

Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
3/2013



magazin



Der «gläserne Experte»?

**Was Fahrschüler über
ihre Experten sagen 6**



**Mit App gefährliche
Zebrastreifen melden**

10



**Bester Standard
aus der Schweiz**

20



**Assistenzsysteme
im Lkw**

26

Empfohlen!
Recommandé!
Consigliato!



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

fahrlehrervergleich.ch

Der Schweizer Fahrlehrervergleich

Erfahrungen eines Fahrlehrers:

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

auto-ecole.comparatif.ch

Comparatif d'auto-écoles suisses

Expériences d'un moniteur de conduite:

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

Esperienze d'un istruttore di autoscuola:

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

autoscuola.comparazione.ch

Confronto delle autoscuole svizzere

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

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



Impressum

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

Herausgeberin

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Redaktion/Verlag

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

Auflage

4000 Exemplare

Verbreitung

Fahrlehrer und Fahrschulen
Schweiz, alle Sprachräume

Erscheinungsweise

4 Ausgaben im Jahr

Anzeigen-Service

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

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Abo-Service

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

Bilder Titelseite:

photos.com, aiKlassik,
Volvo

Sehr geehrte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Im ersten Halbjahr 2013 sind auf Schweizer Strassen 113 Menschen gestorben; das sind 57 weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. 1617 Menschen wurden schwer verletzt, 387 weniger als 2012. Dies zeigt eine Auswertung des ASTRA.



Werner Kirschbaum

Die Zahl der im ersten Halbjahr 2013 tödlich verunglückten Fussgängerinnen und Fussgänger ist von 33 auf 24 Personen ebenfalls deutlich gesunken. Dies entspricht einem Rückgang von 27 Prozent. Ein Viertel der 24 getöteten Fussgänger kam auf Fussgängerstreifen ums Leben.

An dieser positiven Entwicklung arbeiten wir gemeinsam weiter. Alle Teilnehmer im Strassenverkehr sind dazu aufgerufen.

Sicher beginnt jede Aktivität im Strassenverkehr mit einer soliden Ausbildung: von der Velo-Prüfung bis zum LKW-Führerschein reicht die grosse Palette. Dazu bringen wir Stimmen von frisch geprüften Fahrschülerinnen und Fahrschülern im Titelthema «Der gläserene Experte?».

Assistenz-Systeme – gestützt von Kameras, Sensoren, GPS-Technik und Bordcomputern – tragen auch zur Sicherheit bei. Die Technik entbindet uns jedoch nicht von der Verantwortung. Ab Seite 26 sehen Sie, wie attraktiv LKW-Assistenzsysteme sein können.

Und aktuell unterstützt die Redaktion das Projekt CrossCheck. Lesen Sie ab Seite 10, wie auch Sie als Fahrlehrer mit einer Gratis-App kritische Fussgängerstreifen mit Ihrem Smartphone melden können.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

6

Editorial

3

Fahrprüfungsberichte «Der gläserne Experte»?

Fahrschüler-Umfrage

8

Sicherheit

Gefährliche Zebrastreifen: Fussgänger nicht streifen

10

WAB

Stellungnahme zum bfu-Bericht

12

Porträt

Verkehrssicherheitszentrum Seelisberg

14

Fahrzeugtest

Vier Wochen gratis fahren und testen

17

Lehrmittel

Zeitgemässer Unterricht – neue Filme

18

Klassik

Bester Standard aus der Schweiz

20

LKW

Fahrschulfahrzeug

25

Assistenzsysteme

26

Partie française

32

Parte italiana

36

Online-Ratgeber

Fahrschüler schreiben über Fahrlehrer

39

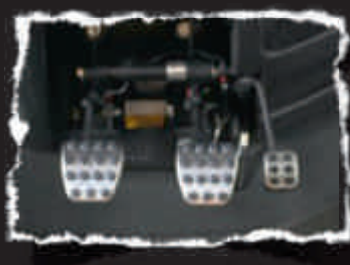
10

12

26

Einfach geniale Doppelpedale !

- ✓ Wiederverwendbar
- ✓ Fahrzeugschonend
- ✓ Passend für alle FZ-Typen
- ✓ kompetente Einbaupartner
- & Mobiler Einbauservice**
in der gesamten Schweiz!
- ✓ Sparen sie beim Fahrzeugwechsel mindestens 400,- CHF sparen



revex-flex@revex-online.de

REVEX[®]
FLEX
EINFACH
GENIALE
DOPPEL
PEDALE

www.revex-flex.de

Wir beraten Sie gerne!
+41(0) 71 5 11 37 99



Leben retten ist eine Pflicht!

Im letzten Jahr verloren 339 Menschen in der Schweiz ihr Leben infolge eines Verkehrsunfalls.

Ein paar einfache Regeln können helfen, Menschenleben zu retten. Kennen Sie diese?
Herr Jean-Claude Furegati, Geschäftsführer der **Swiss Alpha Medic** zeigt Ihnen auf, was Sie bei einem Verkehrsunfall beachten sollten.

Als Fahrlehrerin oder Fahrlehrer sind Sie fast täglich auf der Strasse unterwegs und kennen die Gefahren, die mit dem Verkehr verbunden sind. Von anderen Verkehrsteilnehmer werden Sie automatisch als Vorbild wahrgenommen. Nicht nur als Ausbilder für Neulenker, sondern auch bei einem Unfall!

*Kennen Sie die Massnahmen, welche sofort einzuleiten sind?
Wissen Sie, was zu unterlassen ist? Welche Gefahren ein Verkehrsunfall mit sich bringt?*

Eine interne Studie hat gezeigt, dass über 85% der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ihren letzten Nothilfekurs vor mehr als 6 Jahren besucht haben. Das Wissen über die Massnahmen bei Unfällen sinkt mit jedem Jahr. Nach 2 Jahren hat man bereits über 50% vergessen. Und nach 3-4 Jahren hat man nur noch Bruchteile der Nothilfe abrufbereit.

