenwertes der Qualitätssicherung. Viele unserer Zentren führen schon heute interne Audits durch, welche weiter gehen als die von der ASTRA angeordneten und durchgeführten.

Im Schlussbericht fokussiert die bfu stark auf die Qualifikation der Moderatoren. Allerdings werden dabei die Kursteilnehmer vernachlässigt, denen innerhalb des «Peer-to-Peer»-Charakters unserer WAB-Moderationen ein zentraler Stellenwert zukommt. Denn nicht alle Teilnehmer bringen die gewünschte Motivation zum Kursbesuch mit, was sich negativ auf die Gruppendynamik auswirkt. Daher fänden wir es prüfenswert, zur Motivationssteigerung an den WAB-Kursen eine Leistungserfassung der Teilnehmer vorzunehmen, bei welcher eine minimale Erfüllungsquote erreicht werden muss. Bei Nichterfüllen müsste der Kurstag wiederholt werden.

Der angedachten Erweiterung der Grund- und Weiterausbildung für Moderatoren stehen wir grundsätzlich offen gegenüber. Als betroffene Unternehmer warnen wir allerdings davor, die Moderatorenausbildung akademisieren zu wollen. Dies ist – obwohl im Trend der Zeit – nicht sachdienlich und würde einerseits den Moderatorenmangel verschärfen und andererseits negative Auswirkungen auf die Kostenstruktur bzw. Kurspreise haben. Hier müssen wir uns die Frage der Verhältnismässigkeit stellen.

Auch die Anregung einer Zusatzausbildung für sogenannte Problemlenker nehmen wir gerne auf. Die IGWAB-CH empfiehlt, Personen, die in der Probephase mit einem Entzug sanktioniert werden, obligatorisch einen dritten Ausbildungstag besuchen zu lassen. Dessen Inhalt muss auf auffällige Fahrer zugeschnitten sein und in Kleingruppen von bis zu sechs Teilnehmern moderiert werden.

Silvio A. Barfuss und Dr. Rolf Portmann, IGWAB-CH

Silvio A. Barfuss

Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

Unsere neuen Weiterbildungskurse:
- 1/13 Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie
- 2/13 Eigenverantwortung im Strassenverkehr
- 4/13 Polizei und Feuerwehr im Einsatz – Highlights

Details und weitere FL-Weiterbildungskurse unter www.hkws.ch
Anerkennung: Jeweils 1 Tag Fahrlehrer Kat. B
Anmeldung/Infos: www.hkws.ch 041/781 15 16

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

DOPPEL-
PEDAL-
PROFIS
Für Fahrschulen
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 | www.garagestauffer.ch
garage stauffer

fahrlehrer.ch
Finden Ihre
Fahrschüler
Ihre Homepage
auch so cool?
Falls nicht, unter-
stützen wir Sie gerne
bei der Erstellung
oder Modernisierung
Ihrer Internetseite.
Neu: Internetauftritt
speziell für Fahrschu-
len entwickelt, Infos
unter
www.fahrlehrer.ch/webkit

Ziel: Neue Fahrschüler
Zum modernen
eNothilfekurs
3 Stunden
am PC lernen
nur 7 Stunden
Präsenzunterricht!
SWISS
ALPHA MEDIC
alphamedic.ch
nothilfe24.ch
Wer Qualität schätzt, wird unser Angebot lieben.

WAB-Kurse

Kritik auch von Fahrlehrern

Die WAB-Kurse geben zu reden. Eine Umfrage hat bei Neulenkern und Fahrlehrern den Puls gefühlt.

1710 Fahrschüler/Neulenker und 247 Fahrlehrer hat der Schweizer Fahrlehrervergleich Ende 2012 befragt. Das Internetportal wollte wissen: Wie gross ist der Nutzen der obligatorischen Weiterausbildungskurse? Werden Änderungen gewünscht? Der Anlass für die Umfrage war eine Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung, welche die «Sicherheitseffekte nicht im erhofften Mass nachweisen konnte».

Die wichtigsten Ergebnisse: Auf einer Skala von 0 (keinen Nutzen) bis 6 (sehr hohen Nutzen) wird der Nutzen der WAB-Kurse von Neulenkern im Schnitt mit 2,1 beziffert. Die Fahrlehrerschaft attestiert der Weiterausbildung einen Nutzen von 4,4. Bei den Neulenkern fordern 37 Prozent die Abschaffung der Kurse, 53 Prozent wünschen sich Änderungen. Mehr als zwei Drittel der Fahrlehrer fordern ebenfalls Änderungen, insbesondere beim Lehrplan.

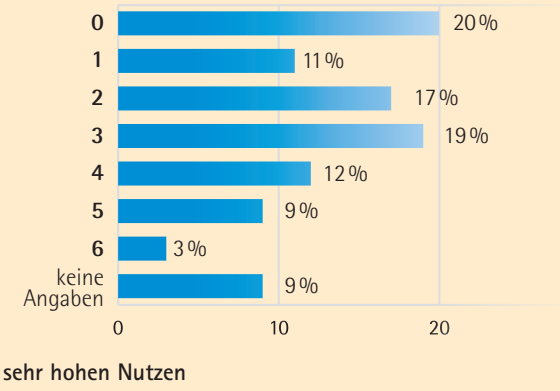
Ausserdem wurde deutlich: Den Neulenkern ist die Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr wichtig. Insbesondere Ausbildungselemente, welche die Fahrzeugbeherrschung fördern (z. B. Schleuderkurs), werden geschätzt. Auch der Führerausweis auf Probe erhält viel Zuspruch: 64 Prozent finden ihn gut.

In der Umfrage konnten auch Kommentare abgegeben werden. Die Neulenker (597 Kommentare) beklagten insbesondere, dass die WAB-Kurse ihr Budget strapazierten. So schrieb etwa ein Befragter: «Die Kosten für die Kurse sind mit dem Budget vieler Jugendlicher nicht zu vereinbaren.» Die Fahrlehrer gaben 126 Kommentare ab. Da erhalten die WAB-Kurse Zuspruch, werden aber auch mit deutlicher Kritik eingedeckt. Von einem «Flickwerk» ist etwa die Rede. Insbesondere der zweite Kurstag müsse inhaltlich überarbeitet werden, heisst es.

Umfrage bei 1710 Neulenkern

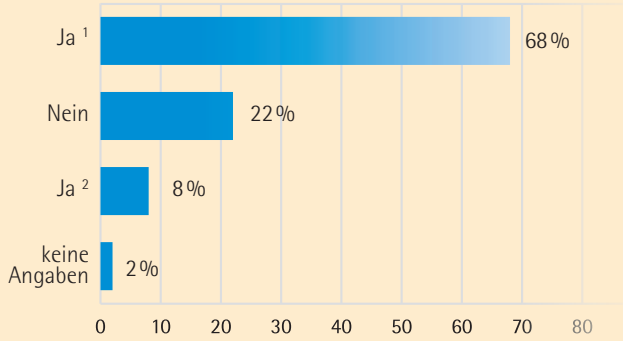
Frage: Welchen Nutzen haben WAB-Kurse für dich?

(0 = keinen Nutzen; 6 = sehr hohen Nutzen)



Umfrage bei 247 Fahrlehrern

Frage: Soll der Inhalt der WAB-Kurse verändert werden?



[1] Ja, der Lehrplan muss überarbeitet werden.

[2] Ja, es braucht mehr Kurselemente, zwei Tage reichen nicht. Die WAB-Kurse müssen aus mindestens drei Kurstagen bestehen.

Alle Umfrageergebnisse, Grafiken und Kommentare finden Sie auf: **www.fahrlehrervergleich.ch**

Theorieprüfung – Kampf dem Auswendiglernen

Früher war alles anders – auch die Theorieprüfung. Verschiedene Anbieter entwickeln Lehrmittel für ein nachhaltiges Verstehen der Thematik.

Mal ehrlich – für Neulenker ist das Absolvieren der Theorieprüfung der eher mühsame Teil auf dem Weg zum Führerausweis. Aber es ist klar, dass eine fundierte Ausbildung im Strassenverkehr auch auf dem raschen Erkennen und Verstehen von Situationen und Signalisationen basiert. Die Art und Weise, wie die Theorie gelernt wird, hat sich in den letzten Jahren immer wieder verändert. Wir erinnern uns, dass vor 10 Jahren die Originalfragen noch in Buchform gekauft und durch das «Bögelen» in den Fahrschulen gelernt wurden. Ohne erklärendes Gespräch wenig nachhaltig, wie man fand.