Daher ist es wichtig, dass Sie, geschätzte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sich selber das Ziel machen, sich in Erste Hilfe weiterzubilden. Wir haben für Sie verschiedene Aus- und Weiterbildungen erarbeitet, welche Sie teilweise als Fahrlehrer-Weiterbildung und auch als Nothilfe-Instruktor/in anrechnen lassen können:

Unsere Empfehlung:

Verkehrsunfälle & Massnahmen	1 Tag (Kat. B)
Motorradunfälle & Massnahmen	1 Tag (Kat. A)
Nothilfe-Ausbilderkurs (Instruktoren)	6 Tage

Massnahmen bei einem Verkehrsunfall

1. Unfallstelle sichern
2. Alarmieren
3. Nothilfe leisten

Wichtige Notfallnummern

Rettungsdienst	144
Polizei	177
Feuerwehr	118
EU-Notruf	112
REGA	1414

Bieten Sie Nothilfekurse an:

Teilnehmer-Ausweis	CHF 10.00
Teilnehmer-Kursheft	CHF 2.50

www.alphamedic.ch

Ihr WISSEN kann LEBEN RETTEN!
Weiterbildungen für Fahrlehrer und Nothilfe-Instruktoren



Verkehrsunfälle & Massnahmen
Nächster Kurs: 22. Oktober 2013

Fahrprüfungsberichte

«Der gläserne Experte»?

Seit diesem Sommer können Junglenker auf *fahrlehrervergleich.ch* einen Bericht über ihre Fahrprüfung schreiben, ihren Experten bewerten und besonders knifflige Stellen der Prüfungsroute auf der Karte markieren. Die Schweizer Strassenverkehrsämter haben daran keine Freude. Fahrschüler und Fahrlehrer hingegen schon.

«Die Prüfung begann ganz o.k. Doch irgendwann bemerkte ich, dass ich nonstop in irgendwelche wirklich schwierigen Situationen eingeführt wurde», schreibt die junge Frau mit dem Nickname Lex in ihrem Fahrprüfungsbericht im Schweizer Fahrlehrervergleich. Zwar bestand sie im Januar 2013 ihre Autoprüfung im Kanton St. Gallen, doch am Prüfer lässt sie kein gutes Haar: «Der Experte konnte nicht gerade mit Charme punkten. Er hatte eine lehrmeisterige Art.» Und als Warnung an die Leser fügt Lex an: «Wenn ihr bei diesem Experten an der Prüfung seid, lasst euch einfach keine Unruhe anmerken. Er ist spezialisiert darauf, diese Schwachstellen auszunutzen.»

«Der Experte war sehr nett»

Ganz anders Aston: Der 18-Jährige beschreibt den Experten von der Prüfstation Winterthur-Wülflingen als «freundlich und sympathisch». Und eine 20-jährige anonyme Schreiberin berichtet, ihr Experte in Weinfelden sei sehr nett gewesen, habe gelacht. «Er fragte mich sogar, ob ich eine Pause brauche.»

So unterschiedlich können die Erlebnisse an der Fahrprüfung sein. Oft hören Anfänger nur die Schauergeschichten von älteren Kollegen

– der Experte als Schreckgespenst. Das jagt ihnen Angst ein. Dem wollte der Schweizer Fahrlehrervergleich entgegenwirken und lancierte deshalb diesen Sommer die Rubrik Fahrprüfungsberichte. So soll ein realistisches Bild der Fahrprüfungen in der Schweiz entstehen und «die Transparenz und Qualität der Arbeit in den Schweizer Strassenverkehrsämtern gefördert werden», wie die Betreiber des Internetportals betonen. Bereits rund 150 Junglenker haben Berichte geschrieben und ihre Experten auf einer Fairness-Skala bewertet. Ausserdem haben sie auf einer Karte mit Google Streetview die schwierigsten Stellen ihrer Prüfungsroute markiert und beschrieben.

Lob und Kritik

Als «20 Minuten» im Juli mit der Schlagzeile «Jetzt müssen die Experten auf den Prüfstand» prominent über die Neuerung berichtete, äuserten sich über 200 Kommentarschreiber auf der Webseite der Zeitung. Endlich werde Transparenz geschaffen, endlich könne man die Arbeit der Experten öffentlich beurteilen, applaudierten die Leser – darunter viele Fahrschüler. Die Strassenverkehrsämter hingegen übten Kritik. Gegenüber dem FL-magazin nennt Hans-Rudolf Habegger vom Verkehrsprüfzentrum Bern nochmals die wichtigsten Einwände: «Die Beschreibung der Prüfungsstrecken finden wir problematisch, denn so lernen die Kandidaten nur genau das, was sie an der Prüfung erwarten. Wenn dann was anderes kommt, sind sie überrascht und noch nervöser.» Ausserdem leide bei einer nicht ganzheitlichen Ausbildung die Verkehrssicherheit. Weiter stösst den Experten in den Ämtern sauer auf, dass sie mit Namen genannt und



bewertet werden. «Unsere Juristen prüfen, ob die Namensnennung datenschutzrechtlich in Ordnung ist», so Habegger.

Überwiegend gute Feedbacks

Ein Experte, der seinen Job gut macht, hat doch nichts zu befürchten, wenn er von Prüfungskandidaten bewertet wird, oder? «Diese Aussage stimmt nur theoretisch», sagt Habegger. In Tat und Wahrheit sei es leider so, dass jemand, der durch die Prüfung gefallen und gefrustet sei, die Schuld oft nicht bei sich selber suche, sondern lieber dem Experten die Schuld gebe. «Das ist nicht objektiv.» Grund zur Aufregung besteht für die Experten jedoch nicht: Bereits 83 Berichtschreiber haben ihrem Experten punkto Fairness eine blanke Sechs gegeben, die Höchstnote. Der Notenschnitt aller Bewertungen beträgt 5,3. Ungenügende Bewertungen sind selten.

Bitte nur faire Kritik!

Die vielen positiven Berichte freuen auch die Fahrlehrer: «Wenn meine Schüler diese Schilderungen lesen und sehen, wie eine Prüfung

wirklich abläuft und wie anständig viele Experten sind, hilft ihnen das beim Abbauen der Nervosität», sagt Roman Hunkeler von der Fahrschule Learn-2-drive im aargauischen Möhlin. Die Beschreibungen der Prüfungstrecken seien jedoch mit Vorsicht zu geniessen: «Oft wissen die Prüfungsabsolventen selber gar nicht genau, wo sie durchgefahren sind.» Auch der Berner Fahrlehrer Jerry Lergier findet die Prüfungsberichte eine sehr hilfreiche Lektüre für seine Schüler. Er appelliert allerdings an die Verfasser, nur berechtigte Kritik an den Experten zu äussern. «Die Berichte müssen Hand und Fuss haben, denn bei uns im Berner Verkehrsamt machen die Experten ihren Job wirklich gut.» Manuela Bühler, Inhaberin der Zürcher Fahrschule L-drive4you, wünscht sich, dass ihre Schüler im Berichtetool nur die Prüfung beschreiben und die Fahrschule separat bewerten: «Wenn der Schüler die Verkehrsregeln vor lauter Nervosität an der Prüfung neu erfindet, kann ja der Fahrlehrer nichts dafür.» Ansonsten lobt Bühler die Idee des Schweizer Fahrlehrervergleichs: «Der Erfahrungsaustausch dank diesen Fahrprüfungsberichten ist Gold wert.»