Ein Set beinhaltet: Arbeitsbücher, Software auf CD-ROM, USB-Stick und App, Theoriefragen 9-sprachig sowie viele Zusatzfragen.

verkehrstheorie.ch

Verkehrsregeln verstehen

Durch die Vergabe von Lizenzen entstanden lerntheoretisch sinnvolle Lehrmittel. Ideal, wenn die Theoriefragen gezielt mit verständlichen Verkehrsregeln erklärt werden. Doch offenbar war das nicht das Ende des Auswendiglernens. So nahm sich das asa erst vor Kurzem das Recht, ca. 20% der Original-Prüfungsfragen zurückzubehalten. Kein Lizenznehmer wird diese Fragen je in seinen Produkten anbieten können. Durch gezielte Zusatzfragen kann allenfalls breiter geübt werden. Grundsätzlich wird es aber immer zentraler, Verkehrsregeln zu verstehen, um auch unbekannte Fragen korrekt beantworten zu können. So wird das «Auswendiglernen von Kreuzchen» nun der Geschichte angehören.

> Die Anbieter von Lehrmitteln sind gefordert, sich den Neuerungen rasch anzupassen und Produkte auf den Markt zu bringen, die ein sinnvolles Lernen ermöglichen.

Die Bedürfnisse verändern sich. Neulenkende lernen nicht mehr nur zu Hause, sondern die Software soll auf verschiedenen Computern einsatzfähig sein. Mit der Lancierung der Software auf einem USB-Stick konnte verkehrstheorie.ch auf dieses Bedürfnis reagieren. Das Premium-Produkt speichert den aktuellen Lernstand und ist so vielseitig einsetzbar.

Das Bedürfnis nach Mobilität zeigt sich auch im aktuellen Trend der Smartphones. Für iPhones und Co entstanden Applikationen, die das Lernen auf den kleinen Alleskönnern möglich machen. Apps gibt es als Download oder beim Kauf einer Software sogar gratis dazu. Das Lernen mit Apps scheint vor allem in Kombination mit anderen Medien Sinn zu machen. Arbeitsbücher wirken dagegen aber nicht antiquiert, denn sie stellen sich durch die Möglichkeit des gezielten Hin-und-her-Blätterns und des Vergleichens von Regeln und Prüfungsfragen nach wie vor als wertvolles Instrument heraus. Ein Set mit Software, Büchern und App scheint eine umfassende Kombination zu sein.

Neu mit Kompetenzenkatalog

Mit Opera-3 steht nun eine nächste Änderung bevor. Die Theoriefragen werden neu Kompetenzen zugeordnet, welche ein Neulenker abdecken soll. Der Kompetenzenkatalog der Kategorien A/B ist zurzeit am Entstehen. Wie sich die Theorieprüfung auch entwickeln wird, die Anbieter von Lehrmitteln sind gefordert, sich den Neuerungen rasch anzupassen und Produkte auf den Markt zu bringen, die ein sinnvolles Lernen ermöglichen – mit dem Ziel, die Grundlagen der Autotheorie nachhaltig zu verstehen.

KANTONAL-BERNISCHER AUTOFAHRLEHRER-VERBAND
BILDUNGSZENTRUM

DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

... Fahrlehrer/innen der Kat. B

- Do, 18.04.2013 Ausbildung der Kat. BE
- Di, 23.04.2013 Neuer Wind im VKU
- Do, 20.06.2013 ECO-Fahren im prakt. und theor. Unterricht

... Fahrlehrer/innen der Kat. A

- Mi, 17.04.2013 Motorrad-Fahrtechnik (Flugplatz Interlaken)

... Moderator/innen (Aus- und Weiterbildung)

- Geplant 2014 Moderatorenausbildung - Hauptmodul
  Einführungsabend / Dauer: 10 Tage
- Auf Anfrage Erweiterung der Methoden des 2. WAB-Tages

Kursprogramm, Kursdaten, Anmeldungen und weitere Infos

- Internet www.kbav.ch
- Email kbav@bluewin.ch
- Telefon 031 335 63 63

KBAV, Wankdorffeldstrasse 102, 3000 Bern 22
Tel: 031 335 63 63 / Fax: 031 335 62 63 / www.kbav.ch / Email: kbav@bluewin.ch

Drivecenterbase L

Wir suchen:

Moderatoren
WAB 1 und/oder WAB 2

Fahrlehrer Kat. B

Nothilfeinstruktoren

Sie sind:
zuverlässig, teamfähig und motiviert

Wir bieten:
Gute Entlöhnung; kollegiales Team; moderne, angenehme Kursräume an drei Standorten.
Sie bestimmen selber Ihre Einsätze.

Kontakt:
Daniel Bischofberger
Telefon 061 332 11 88
Mobile 079 322 26 32
Drivecenterbasel GmbH
Easy-Drive GmbH

interphone F5S

Kommunizieren auf höchstem Niveau!

Kommunikationssystem für Mehrbenutzung
Gleichzeitige Kommunikation zwischen bis zu 6 Nutzereinheiten

Reichweite
Bis zu 1.3 km von Fahrer zu Fahrer

TTS (text to speech)
Sprachgeführtes Menü

Mobiltelefunktionen
Im Einzelgebrauch an zwei Mobiltelefone gleichzeitig anschliessbar. Drahtlose Verbindung

GPS
Akustische Informationen von Navigationsgeräten Navigationsanweisungen via Bluetooth

Stereofunktion
Drahtlose Verbindung der Stereoanlage mit Mobiltelefonen und Musiklesegeräten Bluetooth A2DP

Integriertes FM-Radio
Bis zu 8 Radiostationen speicherbar. Mit RDS

Bluetooth 3.0
Mit aktualisierbarer Software

WEBSHOP
mehr Infos

MOTOCHIC *Zubehör mit Style*

hostettler ag Haldenmattstrasse 3 6210 Sursee www.motochic.ch info@motochic.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

Easy Drivers Experts – ein Ausbildungszentrum für Experten

Im Frühling 2013 wird das neue Ausbildungszentrum Easy Drivers Experts eröffnet. Herby Brändle steht mit seiner Crew für hohe Ausbildungsqualität. Auf dem Trainingsgelände werden Offroad- und Wintertraining angeboten.

Bei Easy Drivers haben unzählige Fahrschülerinnen und -schüler ihr «Billett» erworben. Von der anfänglichen Ausbildung auf dem Personenwagen wurde die Palette auf sämtliche Kategorien ausgeweitet. Die Gründung der *Easy Drivers Experts GmbH* und der Bau eines topmodernen Ausbildungszentrums für alle Kategorien in den Bereichen Fahrerkurse und Weiterbildung in Gloten (bei Wil SG) ist ein weiterer, wichtiger Meilenstein in der Firmengeschichte.

Das firmeneigene Trainingsgelände steht zur Verfügung

Im Frühling 2013 wird das Ausbildungszentrum, das höchsten Ansprüchen genügt, eingeweiht. In der Planung wurde sowohl dem theoretischen Teil der Ausbildung als auch dem praktischen Teil Rechnung getragen. In zwei mit modernen Hilfsmitteln eingerichteten Schulungsräumen vermitteln die Instruktoren das theoretische Fachwissen. Die Fahrzeuge aller Kategorien sind im Ausbildungszentrum untergebracht. Dadurch wird das praktische Fachwissen direkt am Fahrzeug anschaulich weitergegeben. Dank einer Grube kann auch ein Blick unter sämtliche Fahrzeuge geworfen werden. Das firmeneigene, 2500 Quadratmeter grosse Trainingsgelände steht für Offroad- und Wintertrainings zur Verfügung. Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt. In der Cafeteria mit sonniger Terrasse lässt sich angenehm die Pause verbringen.

Das Ausbildungszentrum bietet Fahrerkurse für Gütertransport und Personentransport (CZV-anerkannt) an. Daneben werden bei Easy Drivers Experts Fahrlehrer in sämtlichen Kategorien weitergebildet. Dazu zählen Personenwagen, Motorrad, Bus und Lastwagen. Zudem wird ab der zweiten Jahreshälfte die Ausbildung für den Transport gefährlicher Güter (ADR) und für Stapler angeboten.

Ganze Palette im Bereich der Aus- und Weiterbildung

«Wir freuen uns, dass wir mit diesem zweiten Standbein unser Fachwissen einer breiteren Kundschaft weitergeben können. Mit dem Ausbildungszentrum und seiner idealen Infrastruktur ist es uns möglich, die ganze Palette im Bereich der Aus- und Weiterbildung anzubieten. Ich bin überzeugt, dass mit unseren sechs bestens ausgebildeten Instruktoren die bewährt hohe Qualität von Easy Drivers garantiert werden kann», betont Herby Brändle.

Herby Brändle hat vor 20 Jahren die Fahrschule Easy Drivers in Münchwilen gegründet. In dieser Zeit hat er sich stets weitergebildet und die Firma weiterentwickelt. Der gelernte Automechaniker besuchte die Handelsschule und absolvierte die Ausbildung als technischer Kaufmann. Er hat zudem das Diplom als Erwachsenenbildner SVEB1.

Weitere Informationen:
EASY DRIVERS EXPERTS GmbH
Aus- und Weiterbildungscenter
Lenzbüel 18
8370 Sirnach / Gloten
Tel. 079 414 83 13
www.easy-drivers.ch

- **Easy Drivers Experts GmbH** eröffnet in Gloten (bei Wil SG) eines der grössten Ausbildungszentren der Schweiz.
- **Weiterbildung** für alle Fahrlehrerkategorien im Ausbildungszentrum
- **Fahrerkurse** für Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer im Güter- und Personentransport (CZV-anerkannt)
- **Fahrtrainings** für Offroadfahrzeuge, Motocross- und Endurokurse Motorrad-Renntrainings und Motorradtouren
- **Handel** mit Motorradbekleidung für Fahrschulen zum Wiederverkauf

1. Rang VW Golf 1

Er kam, sah und siegte. Seit dem Verkaufsstart 1974 führt der VW Golf die Hitliste der meistverkauften Autos in der Schweiz an.

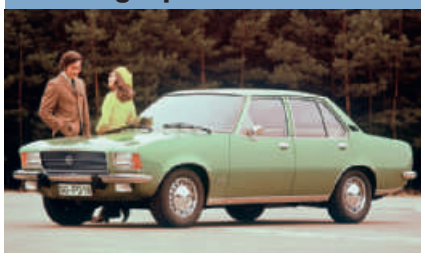
Die 10 beliebtesten Autos der 70er-Jahre

Der Golf kam, sah, siegte und wurde das meistgekaufte Modell der 70er-Jahre in der Schweiz. Doch was tat sich auf den weiteren Plätzen? Drei Opel zählen ebenso zu den Bestsellern wie die Legenden Käfer und Mini.

Der Golf. Er rettete Volkswagen, beerbte den unsterblich scheinenden Käfer und gab einer ganzen Fahrzeugklasse seinen Namen. Und er stürmte an die Spitze der Schweizer Verkaufshitparade seit seinem Start im Jahr 1974.
Obwohl er erst kurz vor der Mitte des Jahrzehnts auf den Markt kam, wurde er zum meistgekauften Modell und Star der 70er-Jahre. In nur sechs Jahren fand er knapp 10 000 Mal öfter die Gunst der Käufer als jeder andere Neuwagen in der Schweiz in zehn Jah-

2. Rang Opel Kadett

3. Rang Opel Rekord

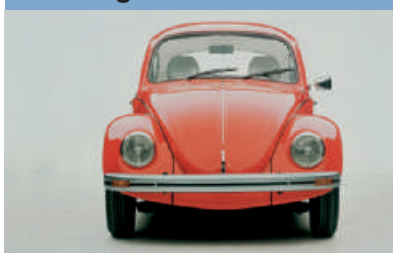


4. Rang Ford Taunus

5. Rang Volvo 240

6. Rang Opel Ascona

7. Rang VW Käfer



8. Rang Fiat 128

9. Rang BMC/BL Mini

10. Rang Toyota Corolla

Die Top Ten der 70er in der Schweiz

Rang	1. Rang	2. Rang	3. Rang	4. Rang	5. Rang
Marke	VW	Opel	Opel	Ford	Volvo
Modell	Golf	Kadett	Rekord	Taunus	245
Leistung	50–110 PS	40–115 PS	60–100 PS	55–114 PS	82–141 PS
Stückzahl	92 108	83 667	80 534	73 841	64 361
Marktanteil	4,0%	3,6%	3,5%	3,2 %	2,8 %

Rang	6. Rang	7. Rang	8. Rang	9. Rang	10. Rang
Marke	Opel	VW	Fiat	BMC/BL	Toyota
Modell	Ascona	Käfer	128	Mini	Corolla
Leistung	55–110 PS	34–50 PS	50–75 PS	34–77 PS	55–84 PS
Stückzahl	59 888	58 451	55 256	54 873	50 797
Marktanteil	2,6%	2,5%	2,4%	2,4%	2,2%

Quelle: GFB Consulting/autostatistik.ch *beim Modellwechsel im Jahrzehnt wie z.B. Opel Kadett B auf C ist im Bild die jeweils verkaufsstärkste Reihe abgebildet.

ren. Mit deutlich mehr als 90 000 Exemplaren überflügelte er seinen hartnäckigsten Verfolger Opel Kadett um Längen. Während der Rüsselsheimer pro Jahr etwa 8400 Mal ausgeliefert wurde, schaffte der Golf mit 15 300 fast das Doppelte.

Wie beliebt die Blitz-Marke aber damals war, beweisen zwei weitere Opel-Nominierungen in den Top Ten: Rekord und Ascona kamen mit Rang 3 und 6 rund 140 000 Mal unters Volk, der Käfer landete abgeschlagen auf Rang 7.

Im guten Mittelfeld platzierten sich übers Jahrzehnt gesehen Ford Taunus und Volvo 245. Was beim Kölner nicht verwundert, bei der Schwedenmarke aber als Erfolg gewertet werden kann.

Die Plätze 8 bis 10 bringen Farbe in die Top Ten der 70er-Jahre. Auf Platz 8 schiebt sich der Fiat 128, der erste Fronttriebler in der Firmengeschichte, der als Limousine, Coupé und Mittelmotorsportler X 1/9 für eine breite Kundschaft interessant wurde. Nach dem Volvo ist er das zweite nichtdeutsche Modell unter den Bestsellern.

Nummer 3 folgt sogleich mit dem Mini von British Motor Cars/British Leyland auf Platz 9. Zwar war der Mini 1970 kein ganz taufrisches Modell mehr, aber doch nicht ganz so alt wie der Käfer. Stückzahlmässig lagen sie aber nur wenige tausend Exemplare auseinander, was pro Jahr dann fast einen Gleichstand bedeutete.

Den ehrenvollen zehnten Platz der Top Ten eroberte der Toyota Corolla. Er hielt die Flagge der aufgehenden Sonne in der Schweiz hoch, denn nach ihm kam sehr lange nichts mehr aus Japan unter die meistverkauften Autos der Schweiz von 1970 bis 1979.

Aus: ai-Klassik 1/13

Atraktive Weiterbildung

Kursdaten 2013

Motorradfahrlehrer:	Soziusfahren/Bekleidung: 27.März und 4.Sept.
Autofahrlehrer:	Lernerfolg 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-WB der Kategorie, plus CZV und Moderator
Neu: Pauschalkurse in der ganzen Deutschschweiz, fragen Sie uns.

Anmeldung: info@altras-media.ch oder 078 420 75 87 50%WIR

Die Doppelbedienung

VEIGEL

Weckerle AG
Produkte rund ums Fahrzeug

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

LIFE-saver
Die Adresse für Nothilfeausbildung

Ausbildung zum Nothilfeinstruktor
Wechsel zu Life-saver

- Bis zu 30% günstigere Ausweise als andere Anbieter
- Kursausweise können direkt am Kurstag abgegeben werden, da diese vom Instruktor gedruckt werden
- Fortlaufend interessante Weiterbildungskurse
- Testlauf für Ausweisbestellung möglich
- Einfacher und diskreter Wechsel zu Life-saver möglich

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

www.life-saver.ch 071 460 02 12

Life-saver-Ausweise
direkt online drucken

And the winner is …

… Alain Glanzmann
Fahrschule Alain Glanzmann,
Rothenburg

Alain Glanzmann hat das iPad 32 GB gewonnen. Er hat von allen Einsendungen an den Verlag die meisten Fahrschulen vermittelt, welche das FL-magazin bisher noch nicht erhalten.

Das Team vom FL-magazin gratuliert herzlich und wünscht viel Spass!

Die grüne Welle ist längst schick

Auf dem 83. Genfer Autosalon gab es keinen «Grünen Salon» mehr – mehr oder weniger grün, sprich effizient, sind fast alle Modelle. Die neusten Highlights gibt es hier in der Übersicht.

BMW

BMW
Concept Active Tourer

Wo es bei BMW im Kompakt-Segment hingeht, zeigt der Concept Active Tourer (Bild links). Das Plug-in-Antriebskonzept sowie das neue Exterieur und Interieur stehen für die Vision der Bayern von künftigem Komfort, Funktionalität, Dynamik und Stil.