Viele Berichtschreiber haben ihrem Experten punkto Fairness eine blanke Sechs gegeben – die Höchstnote.

Text: Bernhard Brechbühl

Fahrschüler-Umfrage

«Experte: trocken, aber fair»

Die rund 150 Fahrprüfungsberichte im Schweizer Fahrlehrervergleich sind sehr informative, oft aber auch emotionale und unterhaltsame Schilderungen der Junglenker. Ein paar Beispiele:

«Ich habe um die 40 Stunden gebraucht, bin dafür aber beim ersten Mal durchgekommen.»

Simona (18) – Kanton ZG – bestanden

«Rückblickend hätte ich mir wohl einen anderen Termin suchen sollen. Das Spiel des Jahres am Vorabend, Basel-Chelsea, wirkte sich negativ auf meine Schlafmenge aus.»

Stoffi – Kanton BS – nicht bestanden

«Der Experte war ein genialer Sozus.»

Angela – Kanton ZH – bestanden

«Ich verlor fast das Gleichgewicht mit einer 120-Kilo-Person hintendrauf.»

Grill (männlich) – Kanton AG – bestanden

«Es zählt auch ein guter Auftritt und ein nettes Erscheinungsbild.»

Luzerner-Lenker (22) – Kanton LU – bestanden

«Der Experte lächelte mich von weitem freundlich an.»

GabiiH (19) – Kanton BE – bestanden

«Ich bekam immer mehr das Gefühl, der Experte rang nach Ausreden, um mich durchfallen zu lassen ... Ich glaube, dass sie einfach ihre Quote haben, die sie durchfallen lassen müssen ...»

Mamba (männlich) – Kanton AG – nicht bestanden

«Das Verhalten des Experten war für mich sehr komisch und unfreundlich. Ich fühlte mich nicht sehr wohl, obwohl sich meine Nervosität in Grenzen gehalten hat.»

Ramona – Kanton BL – nicht bestanden

«Thanks for fairness!»

Serkan (19) – Kanton TG – bestanden

«Sag dem Experten, wenn er dir zu viel spricht. Du bist der Chef im Auto, wenn er dich mit seinem Geplauder ablenkt, sag ihm, dass er bitte ruhig sein soll.»

Nadindle (20) – Kanton LU – bestanden

«Der Experte wollte mich in eine Einbahnstrasse lotsen.»

Christian H. (19) – Kanton BE – bestanden

«Ich versuchte mich mit Bachblüten-Pastillen zu beruhigen.»

MiSiSch (männlich) – Kanton BE – bestanden

«Mein Prüfer war sehr unverbindlich, aber nett. Er hat mich mit Fragen zur Klimaanlage des Autos überrascht.»

nitesi (weiblich) – Kanton ZH – bestanden



Mehr Berichte auf
www.fahrlehrervergleich.ch

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

SanPool
Nothilfeinstruktor
 Ausbilder für Nothilfeurse

Wir bieten Ihnen eine Partnerschaft

SanPool bildet seit 10 Jahren Ausbilder für Nothilfeurse aus und bietet in allen Landesteilen Kurse an.

Kompetent, dynamisch und motiviert...
 sind Sie nach Abschluss der Ausbildung in Basel. Sie werden in der Lage sein, als Erwachsenenbildner, junge Menschen zum Thema Nothilfe zu begeistern und ihnen einen guten Start zur Führerausbildung ermöglichen.

Medienpaket
 Das praxisorientierte Medienpaket der SanPool spricht Sie als Kursleiter an und begeistert die heutige Generation an Kursteilnehmern.

Ausweis
 Die Ausweise der SanPool können Sie dank unserem **Online-Druckverfahren** direkt bei Kursabschluss abgeben oder bei uns bestellen.

Ausbilderin für Nothilfeurse (Nothilfeinstruktorin)
Ausbilder für Nothilfeurse (Nothilfeinstruktor)
nächster Instruktorienkurs Start am 21.03.2014

*Bitte beachten Sie, dass Fahrlerner, Lehrer und Pädagogen Berufsbildner direkt in den Grundkurs einsteigen können.

Tel. 061 602 06 06
info@sanpool.ch
www.sanpool.ch

SanPool

**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**

Jetzt updaten

Kurse asa-anerkannt

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



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

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

ecodrive®
 clever fahren



Mit App gefährliche Zebrastreifen melden

Fussgänger **NICHT** streifen

Fehlende Aufmerksamkeit der Fussgänger sorgt auf Fussgängerstreifen immer wieder für gefährliche Situationen oder Unfälle. Doch auch die Fussgängerstreifen selbst bergen Risiken: Rund die Hälfte entspricht nicht den empfohlenen Sicherheitsstandards.

Fussgängerstreifen sind eine Risikozone. Jährlich kommt es bei Unfällen auf Schweizer Fussgängerstreifen zu rund 1000 Verletzten, allein 2012 starben 20 Menschen. Die Folgen: menschliche Tragödien und massive gesellschaftliche Kosten. Rund 45 000 Fussgängerstreifen gibt es in der Schweiz. 45 000 neuralgische Gefahrenstellen, an denen die stärksten Verkehrsteilnehmer auf die schwächsten treffen. Gefahrenstellen, die beiden Parteien volle Aufmerksamkeit abverlangen.

Leider hat sich das Verhalten der Fussgänger in den letzten Jahren nicht zum Guten entwickelt. Abgelenktheit ist zum Problem geworden, besonders die starke Verbreitung von Smartphones trägt zur negativen Entwicklung bei. Langsam scheint die Gesellschaft die Probleme jedoch zu erkennen, die unser mobiler Alltag mit sich bringt. Kampagnen zum Thema Ablenkung sind genauso absehbar wie politische Vorstösse und Gesetzesentwürfe, die auf eine Verhaltensänderung abzielen.