Das eDrive-Konzept umfasst einen Dreizylinder-Benziner und einen Elektrosynchronmotor.
Zusammen mobilisieren sie 190 PS. Das Elektroauto i3 soll eine Reichweite von 160 km haben.

Cadillac
ELR

Das Luxus-Coupé ELR nutzt das Range-Extender-Prinzip des Chevy Volt und Opel Ampera. Und steht folgerichtig auf der gleichen Plattform der Eco-Pioniere des GM-Konzerns. Bis

Cadillac

Chevrolet

zu 56 Kilometer schafft der Cadillac rein elektrisch, dann schaltet sich ein 1,4-Liter-Benziner zu, um den nötigen Strom für die Weiterfahrt zu erzeugen. Das System liefert 210 PS und 400 Nm.

Der Marktstart des cool designten 2+2-Sitzers in Europa ist noch ungewiss. Innen wie aussen zeigt er sich konsequent durchgestylt und hochwertiger als der Volt-Opel Ampera. Die Gesamtreichweite beträgt etwa 480 Kilometer.

Chevrolet Spark EV

«EV» bedeutet «Electric Vehicle». Und dieses hier hat es in sich: 130 PS und mehr als 530 Nm entwickelt der E-Motor in diesem Kleinwagen. 160 Kilometer lang soll er mit seiner 20-kWh-Lithium-Ionen-Batterie ohne Nachladen fahren können. Und in weniger als acht Sekunden auf 100 km/h flitzen.

Mit einem speziellen Ladegerät soll die Batterie in 20 Minuten zu 80 Prozent aufgeladen sein.

Exagon

Citroën

Citroën Hybrid Air

Gemeinsam mit Bosch entwickelt der PSA-Konzern ein neuartiges Hybridsystem. Der Air-Hybrid kombiniert einen Otto- oder Dieselmotor mit einem hydraulischen Antrieb. Das hydraulische System besteht aus zwei Hydraulikeinheiten und Druckspeichern, um kinetische Energie zu speichern, die sonst ungenutzt verpufft.

Geplant ist, das sogenannte Powersplit-Konzept mit kleineren Ottomotoren zu kombinieren und in Klein- und Kompaktfahrzeuge einzubauen.

Exagon Furtive eGT

Das Elektroauto Furtive eGT ist ein 2+2-Sitzer, bringt es auf 4,47 Meter Länge, wiegt etwa 1600 Kilo, kann bis 250 km/h erreichen und soll mit seinem Akkupack bis zu 360 Kilometer elektrisch fahren können.

Optional gibt es den Furtive als Range Extender, sprich ein Benzinmotor lädt die Batterien auf. Die Reichweite soll dann bei 800 Kilometern liegen.

Fisker

Fisker Atlantic

Nach dem Karma und dem Surf zeigte Fisker das dritte Modell, das ebenfalls unverkennbar Henrik Fiskers Designvorstellungen folgt. Kür-

Kia

Lexus

zer, höher und praktischer setzt der Viertürer optisch auf die Eleganz eines Coupés. Konzeptionell bleibt es beim Range-Extender mit einem Vierzylinder-Turbobenziner von BMW.

Mit dem Fisker Atlantic zielt der Hersteller auf Familien. Geplant ist, ab 2014 die Produktion im Werk in Delaware zu starten.

Kia
Optima Hybrid

Das Prinzip des Parallelhybrids nutzen die Koreaner im Kia Optima Hybrid. Der Elektromotor wie der Verbrenner sitzen an einem Antriebsstrang mit Automatikgetriebe. 190 PS Systemleistung sollen daraus folgen, 150 liefert der Zweiliter-Vierzylinder-Benziner, 40 der Elektromotor.

Rein elektrisches Fahren sowie das antriebslose Gleiten, das «Segeln», sind mit dem Optima Hybrid möglich. Laut Hersteller kommt er mit 5,4 l/100 km aus.

Lexus
IS 300h

So teuflisch der IS 300h mit dem Diabolo-Grill dreinschaut, so himmlisch soll er zur Umwelt sein. Die luxuriöse Limousine fährt mit einem 3,5-Liter-V6, der Gas statt Benzin verbrennt. Es gibt ihn mit Heckantrieb oder als Allradler.

Den gasbetriebenen IS 300h treibt ein 3,5-Liter-V6 an. Er wird mit Heck- oder Allradantrieb angeboten.

Mitsubishi
Outlander PHEV

Erstmals zeigte Mitsubishi das serienreife Modell des Outlander Plug-in-Hybrid EV (PHEV). Im Elektro-Modus gibt es permanenten Allradantrieb, da je ein Elektromotor die Vorder- und Hinterachse antreibt. Drei Fahrmodi stehen zur Wahl: rein elektrisch, E-Antrieb mit Generatorfunktion oder per Verbrenner.

Das Hybridsystem ermöglicht laut Mitsubishi eine Reichweite von knapp 900 Kilometern und einen CO_2-Ausstoss von weniger als 50 g/km. Der Benzinmotor ist ein Zweiliter-Vierzylinder.

Aus: autoILLUSTRIERTE 01/13

Mitsubishi

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

EGO

RENAULT
TRUCKS

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

Auch LKW fahren «grün»

Ökologie und Ökonomie im Verbund

Mit der Entwicklung der Euro-6-Motoren dürften die Verbesserungsmöglichkeiten in Sachen Abgastechnik ausgeschöpft sein. Bei den Betreibern von Fahrzeugen wird jedoch der Kraftstoffverbrauch ein Dauerthema bleiben. Die Devise heisst: «Ressourcen schonen und zugleich Geld sparen!» Scania hat dazu mit «Ecolution» ein spezielles Programm entwickelt.

Einsparungen – aber wie?

Immer mehr setzt sich die Erkenntnis durch, dass eine ökonomische Fahrweise noch Potenzial für grössere Einsparungen bringt. Der schwedische Nutzfahrzeughersteller Scania hat sich der Thematik, inklusive der CO_2-Problematik, angenommen und ein Programm für seine Kunden entwickelt.

Unter dem Begriff «Ecolution by Scania» leistet der nordische Nutzfahrzeughersteller einen wichtigen Beitrag zum ökonomischen und ökologischen Vorwärtskommen. Die Betonung liegt auf «und».

Adrian Hefti bei der Arbeit.

Ecolution by Scania steht für eine neue Kombination aus grünen Produkten und grünen Dienstleistungen. Und hilft den Transportunternehmen, den Kraftstoffverbrauch ihrer Fahrzeuge zu senken, dadurch den CO_2-Fussabdruck zu minimieren und zugleich die Profitabilität ihrer LKW und Busse zu steigern. Das fortschrittliche Konzept umfasst eine CO_2-optimierte Fahrzeugspezifikation, den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe, Fahrtraining, «Fahrtraining Kontrakt» mit individuellem Feedback für kontinuierliche Verbesserungen durch eine professionelle Fahrstil-Auswertung sowie die Eco-Wartung, ein spezielles Wartungsangebot für optimierten Kraftstoffverbrauch.

«Es gibt viel, was wir bereits hier und jetzt tun können! In enger Zusammenarbeit mit unseren Kunden können wir viel dazu beitragen, deren Transportgeschäft zu optimieren, zugleich ihre Kraftstoffkosten und CO_2-Emissionen zu senken und unter dem Strich dadurch ihre Profitabilität zu steigern», sagt Martin Lundstedt, CEO der Scania AB.

«Ecolution by Scania steht für unser umfassendes grünes Produktportfolio. Es kombiniert die langfristige Auswertung von Fahrzeugdaten mit der Begleitung des Fahrers und sorgt so dafür, dass Fahrzeuge und Fahrer in Topform bleiben. Wer auf Ecolution by Scania setzt, erzielt in vorbildlicher Weise niedrige CO_2-Emissionen und niedrigen Kraftstoffverbrauch, und zwar bei erneuerbaren Kraftstoffen genauso wie bei Diesel», unterstreicht Martin Lundstedt.

Truck der Steiner Transport AG

Ecolution by Scania im Detail

- **CO2-optimierte Fahrzeugspezifikation**
  Je nach Transportprofil und Marktbedingungen unterstützt Sie Ihr Scania-Händler dabei, ein CO2-optimiertes Fahrzeug zu spezifizieren – mithilfe unserer Ecolution-Berater. Dazu gehören ggf. Windabweiser, Leichtbaukomponenten und der Einsatz erneuerbare Kraftstoffe, wie Biogas oder Biodiesel.

- **Scania Fahrtraining**
  Fahrtechnik, Einstellung und Kompetenz sind zentrale Faktoren für Ihren Kraftstoffverbrauch. Das Scania Fahrtraining lädt Sie ein, im Rahmen einer Schulung neueste Fahrtipps und -techniken kennen zu lernen, um Ihren Kraftstoffverbrauch auf ein Minimum zu senken (und parallel dazu Ihre CO2-Emissionen). Vorfahrt hat dabei immer die Sicherheit.

- **Scania Fahrtraining Kontrakt**
  Scania Fahrtraining Kontrakt bedeutet die aktive Anleitung Ihrer Fahrer und kontinuierliches, individuelles Feedback aufgrund der Fahrzeug- und Umweltberichte aus dem Scania Fleet Management. Dies ist ein motivierender und effektiver Weg, um Ihre Fahrer zu überzeugen, die Herausforderung anzunehmen und noch verbrauchsoptimierter mit weniger Emissionen zu fahren.

- **Eco-Wartung**
  Ein speziell entwickeltes Wartungsprogramm, das Ihnen hilft, den CO2-Verbrauch Ihres Fahrzeugs zu optimieren – Tag für Tag. Es umfasst die Überprüfung des Reifens und des Luftdrucks, die Achsausrichtung, die Einstellung der Windabweiser – und vieles mehr.

Kunden, die sich für das gesamte Konzept entscheiden, erhalten das Zertifikat «Ecolution by Scania». Die einzelnen Elemente sind auch separat verfügbar, dann jedoch nicht mit dem Ecolution-Label.

Mehr Infos unter: www.scania.de

Truck der Steiner Transport AG

Bausteine

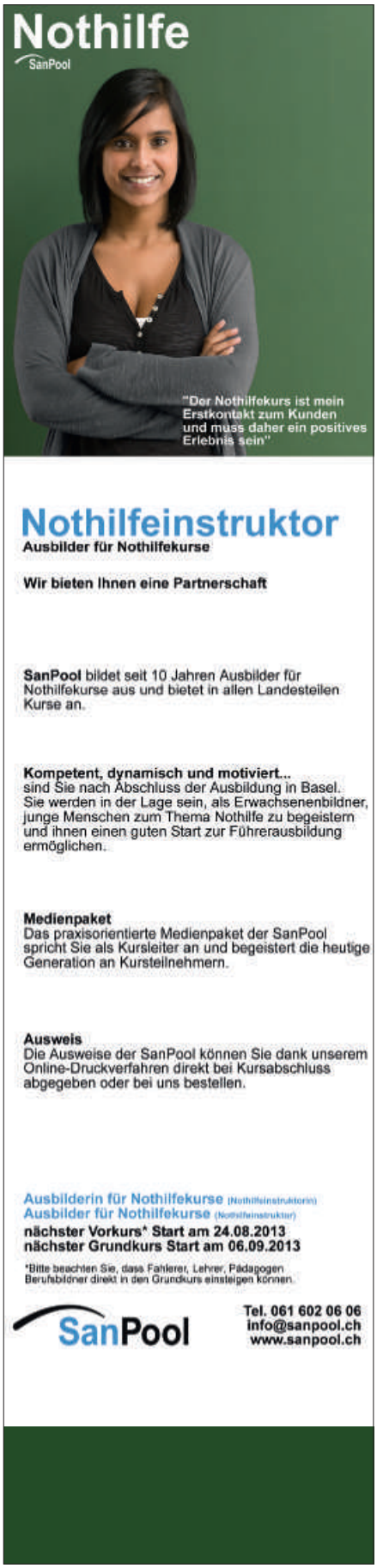
Ecolution by Scania umfasst alle kommerziell verfügbaren Kraftstoffe: Diesel, Biodiesel[1], Biogas und Ethanol[2]. Optimierte Dieselfahrzeuge können durch verschiedene Spezifikationsmerkmale eine erhebliche CO_2-Einsparung erreichen. Dies qualifiziert sie für Transportaufgaben, für die erneuerbare Kraftstoffe heute noch keine realistische Alternative darstellen, wie zum Beispiel im Fernverkehr. Diese Lösung ist noch nicht in allen Märkten verfügbar.

Busse und LKW qualifizieren sich auf der Grundlage der geschätzten CO_2-Senkung. Für Dieselfahrzeuge ist dies abhängig von der möglichen CO_2-Senkung, die durch eine kraftstoffoptimierte Spezifikation der Fahrzeuge erreicht wird.

[1] Biodiesel gemäss EN14214 (z. B. RME, FAME).

[2] Ethanol ED95 für Dieselverbrennung angepasst. Nicht in allen Märkten erhältlich.

Anzeige



Steiner Transport AG:

«Grün fällt auf»

Hanspeter Stoll, Geschäftsführer

Die Redaktion hat einen Anwender von «Ecolution by Scania» besucht – die Steiner Transport AG in Jona SG. Im Gespräch mit Hanspeter Stoll, dem Geschäftsführer und Mitinhaber, und mit dem ins Programm eingebundenen Fahrer Adrian Hefti haben wir uns über Erfahrungen im laufenden Ecolution-Programm informiert.

Hanspeter Stoll ist nach einigen Monaten überzeugt, dass sich das Ecolution-Programm rechnet, jedoch mit einer Einschränkung: «Das grösste Problem bereitet uns der konstante Einsatz des dafür vorgesehenen Fahrers Adrian Hefti. Er ist ein sehr guter Mann und vielseitig einsetzbar. Es gab Phasen, wo wir ihn in die Disposition abziehen und eine andere Fahrkraft auf dem Ecolution-Truck einsetzen mussten. So etwas entspricht natürlich nicht dem Optimum eines auf Kontinuität ausgerichteten Programms.» Hanspeter Stoll meint, dass die konsequente Planung personeller Ressourcen immer und überall eine Herausforderung sei.

Weiter bemerkt er zum Ecolution-Programm, dass man mit diesem in Grün gehaltenen Fahrzeug schon auffalle. Er habe eine stattliche Anzahl Reaktionen, durchwegs mit positiver Wahrnehmung, bekommen. Ein gewisser Werbeeffekt sei deshalb unverkennbar. Man dürfe schon sehen, dass ihm und seiner Firma die ökologischen Aspekte wichtig sind. Weiter hebt er hervor, dass die Zusammenarbeit mit Scania sehr gut sei. Fahrer Adrian Hefti ist in vielen Punkten gleicher Meinung wie sein Chef. Er bedauert sehr, dass er zwischendurch den «Bock» mit dem Bürostuhl tauschen musste. Das Ecolution-Programm sei für ihn eine neue und gute Erfahrung, programmgeführt zu arbeiten. Seine Motivation sei, den Kraftstoffverbrauch noch mehr zu reduzieren. Kurzum: In Jona wurde das Ecolution-Programm von Scania durchaus positiv aufgenommen. Hanspeter Stoll will «Ecolution» noch ausbauen. Beim nächsten Betriebsfest werde er, zusammen mit Scania, die rund 110 Chauffeure seiner beiden Unternehmen entsprechend informieren und auf «Ecolution» einstimmen.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

2 Namen – 1 Team, 1 Auftrag, 1 Ziel

Hinter den Namen *Stoll Transport AG* in Pfungen und *Steiner Transport AG* in Jona stehen die Gebrüder Stoll, die für Qualität und Sorgfalt garantieren.

Als mittelgrosse KMU mit über 100 Fahrzeugen, Verteilzentren und Umschlagsterminals in Jona, Pfäffikon und Pfungen werden Kundennähe und Flexibilität täglich gelebt.

Stärken sind massgeschneiderte Transportlösungen für alle Stückgüter in der Schweiz und im Ausland. Zuverlässigkeit, Qualität und ein umsichtiges Verhalten gehören zu den Kernwerten der beiden Unternehmen.

Weitere Informationen:
www.stoll-transport.ch
www.steiner-transport.ch

App für Profis

Wirtschaftlich fahren

Mit «Truck Fuel Eco Driving», der neuen App von Renault Trucks für Smartphone und Tablet-PC, trainieren Sie eine wirtschaftliche Fahrweise beim LKW. Dieses Serious Game zeigt auf spielerische Weise, wie man den Verbrauch reduziert, ohne Effizienz einzubüssen.

Das von Renault Trucks entwickelte Spiel, welches auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover erstmals auf Videosimulatoren präsentiert wurde, steht jetzt für Smartphones und Tablet-PC zur Verfügung. Inspiriert von den tatsächlichen Herausforderungen der Fernfahrer, setzt diese Applikation den Spieler an das Steuer eines Renault Premium Route mit 40 Tonnen Nutzlast, der auf die schnellstmögliche und wirtschaftlichste Art und Weise an sein Ziel gelangen soll.