4000 Meldungen über Zebrastreifen

Doch damit allein ist es nicht getan. Wenn es um Sicherheit im Strassenverkehr geht, kommt nebst dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer

auch der Infrastruktur eine grosse Bedeutung zu. Genau hier ist der Nachholbedarf jedoch gross. Mehr als die Hälfte der Fussgängerstreifen entsprechen gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung nicht den empfohlenen Sicherheitsstandards.

Um sich dieses Missstands anzunehmen, hat die Stiftung RoadCross Schweiz im März 2012 gemeinsam mit der Berner Geologix AG das Projekt «CrossCheck» lanciert (siehe Box). Mittels Smartphone-App und Webformular hat jeder die Möglichkeit, anonym und kostenlos gefährliche Fussgängerstreifen in der Schweiz zu melden. Bis heute sind knapp 4000 Meldungen eingegangen.

Resonanz auf Projekt ist positiv

Die Daten leitet RoadCross Schweiz an die zuständigen Behörden weiter. Und deren Reaktionen sind positiv, wie RoadCross-Sprecher Stefan Krähenbühl sagt. «Der Wille zur Zusammenarbeit scheint vorhanden zu sein. Diverse Gemeinden haben bereits reagiert und gefährliche Fussgängerstreifen entschärft oder entsprechende Abklärungen versprochen.» Oft seien es einfache Korrekturen wie das Stützen einer Hecke, die eine Querung sicherer machen würden, so Krähenbühl weiter. «Umso



Die am häufigsten genannten Mängel sind «Sichtbehinderung durch Hindernis», «Übergang liegt in einer Kurve» und «unübersichtliche Verkehrssituation».

wichtiger ist es, dass die zuständigen Ämter jetzt handeln – und nicht warten, bis ein Unfall passiert.»

«CrossCheck» in Kürze

Seit der Lancierung im März 2012 ist die «CrossCheck»-App rund 5400 Mal heruntergeladen worden. Knapp 4000 Meldungen sind das Resultat, 1500 davon betreffen allein die Kantone Bern und Zürich. Die am häufigsten genannten Mängel sind «Sichtbehinderung durch Hindernis», «Übergang liegt in einer Kurve» und «unübersichtliche Verkehrssituation». Die App «CrossCheck» ist im App Store von Apple oder im Android Market gratis erhältlich. Fussgängerstreifen können zudem unter www.roadcross.ch/crosscheck gemeldet werden.

Situation entschärft – das Beispiel Spreitenbach

Im aargauischen Spreitenbach ist man über das Projekt «Cross-Check» erfreut. «Eine sehr gute Aktion» nennt es Gemeinderätin Monika Zeindler. «Die Meldungen helfen uns, gefährliche Fussgängerstreifen zu entdecken. Zumal es in jeder Gemeinde blinde Flecken gibt, die nicht auf dem Radar der zuständigen Ämter sind.» Ein solcher Fleck war bis vor kurzem die Kreuzung Poststrasse/Althausstrasse. Das Problem: Der Fussgängerstreifen liegt mitten in der Kurve der beidseitigen Einmündung, eine Hecke verdeckt die freie Sicht auf Fussgänger. Mit einer verbesserten Linienführung hat die Gemeinde die Situation entschärft und für Fussgänger auf beiden Seiten Schutzzonen geschaffen.

Text: Stefan Krähenbühl, RoadCross Schweiz

Pro & Contra WAB

Im Auftrag der IGWAB-CH hat mundi consulting, Bern, eine Stellungnahme zum Evaluationsbericht «Zweiphasenausbildung» der bfu verfasst. Lesen Sie hier eine Zusammenfassung. Den Bericht in voller Länge empfehlen wir Ihnen unter www.fl-portal.ch.

Ausgangslage

Der Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) aus dem Jahr 2012 zur Evaluation der Zweiphasenausbildung kommt u.a. zum Schluss, dass «die Sicherheitseffekte der obligatorischen Weiterbildungskurse (WAB) nicht im erhofften Ausmass nachgewiesen» werden können, während die globale, unfallreduzierende Wirkung der Probephase unbestritten bleibt. Das vorgesehene Sanktionssystem wirkt genügend abschreckend und entfaltet somit die beabsichtigte Wirkung.

Im Zentrum steht dabei die Frage, ob bzw. in welchem Ausmass die von den bfu-Autoren durchgeführte Wirkungsevaluation – als Ergänzung zur vorgenommenen Unfallanalyse, die hier nicht zur Diskussion steht – den gängigen wissenschaftlichen Kriterien genügt. Diese Frage ist von eminenter Bedeutung, wird doch der bfu-Bericht von politischen Kreisen als Grundlage zur Bekämpfung des Obligatoriums herangezogen. Konkret liegt eine Fraktionsmotion der FDP vom Mai 2012 vor, die die Abschaffung des Obligatoriums der WAB-Kurse verlangt (Motion 12.3421: «keine Sippenhaftung für Neulenker – obligatorische WAB-Kurse abschaffen»).

Zusammenfassung

Der bfu-Bericht zur Evaluation der Zweiphasenausbildung analysiert einerseits die allgemeine Veränderung des Unfallgeschehens seit der Einführung der obligatorischen Weiterbil-

dungskurse WAB (Ergebnisevaluation) und andererseits deren Auswirkungen auf die Wissens-, Einstellungs- und Verhaltensebene der Neulenker (Wirkungsanalyse). Der vorliegende Kurzbericht geht der Frage nach, ob und inwieweit die durchgeführte Wirkungsanalyse geeignet ist, um aus ihr solide Schlussfolgerungen zur Güte der WAB-Kurse zu ziehen. Der bfu-Bericht hält diesbezüglich fest, dass «die Sicherheitseffekte der WAB-Kurse nicht im erhofften Ausmass nachgewiesen» werden können.