Zehn Aufgaben mit zehn Schwierigkeitsgraden führen den Spieler durch Strecken im Stadt- und Stadtrandbereich, über die Autobahn oder durch den gemischten Verkehr. Zu Beginn jeder Aufgabenstellung werden dem Spieler Ziele gesetzt. So wird er zum Beispiel aufgefordert, seinen Verbrauch auf Berg- und Talfahrten oder im innerstädtischen Verkehrsfluss optimal im Griff zu behalten.

So lässt sich die Fahrqualität und Wirtschaftlichkeit jedes Spielers beurteilen

Der Spieler wird über Verkehrshindernisse entlang seiner Strecke informiert, darunter Ampeln, Kreuzungen oder Staus, aber auch über die Topographie (Berg- und Talfahrten u. a.). Er muss weitgehend antizipieren und die Trägheit des LKW ausnutzen, im richtigen Moment beschleunigen oder den Geschwindigkeitsregler Soft Cruise Control benutzen. Ziel ist, eine hohe Reisegeschwindigkeit beizubehalten, gleichzeitig aber den Kraftstoffverbrauch zu senken. Zu jedem Zeitpunkt kann der Spieler entscheiden, anhand der am Bildschirm angezeigten Informationen zu beschleunigen oder zu bremsen. Aber Vorsicht, ein Fehler zu viel – und man muss wieder ganz von vorne beginnen. Denn die nächsthöhere Spielebene wird nur dann freigegeben, wenn der Spieler die zu Beginn jeder Aufgabe festgesetzten Ziele erreicht hat. Mindestens einen Stern muss der

Mit der App das Fahrverhalten verbessern.

Spieler am Ende der Strecke erreicht haben, um die nächste Aufgabe zu lösen. Bis zu drei Sterne kann man auf jeder Strecke gewinnen. So lässt sich die Fahrqualität und Wirtschaftlichkeit jedes Spielers beurteilen.

Die App, die nach dem Prinzip der Serious Games entwickelt wurde – das sind Spiele mit pädagogischem Hintergrund –, setzt die Prinzipien des rationellen Fahrens auf spielerische Weise um. Sowohl Anfänger als auch geübte Fahrer können so ihren Fahrstil auf die Probe stellen und dadurch im richtigen Strassenverkehr Fortschritte erzielen.

Gratis in fünf Sprachen

Die App «Truck Fuel Eco Driving» steht kostenlos für Smartphones und Tablet-PC unter iOS und Android in fünf Sprachen zur Verfügung (Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch).

Systèmes d'aide à la conduite pour motos

Le conducteur doit toujours

Les systèmes d'aide à la conduite sont des équipements électroniques complémentaires présents dans les voitures et les motos qui assistent le conducteur. Leur utilité est tout d'abord d'accroître la sécurité mais également d'améliorer le confort de conduite. Un autre aspect est la réduction des coûts.

Les systèmes d'aide à la conduite interviennent de manière autonome ou semi-autonome sur la motricité, la direction ou les dispositifs de signalisation du véhicule. Ils peuvent également prévenir le conducteur juste avant ou lors d'une situation critique. La plupart des systèmes d'aide à la conduite actuels sont conçus pour que le conducteur reste responsable de son véhicule.
La raison principale à cela est la situation juridique actuelle, selon laquelle le conducteur doit être à tout moment responsable de la conduite et de la maîtrise de son véhicule (Convention de Vienne sur la circulation routière 1968, art. 8, alinéa 5): «Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule.»

La conduite en moto présente de nombreux défis

Un accident mortel sur six en Europe concerne un motard. En Allemagne, la proportion de motards tués sur la route est même de 20 pour cent. Le nombre élevé d'accidents autoresponsables où le conducteur a surestimé ses capacités montre à quel point la conduite en moto est exigeante.
La plupart des conducteurs de deux-roues en ont sûrement conscience eux aussi, car les statistiques d'accidents parlent d'elles-mêmes. Alors que les systèmes d'assistance pour voitures ont pris une dimension incommensurable, les systèmes de sécurité pour motos laissent encore à désirer. L'ABS à lui seul a eu besoin de nombreuses années avant d'être intégré dans le monde de la moto. Les airbags, eux, sont uniquement disponibles sur des modèles chers et exclusifs. Mais malgré tout, les choses évoluent: petit à petit les systèmes d'assistance s'installent dans le monde des deux-roues de haute performance.

Qu'apporte la nouvelle génération de systèmes d'assistance?

Lors de l'Innovation Day à Munich, BMW a attiré l'attention sur son programme ConnectedRide pour l'amélioration de la sécurité des véhicules à deux roues.

Feux de jour à LED

La technologie des feux de position à LED équipés de série a été perfectionnée. Pour ce faire, l'intensité des anneaux de lumière a été considérablement augmentée, afin que la moto soit visible de plus loin et de manière plus efficace pour les véhicules venant de l'autre direction.

Feux stop électroniques

Afin que les véhicules à l'arrière puissent être prévenus le plus tôt possible d'un freinage, le feu de stop électronique envoie un signal aux autres utilisateurs de la route grâce à la communication de véhicule à véhicule.

Assistant de bifurcation à gauche

L'assistant de bifurcation à gauche prend en compte le risque particulièrement élevé de cette situation pour les motards. Grâce à des

porter la responsabilité

LED supplémentaires placées au niveau des rétroviseurs et à l'allumage automatique des feux de route, la moto attire l'attention du trafic qui bifurque gauche.

Assistant de séquences de feux de circulation
L'assistant de séquences de feux de circulation permet à la moto de communiquer avec le feu tricolore. Si le motard arrive à une intersection sans avoir réduit sa vitesse alors que le feu a déjà viré au rouge, l'information lui sera envoyée sur son affichage suffisamment tôt pour qu'il puisse s'arrêter en toute sérénité.

Dispositif d'appel d'urgence BMW Motorrad eCall
En cas d'accident, le dispositif BMW Motorrad eCall assure un précieux service. Lorsque le conducteur arrive sur un lieu d'accident, il peut effectuer un appel d'urgence manuel grâce au bouton eCall. S'il est lui même impliqué dans un accident, le choc sera enregistré par un capteur et un appel d'urgence sera automatiquement émis.

Détection de panneaux routiers
Le système informe le conducteur de la vitesse maximale autorisée par un affichage graphique sur le tableau de bord via la reconnaissance de panneaux. En cas de danger, le système émet un avertissement de collision.

ConnectedRide
Les systèmes d'assistance basés sur la communication de véhicule à véhicule améliorent considérablement la sécurité en moto et seront à l'avenir également équipés sur les motos de série de BMW Motorrad.

Assistant d'intersections
En cas de risque accru de collision, l'éclairage de la moto est progressivement modulé, la luminosité des feux de route est accrue et les LED supplémentaires dans les rétroviseurs et clignotants latéraux sont activés, permettant ainsi d'agrandir la silhouette et d'augmenter la visibilité de la moto.

Avertisseur d'intempéries
Grâce à un affichage sur le tableau de bord, l'avertisseur d'intempéries prévient le motard à temps d'une portion de route avec des conditions dangereuses, telles que brouillard, pluie, neige ou verglas. De plus, l'assistant indique à quelle distance cette portion de route est située.

Avertisseur d'obstacles
L'avertisseur d'obstacles permet de signaler par un affichage sur le tableau de bord s'il risque d'y avoir une flaque d'huile, des gravillons ou encore un véhicule arrêté sur la route.

Assistant de dépassement
Si le véhicule de devant s'engage dans un dépassement en même temps que la moto, parce qu'il n'a pas vu la moto ou mal estimée la vitesse de celle-ci, le motard se trouve alors en danger. Grâce aux LED supplémentaires présentes dans les clignotants, l'intensité du signal est accrue et la moto sera alors plus visible dans le champ de vision périphérique. La probabilité que l'automobiliste remarque le motard avant qu'il ne disparaisse dans l'angle mort est ainsi nettement accrue.

Source: BMW

Avis de moniteurs d'écoles de conduite suisses

La rédaction a recensé les avis des moto-écoles suisses concernant «l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite pour motos dans les écoles de conduite».

Philipp Mannhard / **PM**
École de conduite – FM Fahrschule Mannhard GmbH
Zurich

Roger Peng / **RP**
École de conduite PENG
Zurich

Reto Wüthrich / **RW**
École de conduite Wüthrich
Bettlach

Toni Suter / **TS**
École de conduite Mc L
Bâle, Sissach

Sur quelles machines formez-vous vos élèves (fabricant, modèle)?

PM: BMW GS 650, Yamaha XJ 6n.
RP: Honda VFR 1200 Crosstourer.
RW: BMW GS 1200 Adventure.
TS: Roller Yamaha Beluga 125 ccm/ Kawasaki Z1000 S.