Unser Befund lässt den generellen Schluss zu, dass die Wirkungsevaluation zu einem deutlich verfrühten Zeitpunkt durchgeführt wurde. Wirkungsevaluationen sind sinnvollerweise erst nach einer soliden Konsolidierung eines staatlichen Programms durchzuführen. Diese Voraussetzung jedoch ist im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Damit ist die Aussagekraft der Evaluation stark zu relativieren. Die durchgeführte Evaluation ist mit anderen Worten keineswegs geeignet, Sinn und Zweck des Obligatoriums ernsthaft in Abrede zu stellen. Im Weiteren lassen sich fünf wesentliche Problemfelder der Evaluation auflisten:

Güte des Fragebogens

Es sind Zweifel anzubringen, ob eine Veränderung bezüglich Motivation, Einschätzung von Gefahrenpotenzial, beabsichtigtem Fahrstil usw. mittels einer Online-Befragung, also ohne die Möglichkeit einer Feedback-Schleife, adäquat erfasst werden kann. So ist etwa nicht auszuschliessen, dass Teilnehmende Fragen missverständlich interpretiert bzw. bestimmte Fragen bewusst «falsch» beantwortet haben.

Zweifelhafte Repräsentativität

Angeichts der zum Teil sehr tiefen Rücklaufquote (für den Datensatz 2010–12 rund 10%) muss die Repräsentativität ernsthaft in



Zweifel gezogen werden. Zudem kann vermutet werden, dass angesichts der tiefen Rücklaufquote tendenziell jene Neulenker an der Online-Befragung teilgenommen haben, die den WAB-Kursen kritisch bis ablehnend gegenüberstanden.

Wird gemessen, was man wirklich messen will?

Nicht gesichert ist, ob zur Beantwortung der zentralen Frage nach dem Einfluss der WAB-Kurse auf den individuellen Fahrstil die zur Auswahl gestellte Typologie («sportlich» bzw. «risikoreich») valid, also gültig ist, um wirklich das messen zu können, was zur Messung anstand. Da diesbezüglich Zweifel bestehen, sind die ermittelten Resultate mit grosser Vorsicht zu geniessen.

Durchgeführte Fokusgruppengespräche

Weil den bfu-Autoren die weiter oben erwähnten Mängel bekannt waren, wurden im Nachgang zur Online-Befragung sogenannte Fokusgruppengespräche durchgeführt mit dem Ziel der Überprüfung bzw. Plausibilisierung der gezogenen Erkenntnisse aus der Online-Befragung. Namentlich aufgrund der sehr geringen Anzahl Teilnehmenden (40) und gewisser methodischer Zweifel kann nicht ausgeschlossen werden, dass die gewonnenen Resultate aus den Fokusgruppengesprächen zufälliger Natur und somit nicht repräsentativ sind.

Einseitige und verkürzte Betrachtungsweise

Die Anbieter der WAB-Kurse wurden bedauerlicherweise nicht in die Wirkungsevaluation einbezogen. Dadurch wurde eine Chance veran, den zentralen Akteur der WAB-Kurse, nämlich die Anbieter, einzubeziehen und damit der Frage nach der Wirksamkeit der WAB-Kurse aus unterschiedlicher und vor allem differenzierter Perspektive nachzugehen.

Fazit

Wir (Gérard Wettstein, Seniorberater mundi consulting ag, Anmerkung der Redaktion) kommen daher zum Schluss, dass die durchgeführte Wirkungsanalyse in ihren Gesamtergebnissen methodisch auf wackligen Füßen steht.

Namentlich kann die Aussage, die Sicherheits-effekte der WAB-Kurse seien nicht nachzuweisen, mit wissenschaftlich erhärtetem Datenmaterial nicht belegt werden.

Quelle:

«Evaluation der Zweiphasenausbildung: Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu / Stellungnahme und Empfehlungen zur durchgeführten Evaluation zu Händen IGWAB-CH vom 6. Juni 2013», Gérard Wettstein, Partner, Seniorberater, mundi consulting ag, Bern

FL-magazin zum Thema WAB

Die Redaktion des FL-magazins berichtet laufend über neue Erkenntnisse rund um die WAB-Entwicklung und deren Veröffentlichungen:

4/2012, Seiten 6–7	1/2013, Seite 10
4/2012, Seiten 8–10	1/2013, Seite 11
4/2012, Seiten 11–13	1/2013, Seite 13

Event- und Verkehrssicherheitszentrum in Seelisberg

Auf 34000 m² Fläche bietet das Event- und Verkehrssicherheitszentrum am Dorfeingang von Seelisberg nebst Fahr-sicherheitstrainings auch viele Möglichkeiten im Eventbereich.

Seelisberg liegt eingebettet in einer einmalig schönen Landschaft über dem Vierwaldstättersee. Dass genau hier eines der schönsten Event- und Verkehrssicherheitszentren der Schweiz steht, ist ein Glücksfall für das idyllische Bergdorf im Norden von Uri. «Das Zentrum in Seelisberg ist nach strengen Umwelt-richtlinien mit Firmen aus der Region erbaut worden. Es wird professionell betreut. Die Sicherheit für die Benützer und die Umwelt steht bei allen Anlässen an erster Stelle», erklärt Hans Schori, Besitzer des Zentrums in Seelisberg.

Vor 10 Jahren hat er an dieser Stelle die ersten Fahrsicherheitstrainings durchgeführt und fortlaufend die Anlage ausgebaut und mit einer asphaltierten Trainingspiste ergänzt. Nach der Erweiterung der Trainingspisten steht nun

fast drei Mal so viel Platz als bisher zur Verfügung. «Beim Bau und bei den grossen Investitionen für diese Anlage stand bei mir immer im Vordergrund, die Sicherheit am Steuer zu verbessern. Das lässt sich nur durch ein gutes Training erreichen», ist Hans Schori überzeugt. Er muss es wissen, ist er doch Schweizer Bergmeister bei den Tourenwagenfahrern.

Fahrtechnik kann gelernt werden

Mit dem Ausbau können neu Fahrsicherheitskurse vom grossen Lastwagen oder Reisecar bis zum Motorrad angeboten werden. Dazu stehen auf den zahlreichen Pisten zwei Schleuderplatten (Lastwagen und Töff), mehrere Gleitflächen, eine Kuppe sowie diverse Kurvenradien und verschiedene Zeit- und Geschwindigkeitsmessanlagen zur Verfügung. Hindernisse können wie aus dem Nichts hervorgezaubert werden. «Die Trainings werden von ausgewiesenen Spezialisten geleitet, welche den Anforderungen des Verkehrssicherheitsrats VSR genügen müssen. So können wir sicherstellen, dass die Teilnehmenden aktuelles Wissen über die Technik der Fahrzeuge sowie die Risiken und Gefahren im täglichen Umgang mit ihrem Wagen erhalten», erläutert Geschäftsführer Theo Küchler die Kurspraxis.