Est-ce que votre moto de formation dispose d'un ou plusieurs systèmes d'aide à la conduite, si oui lesquelles?

PM: Seulement l'ABS.
RP: Oui, système d'antipatinage et ABS intégral combiné.
RW: Oui: ABS, contrôle de traction, affichage de pression des pneus, affichage de température, sécurité anti-chute lors du freinage et sécurité anti-cabrage lors de l'accélération.
TS: La Kawasaki est équipée de l'ABS.

Comment enseignez-vous l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite?

PM: Lors du freinage en ligne droite et en virage (Formation FM de techniques de virages) sur sol sec et mouillé.
RP: Malheureusement je n'ai pas assez de possibilités pour faire cela en pratique, à part la démonstration de freinage avec et sans ABS dans la 2e partie du cours de base.
RW: Pour chaque cours d'initiation à la moto, j'effectue une démonstration de freinage d'urgence à 60 km/h et à 120 km/h. Les participants doivent d'abord évaluer la distance de freinage. Ils sont choqués lorsqu'ils voient la distance d'arrêt à 120 km/h. Grâce à l'ABS, un freinage à une telle vitesse est possible presque sans danger.
TS: Avec des cours particuliers, grâce à des explications et des essais pratiques.

Quel est votre avis sur l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite par rapport à la responsabilité du conducteur?

PM: Ces systèmes sont indispensables. L'ABS devrait être présent sur tous les deux-roues. Le système d'antipatinage (ASR) est surtout très utile pour le pilotage sportif (sur circuit). Grâce à l'ASR il n'y a quasiment plus aucune chute en sortie de virage. Mais aussi sur route ouverte, il est impossible pour le motard d'évaluer tous les dangers. Dans ce cas ces systèmes sont simplement superbes et chaque chute évitée en vaut la peine.
RP: Avantage: ils apportent une marge de sécurité considérable. Par exemple, un freinage d'urgence sans ABS se termine mal dans la plupart des cas. Inconvénient: ces systèmes mettent le conducteur trop à l'aise et il en devient moins attentif. Il se sent alors à tort trop en sécurité et ira peut-être trop près des limites.
RW: Je pense que la technologie agit de manière plus rapide et plus rationnelle que l'homme. Si nous arrivons à combiner les deux (raison et technologie) nous pourrons alors fortement réduire le nombre d'accidents. La responsabilité reste cependant principalement auprès du conducteur.
TS: La responsabilité appartient toujours au conducteur. Une conduite anticipée, prudente et responsable ne peut être assurée que par l'homme, et non par la technologie.

Selon vous, quel est l'impact des systèmes d'aide à la conduite sur la sécurité des motards et des autres usagers de la route?

PM: Très positif. La sécurité passive est toujours une bonne chose. Les systèmes d'assistance accompagnent la conduite sans pour autant déranger le conducteur.
RP: Beaucoup de vies pourraient être sauvées et beaucoup d'accidents graves pourraient être évités. Car en tant que motard, on est presque toujours en situation désavantageuse. Il vaut donc mieux conduire de manière raisonnable.
RW: Voir ci-dessus. Je pense que la technologie agit de manière plus rapide et plus rationnelle que l'homme. Si nous arrivons à combiner les deux (raison et technologie) nous pourrons alors fortement réduire le nombre d'accidents.
TS: Ces systèmes sont plus importants sur les deux-roues que sur les voitures, étant donné qu'une erreur en moto a des conséquences bien plus graves. C'est précisément dans les moments où le motard se surestime, estime mal une situation ou arrive dans une situation critique sans être fautif que ces systèmes peuvent sauver des vies.

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

Sistemi di assistenza per il conducente per i motoveicoli

La responsabilità è sempre nelle mani del conducente

I sistemi di assistenza per il conducente sono dispositivi opzionali elettronici nei veicoli e nei motoveicoli di sostegno all'autista. Il fine primario di questi sistemi sono la sicurezza ma anche un migliorato confort di guida. Per non dimenticare poi l'ottimizzazione dei consumi.

I sistemi di assistenza al conducente intervengono in maniera semi o completamente automatica nella trazione, nei comandi o nei dispositivi di segnalazione di un veicolo o avvertono il conducente poco prima o durante situazioni critiche. Oggigiorno la maggior parte dei sistemi d'assistenza al conducente è concepita in maniera tale che la responsabilità rimane comunque totalmente del conducente.
Il motivo è soprattutto di base giuridica, per cui un conducente ha sempre la responsabilità della guida del suo veicolo e deve saperne avere il controllo in qualsiasi momento (Convenzione sulla circolazione stradale elaborata a Vienna nel 1968, Art. 8, comma 5): «Ogni conducente deve avere costantemente il controllo del proprio veicolo ...»

Guidare un motoveicolo non è facile

Un morto su sei in Europa è dovuto ad un incidente alla guida di un motoveicolo. In Germania il numero di motociclisti morti nel traffico raggiunge il 20%. L'elevata quota di incidenti senza colpa di terzi, soprattutto tra i motociclisti che sopravvalutano le proprie capacità, sottolinea come sia difficile guidare un motoveicolo.
I motociclisti dovrebbero essere consapevoli del pericolo anche perché le cifre parlano chiaro. Infatti, mentre i sistemi di assistenza per le automobili si sono moltiplicati a dismisura, per i motoveicoli il numero è ancora abbastanza limitato. Lo stesso ABS ha impiegato parecchi anni prima di essere accettato nel settore. Gli airbag sono di serie solo in alcuni dei modelli più cari. Eppure non si possono negare alcuni passi in avanti: i sistemi di assistenza vengono sempre più utilizzati nel mondo delle 2 ruote ad alta prestazione.

Quali sono i vantaggi della nuova generazione dei sistemi di assistenza?

La BMW, in occasione dell'Innovation Day a Monaco di Baviera, ha presentato il suo programma ConnectedRide per migliorare la sicurezza di guida dei motoveicoli.

Fari di marcia diurni LED

La tecnologia delle luci di posizione al LED di serie è stata ulteriormente sviluppata. L'intensità della luce emessa dai catarifrangenti è stata notevolmente aumentata affinché il motoveicolo sia riconoscibile dal traffico in direzione contraria ancora prima e in maniera più chiara.

Luce di arresto elettronica

Per informare il traffico alle spalle il prima possibile di un'eventuale frenata, il sistema

elettronico della luce di arresto invia una notifica tramite il sistema di comunicazione veicolo-veicolo agli altri utenti del traffico.

Assistente svolta a sinistra

L'assistente svolta a sinistra tiene conto del notevole potenziale di pericolo in questa situazione di traffico per i motociclisti. Grazie ad ulteriori luci LED nell'alloggiamento degli specchietti retrovisori e abbaglianti con apertura del diaframma automatica, il motoveicolo segnala la sua presenza al traffico che sta svoltando a sinistra.

Assistente fasi semaforo

Grazie all'assistente fasi semaforo l'impianto del segnale luminoso comunica con il motoveicolo. Qualora il semaforo si trovasse, senza modifica della velocità di marcia del motoveicolo, al raggiungimento dell'incrocio già in fase «rosso», il motociclista riceverebbe questa informazione, nel quadro strumenti, con un anticipo sufficiente per poter frenare dolcemente.

Motorrad eCall

In caso di un incidente, il dispositivo per motoveicoli eCall di BMW Motorrad offre un servizio impareggiabile. Qualora il motociclista raggiunga il luogo di un incidente, grazie al tasto eCall può avviare automaticamente una chiamata di emergenza. Qualora fosse invece coinvolto in un incidente, il fatto verrebbe registrato tramite i sensori e verrebbe automaticamente avviata una chiamata d'emergenza.

Individuazione di segnali

Tramite l'individuazione di segnali e l'inserimento grafico nel quadro dispositivi, il sistema informa sulla velocità massima consentita. In caso di pericolo viene emesso un allarme di rischio collisione.

ConnectedRide

I sistemi di assistenza basati sulla comunicazione veicolo-veicolo rendono la guida dei motoveicoli ancora più sicura e in futuro verranno installati anche nei motoveicoli di serie della BMW Motorrad.

Intersection assistant – traffico in senso trasversale

A causa del numero crescente di possibili collisioni con i motoveicoli, si sta procedendo ad una modulazione della luce di marcia, all'aumento dell'intensità della luce di marcia e all'inserimento di ulteriori LED negli specchietti e nelle frecce sui lati del motoveicolo, per aumentarne la silhouette e quindi la percepibilità.

Segnalatore cattive condizioni meteo

Con il segnalatore cattive condizioni meteo, il motociclista viene avvertito tramite un segnale visivo nel quadro strumenti in anticipo di condizioni meteo perturbate, quali nebbia, pioggia, neve o ghiaccio, su un determinato tratto di strada. L'assistente avverte inoltre a quale distanza si trova il tratto di strada in questione.

Avvertimento ostacoli

L'avvertimento di ostacoli indica, tramite un segnale visivo nel quadro strumenti, se sulla carreggiata c'è la possibilità di incontrare benzina, ghiaia o un veicolo in panne.

Assistente sorpasso

Qualora il veicolo precedente decidesse, contemporaneamente al motoveicolo, di fare un sorpasso e si spostasse sulla carreggiata di sorpasso, perché il motociclista non l'ha notato o ne avesse mal valutato la velocità, la seconda persona sul motoveicolo è in pericolo. Grazie ad ulteriori LED nelle frecce, il segnale è ulteriormente rafforzato in modo tale che il motoveicolo sia ancora più visibile anche nei campi visibili periferici. La probabilità che il conducente dell'automobile si renda conto della presenza del motoveicolo, prima che sparisca nell'angolo morto, diventa decisamente maggiore.

Fonte: BMW

Opinioni di istruttori di guida svizzeri

Philipp Mannhard / **PM**
FM Fahrschule
Mannhard GmbH
Zurigo

Roger Peng / **RP**
PENG's Fahrschule
Zurigo

Reto Wüthrich / **RW**
Fahrschule Wüthrich
Bettlach

Toni Suter / **TS**
Fahrschule Mc L
Basilea, Sissach

Sul tema «Impiego nelle autoscuole di sistemi di assistenza per una maggiore sicurezza in moto» la redazione ha deciso di raccogliere le opinioni di alcune autoscuole svizzere.

Quale motoveicolo utilizza per le guide (produttore, modello)?

PM: BMW GS 650, Yamaha XJ 6n.
RP: Honda VFR 1200 Crosstourer.
RW: BMW GS 1200 Adventure.
TS: Roller Yamaha Beluga 125 ccm/Kawasaki Z1000 S.

Il motoveicolo dell'autoscuola è dotato di uno o più sistemi di assistenza? Se sì, quale?

PM: Solo l'ABS.
RP: Sì. Anti Slip Regulation e Combined Integral ABS.
RW: ABS, controllo della trazione, indicazione della pressione nei pneumatici, indicazione della temperatura, protezione contro il ribaltamento durante la frenata, protezione contro il ribaltamento durante la guida.
TS: La Kawasaki è dotata di ABS.

In che modo insegna l'impiego dei sistemi di assistenza?

PM: Durante la frenata su rettilineo e in sterzata (FM Schräglagentraining - corso guida in sterzata FM) su terreno bagnato e asciutto.
RP: Purtroppo personalmente non ho molte possibilità per poter insegnare l'uso di questi sistemi nella prassi, fatta eccezione per la dimostrazione della frenata con o senza ABS nella seconda parte del corso di base.
RW: Durante il corso di base per motoveicoli mostro una frenata d'emergenza a 60 km/h e a 120 km/h. I partecipanti devono stimare in anticipo lo spazio di frenata. A 120 km/h i partecipanti rimangono scioccati nel scoprire quanto si allunga lo spazio di frenata. Grazie all'ABS è possibile farlo praticamente senza pericolo.
TS: Nelle lezioni private, tramite spiegazione e prove.

Cosa pensa dell'impiego di sistemi di assistenza per quanto riguarda la responsabilità del motociclista?

PM: Questi sistemi sono un must. L'ABS dovrebbe essere installato in tutti i motoveicoli. L'ASR si adatta soprattutto ai motociclisti sportivi (circuiti). Grazie all'ASR si eliminano praticamente le cadute all'uscita delle curve. Anche nella guida quotidiana il motociclista non può percepire tutto. Per questo motivo posso dare solo un giudizio positivo su questi sistemi. Meglio evitare qualsiasi caduta.
RP: Il vantaggio è che dà un certo margine di sicurezza. In caso ad esempio di una frenata d'emergenza senza ABS, in situazioni serie la maggior parte dei casi non ha un esito positivo.
Lo svantaggio è che il motociclista si sente sicuro e, a causa di questi sistemi, guida con meno attenzione. Si culla in una sicurezza inesistente e a volte, si spinge troppo ai limiti.
RW: Penso che la tecnologia intervenga più velocemente e in maniera più razionale rispetto ad un uomo. Se li utilizziamo entrambi (giudizio e tecnologia), il numero degli incidenti può diminuire considerevolmente. La responsabilità maggiore rimane comunque del motociclista.
TS: La responsabilità rimane. Una guida previdente, prudente e attenta spettano all'uomo e non alla tecnica.

A suo parere qual è l'effetto dell'impiego di sistemi di assistenza sulla sicurezza del motociclista e degli altri utenti del traffico?

PM: Assolutamente positivo. La sicurezza passiva è sempre qualcosa di buono. Accompagna il motociclista, senza disturbarlo durante la guida.
RP: Possono salvare la vita di molte persone ed evitare gravi incidenti. Dato che come motociclista si ha praticamente sempre una 2° persona alle spalle. La cosa migliore è avere sempre giudizio.
RW: Come già detto penso che la tecnologia intervenga più velocemente e in maniera più razionale rispetto all'uomo. Se li utilizziamo entrambi, giudizio e tecnologia, il numero degli incidenti può diminuire considerevolmente.
TS: Ritengo che questi sistemi per una 2 ruote siano ancora più importanti che per le automobili, dato che un errore su una moto ha degli effetti molto più gravi. Proprio quando un motociclista si sopravvaluta, si sbaglia o capita in una situazione d'emergenza non volendolo, questi sistemi possono salvare la vita.

Inserenten Seite

Acadevia, Wohlen 12
Altras Media GmbH, Frauenfeld 20
Bfu, Bern 2
Brunner AG,
Druck und Medien, Kriens 16, 20
Drivecenterbasel GmbH, Basel 15
Easy Drivers Experts, Gloten 20
fahrlehrer.ch, Zürich 12
Garage Stauffer GmbH, Luzern 12
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/
Thunersee 40
Hasan Kalender, Hagendorn 11
Hostettler AG, Motochic, Sursee 15
KBAV, Bern 15
Live-saver, Romanshorn 20
Motorpresse, Volketswil 35
Renault Trucks, Dietikon 25
SanPool, Basel 28
Swiss Alpha Medic, Cham 5, 12
Weckerle AG, Allschwil 20

Autoren Seite

Silvio A. Barfuss 11
Herby Brändle 17
Bernhard Brechbühl 13
Rolf Grob 26–29
Markus Hänni 14
Dr. Rolf Portmann 11
Michael von Arx 39

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: 3767 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 3. Juni 2013
Erscheinungstermin 24. Juni 2013

«Online-Leads» sind Ihre nächsten Fahrschüler

«Das Internet ist die wichtigste Informationsquelle bei Kaufentscheidungen geworden», sagt BITKOM-Präsident Prof. Dr. Scheer. Natürlich wissen wir das alle schon lange, auch ohne Prof. und Dr. zu sein. Wieso? Weil wir selber surfen, bevor wir ein Hotel buchen oder ein Natel kaufen.

Unsere Zielgruppe, die Fahrschüler, surft auch. Deshalb haben wir eine eigene Webseite. Nur: Was machen wir mit jemandem, der unsere Webseite besucht? Soll er vor allem vom coolen Design beeindruckt sein? Nein, natürlich nicht: Er soll der nächste Fahrschüler werden! Deshalb müssen wir ihn packen, denn er ist auf unsere Webseite gekommen, weil er konkret an unserer Dienstleistung interessiert ist: Er ist ein «Online-Lead». Unser Ziel muss es sein, dass er gleich anruft oder ein E-Mail schreibt. Tut er das nicht, setzten wir alles daran, eine Kontaktadresse zu bekommen.

Für Ihre eigene Webseite heisst das: Platzieren Sie auf jeder einzelnen Seite ein unübersehbares Feld, in das der Besucher seine Natelnummer oder seine E-Mail-Adresse eintragen kann, um zum Beispiel einen Rabattgutschein oder eine kostenlose Beratung zu bekommen. Verlangen Sie nicht zu viele Informationen von ihm, E-Mail-Adresse oder Natelnummer reichen. Aber die muss er nicht nur unter «Kontakt», sondern überall auf Ihrer Webseite eingeben können. Machen Sie Besucher zu Leads und Leads zu Ihren nächsten Fahrschülern.

Michael von Arx betreibt den Schweizer Fahrlehrervergleich und ist Experte für Online-Marketing.
www.fahrlehrervergleich.ch

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