Auch WAB-Kurse im Angebot

Die WAB-Kurse für Neulenker bietet das Verkehrssicherheitszentrum Seelisberg ebenfalls an. «Wir wollen für die jungen Autolenker etwas machen und ihnen bei einem hohen Kursstandard viel über das verantwortliche Führen eines Fahrzeuges beibringen», begründet Hans Schori den Entscheid.

Spassfaktor

Nebst den Fahrsicherheitstrainings bietet das Eventgelände sechs Schulungs- und Präsentationsräume sowie eine Eventhalle mit 500 m²,



Geschäftsführer Theo Küchler (links) und Inhaber Hans Schori.

welche sich vor allem für Indoor-Aktivitäten und Schulungen am Fahrzeug selber eignet.

«Wir können für Firmen auch grosse Events bis zu 300 Personen durchführen, bei denen zum Beispiel Geschicklichkeit und Spass im Vordergrund stehen», führt Theo Küchler weiter aus. So stehen beispielsweise ein Bagger und Gabelstapler zum Selberfahren zur Verfügung, können Elektro-Fun-Mobile durch einen Slalomparcours gesteuert werden oder Fahrten auf dem und im Gelände absolviert werden. Auf einem SUV-Geländeparcours testen Führer ihr Können und die Funktionen und Möglichkeiten ihrer 4x4-Fahrzeuge, während Fachspezialisten das Lenken von Quads oder Gokarts erläutern.

Übung macht den Meister

Nebst vielen Gästen aus Wirtschaft und Politik war am Eröffnungsanlass auch der zweifache Sieger des 24-Stunden-Rennens von Le Mans, Marcel Fässler, mit dabei. «Ich unterstütze gerne, was mein Rennfahrerkollege Hans Schori hier auf die Beine gestellt hat. Ob im Rennen oder im Alltag, um bei heiklen Situationen im Strassenverkehr richtig reagieren zu können, braucht es Übung und Training. Genau das ist hier in Seelisberg möglich», lobte Marcel Fässler den Einsatz und die Idee des Event- und Verkehrssicherheitszentrums Seelisberg.

Christoph Nöpflin


KANTONAL BERNISCHER AUTOFÄHRER-VERBAND
 BILDUNGSZENTRUM

DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

... Fahrlehrer/innen der Kat. B

- Mi. 09.10.2013 Aktuelle Fahrzeugtechnik
- Di. 15.10.2013 Neuer Wind im VKU
- Mi. 06.11.2013 Ausbildung der Kat. BE
- Fr. 06.12.2013 ECO-Fahren im prakt. und theor. Unterricht
- Mo. 20.01.2014 Fahren auf winterlichen Strassen
- Do. 26.06.2014 Verkehrsunfälle, Verhalten und Untfälle

... Fahrlehrer/innen der Kat. A

- Di. 22.04.2014 Die Motorrad-Ausbildung nach der Praktischen Grundschulung
- Mi. 23.07.2014 Motorradunfälle und Massnahmen
- Jun. / Juli 2014 Motorrad-Fahrtechnik (Flugplatz Interlaken)

... Fahrlehrer/innen der Kat. C und Chauffeure CZV

- Sa. 04.01.2014 Fahren auf winterlichen Strassen mit schweren Motorwagen

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

- Di. 06.02.2014 Moderatorenausbildung - Hauptmodul Einführungsabend / Dauer: 10 Tage
- Erweiterung der Methoden des 2. WAB-Tages (Kurstaben nach Wunsch)

Weitere Kurse und Kursdaten 2014, Kursprogramme, Anmeldungen

■ Internet www.kbav.ch ■ Email weiterbildung@kbav.ch ■ Telefon 031 335 63 63

KBV, Wankdöpfelstrasse 102, 3000 Bern 22
Tel: 031 335 63 63 / Fax: 031 335 62 63 / www.kbav.ch / Email: sekretariat@kbav.ch



Die Adresse für Nothilfeausbildung

Ausbildung zum Nothilfeinstruktor

Wechsel zu Life-saver

Nächster Ausbildungskurs

16.11 / 17.11 / 23.11 / 24.11 / 30.11 & 1.12.2013

- 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

Mehr Erfolg beim VKU mit

Jetzt
auch in
Französisch

let's drive

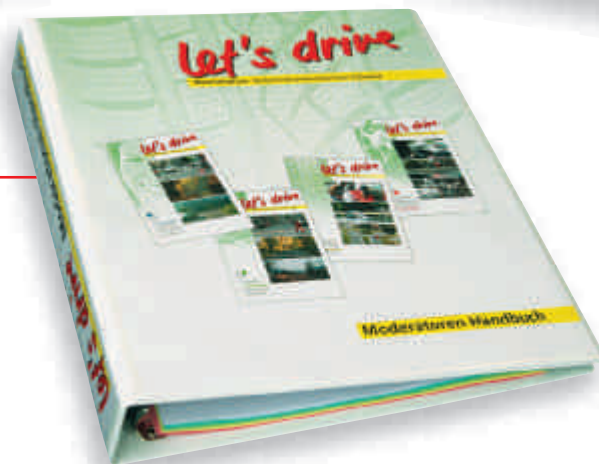
Schülerhefte

- 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

Vier Wochen gratis fahren und testen

Im letzten FL-magazin haben wir die Schweizer Fahrlehrerschaft aufgerufen, bis am 31. Juli 2013 eine Neulenkerin oder einen Neulenker für den Test mit einem Chevrolet Spark anzumelden.

Die Frist ist verstrichen, die Anmeldungen sind ausgewertet und der Sieger wurde ermittelt.

**And the Winner is
...Nico Lanter**



Nico Lanter hätte «noch lieber einen Camaro» gewonnen. Der angehende Polymechaniker aus Wittenbach findet den Spark aber «no rächt cool»,

weil das Fahrzeug klein und deshalb so wendig ist. Nico ist seit Februar 2013 im Besitz eines Führerausweises. Deshalb durfte er nach der Fahrzeugüber-

gabe am 5. September auch gleich losfahren. Chevrolet Schweiz und das Team vom FL-magazin gratulieren herzlich und wünschen viel Spass!



Ihre Fahrschule im Web

Wir haben DIE Lösung für Sie

Mit den bedürfnisgerechten Paketen starten Sie in kürzester Zeit durch:

- Vorgefertigte Einsteiger-Lösung bereits ab CHF 990.–
- Vom Smartphone sind Sie künftig direkt kontaktierbar
- CMS, Kursverwaltung, Social-Media-Integration und viele weitere Optionen verfügbar
- Für Sie minimaler Zeitaufwand
- Beliebig erweiterbar



Kontakt: Martin Hegglin
m.hegglin@bag.ch, Telefon 041 318 34 27

Brunner AG, Druck und Medien
6010 Kriens



Neue Filme für den Verkehrskundeunterricht VKU

Zeitgemässer Unterricht



Jetzt können sich alle Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer freuen, die VKU erteilen. Die Verantwortlichen des Fahrschullehrmittels Let's drive haben soeben neue Filme für den Verkehrskundeunterricht VKU gedreht.

Das im Krienser Medienhaus Brunner AG, Druck und Medien beheimatete Lehrmittel Let's drive ist weiter auf Erfolgskurs. Mit neuester High-End-Technologie haben Fahrlehrer und Moderatoren zusammen mit Filmexperten und Redaktoren umfangreiches Film- und Bildmaterial geschaffen. Die daraus entstandene DVD kann für den zeitgemässen VKU auf PC, Mac oder DVD-Player abgespielt werden.

Das komplette Let's drive-Angebot besteht aus DVD, Schülerheften und Moderatorenhandbuch in deutscher und französischer Sprache.

Filme bestellen

Für Let's drive-Kunden Gratis-Download unter www.fl-portal.ch

>Service>Downloads>Kunden-Login eingeben oder Update-DVD für CHF 50.–

Für Neu-Kunden:

offene DVD (Daten auf eigenen PC laden), CHF 400.– oder geschlossene DVD, CHF 99.–

Kontakt: Claudia Ruckli, 041 318 34 77
c.ruckli@bag.ch

14 neue Lehrfilme zu folgenden Themen stehen für den deutsch- und französischsprachigen Verkehrskundeunterricht VKU ab sofort zur Verfügung:

Verkehrssehen

- Dynomen
- optische Täuschung

Verkehrsdynamik

- Bremsen/Lenken mit ABS
- Bremsen/Lenken ohne ABS
- Brems-/Anhalteweg
- Kommunikation und Verständigung (Kreisverkehr)
- Kommunikation und Verständigung (Rechtsvortritt)

NEW

MT-09

the dark side of Japan



Die neue MT-09 – die dunkle Seite Japans. Yamahas neues Nakedbike fordert jede Kurve und verschlingt den Asphalt. Der revolutionäre 850-ccm-Reihendreizylinder-Motor drückt satte 115 PS auf die Kurbelwelle. 87,5 Nm Drehmoment signalisieren den Klassen-Bestwert. Elektronisches Motormanagement mit drei Fahrmodi und geringes Gewicht von fahrbereit 191 Kilogramm kombiniert mit stabilem Alu-Fahrwerk, ABS und entspannter, aufrechter Sitzposition garantieren eine einzigartig sportliche Fahrdynamik. **Funktion trifft Emotion: leicht, leistungsstark, alltagstauglich.** Die neue MT-09: CHF 10'490.-, ab Oktober beim Yamaha-Partner. Verlangen Sie eine Offerte mit Fahrschul-Konditionen.

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-ANNA
SWISS
GARANTIE

Leasing
Finance
Services
YAMAHA

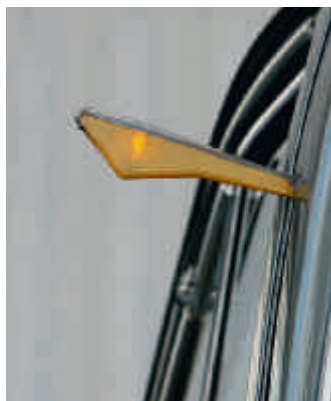
MOTUL

www.yamaha-motor.ch

 **YAMAHA**
Revs your Heart

Standard Vanguard Estate 1952

Bester Standard aus der Schweiz



Standard wurde 1903 gegründet und ging 1960 im British Leyland-Konzern auf. Der Winker wird über einen Schalter in Lenkrad-Mitte bedient. Rückstellen nicht vergessen!

Der englische Standard Vanguard war in den 50er-Jahren die gelungene Mischung aus amerikanischem Komfort und schweizerischer Dimension. 528 Exemplare wurden 1950–1952 hierzulande von der AMAG gebaut.

Schon vor, aber erst recht nach dem Zweiten Weltkrieg erhob die Schweiz hohe Schutzzölle für fertig montierte Luxusgüter ohne inländische Wertschöpfung. Für Teile und Halbfertigprodukte wurden weniger Steuern berechnet oder sogar Subventionen bezahlt, um Arbeits-

plätze zu schützen. Das betraf zugleich den Import von Autos aus den USA und England. Die «Montage Suisse» – nicht nur bei General Motors in Biel – bot die Möglichkeit, Kapazitäten auszulasten und Zollgebühren zu sparen. Zudem konnten bei der Inlandmontage Ausstattung, Qualität, Rostschutz und Motorisierung den Schweizer Ansprüchen angepasst werden. Manche Teile wurden sogar in der Schweiz hergestellt.

Bei AMAG montiert

«Montage Suisse» wurde zum Qualitätsprädikat und ist heute eine gesuchte Rarität. So baute die neue AMAG zwischen 1947 und 1972 in einer alten Zementfabrik in Schinznach 29 227 Autos der Marken Chrysler, Plymouth, DeSoto, Dodge oder Studebaker und einige VW Karmann Typ 14-Coupés.

Anfang der 50er-Jahre war die Liefertreue der Amerikaner allerdings mässig, die Montageanlagen waren nicht ausgelastet. Die AMAG importierte damals aber auch die britische Marke Standard, die wegen hoher Nachfrage am Limit produzierte. So entstanden von 1950 bis 1952 noch 528 Exemplare des Vanguard Phase I in der Schweiz.

Technische Daten

Standard Vanguard Estate 1952

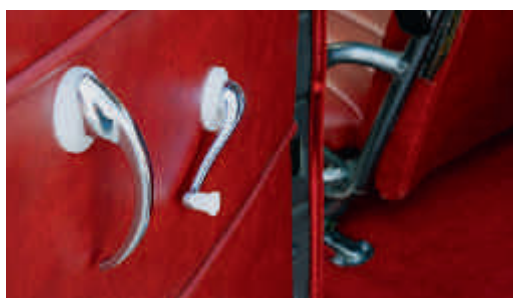
Preis (1952) ab	Fr. 10 350 (Estate: 11 390)
Zyl./Hubraum	R4/2088 cm ³
Leistung	51 kW/69 PS bei 4200/min
Drehmoment	152 Nm bei 2300/min
Antrieb	Hinterrad
0 bis 100 km/h	ca. 20–25 s
Spitze	130 km/h
Norm-Mix	10,5–13,9 l/100 km Benzin
Länge/Breite/Höhe	4,17/1,75/1,62 m
Stückzahl (I/II)	267 946 (528 in der Schweiz)



Ein Erfolgsrezept, das amerikanische Design mit europäischen Massen: 270.000 Vanguard (Phase I und II) wurden weltweit gebaut.



Die Lenkradschaltung des vollsynchronisierten Dreiganggetriebes lässt sich immer noch mühe- und geräuschlos bedienen.



Details und Verarbeitung im Vanguard sind sehr solide und qualitativ hochwertig.

Diese von 1948 bis 1956 angebotene Neukonstruktion war ein dermassen erfolgreicher Wurf für den Traditionshersteller aus Coventry, dass man alle anderen Modelle einstellte und nur noch den Vanguard in drei Versionen baute.

Kunstleder und Flauschteppich

Es gab ihn als viertürige Limousine mit rundem Fließheck, welche ab 1953 durch ein Stufenheck abgelöst wurde: die sogenannte Phase II mit ein paar technischen und optischen Änderungen.

Dazu war er als zweitüriger Lieferwagen und viertüriger Kombi mit hinteren Flügeltüren zu kaufen. Für den Importeur AMAG war der Vanguard wie massgeschneidert. Die Dimensionen und Hubräume der amerikanischen Mo-

delle waren nämlich in den goldenen 50er-Jahren explosionsartig angewachsen. Die Schweizer Strassen und eine Gesetzgebung, die den Steuer-Obolus anhand des Zylinderinhalts berechnete, verlangten nach bescheidenen Abmessungen und Motoren. Dazu passte der Standard mit seinem gediegenen, nicht übertrieben luxuriös wirkenden Design.

Im hoch gebauten Estate sitzt man vor einem riesigen Lenkrad und staunt über das hochwertige Ambiente mit rotem Kunstleder und Flauschteppich. Man thront über dem Chassis mit vorn einzeln aufgehängten Rädern und hinten blattfederter Starrachse.

Vier Personen können sehr komfortabel sitzen und freuen sich über viel Kopf- und Beinfreiheit. Für die zugelassenen sechs Passagiere wird es dann aber doch eng. Auch der grosse



Die Rückbank ist umklappbar, der Kofferraum voll verkleidet, das Ersatzrad im Zwischenboden verstaut. Der britische Langhuber bietet viel Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen.



Oben: Laut Werbung «das schönste europäische Mehrzweckfahrzeug» für bis zu sechs Personen.



Links: In der Radkappe spiegelt sich die Schinznacher Montagehalle. Hier wurden die Importe vervollständigt.

Laderaum über Ersatzrad und Tank ist mit rotem Teppich ausgekleidet. Der Zweiliter-Vierzylinder ist britisch kultiviert, recht gut gedämmt und beschleunigt die 1,2 Tonnen in etwas mehr als 20 Sekunden auf 100 km/h. Der zweite Gang ist sehr lang ausgelegt. Wenn man nach dem Anfahren zu früh hochschaltet, verhungert der Standard am Berg und fordert wieder Gang 1.

Der dritte Gang ist für die Landstrasse gedacht. Man erreicht bis zu 130 km/h. Angesichts der kathedralenartigen Karosserie und 69 PS ein respektabler Wert. Dem heutigen Verkehr sind die Trommelbremsen noch gut gewachsen, wenn man vorausschauend fährt. Allerdings droht der Motor beim Stop-and-Go zu überhitzen. Der Vanguard liebt längere Strecken.

Die Limousine ist in der Preisliste von 1952 mit 10350 Franken kalkuliert. Das ist relativ günstig, der einfachste VW Käfer kostete damals knapp 6000 Franken – und war weit mehr «Standard».

Als die Schutzzölle wegfielen, wurde die Inlandmontage schnell unrentabel, und die Schinznacher verlegten sich ganz auf VW, Audi, NSU und Porsche. Amerikaner und Engländer verschwanden aus dem Portfolio – und der gediegene Engländer aus dem Schweizer Gedächtnis.

Text: Stefan Fritschi
Fotos: Richard Meinert
aus: autoILLUSTRIERTE 3/2012



Mercedes 290 A Cabrio

... und eine von 111 Hotelcards gewinnen



Ihr Gewinn: Mit Hotelcard zum 1/2 Preis logieren.

- Ihr Geschenk: Hotelcard – das erste Halbtax-Abo für Hotels – für ein Jahr im Wert von 95 Franken.
- Mit der neuen Hotelcard übernachten Sie in rund 500 Hotels zum 1/2 Preis.
- Sie logieren in Wellness-, Sport-, Design- und Familienhotels. – von der charmanten, familiären Herberge bis zum 5-Sterne Luxushotel.

Ihr persönliches auto-illustrierte KLASSIK-Angebot:

- 4 Ausgaben im Jahresabo für nur Fr. 34.– portofrei zu Ihnen nach Hause
- Superpreis mit 10 % Ersparnis
- Zusendung bequem und pünktlich 1x im Quartal
- Gewinnchance: Eine von 111 Hotelcards im Wert von 95 Franken



QR-Code scannen und
auto-illustrierte Klassik
einfach abonnieren

Coupon einsenden an: auto-illustrierte KLASSIK, c/o edp-services ag, Horwerstrasse 62, 6010 Kriens **Oder per:** Telefon 044 806 55 04 | Fax 044 806 55 00

☐ **JA, ICH ABONNIERE**

Bitte liefern Sie mir das Jahresabonnement (4 Ausgaben) von auto-illustrierte KLASSIK mit 10% Ersparnis portofrei für nur Fr. 34.– (inkl. 2.5% MwSt.), Europa Fr. 45.50, Übersee Fr. 55.50. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres entscheide ich selbst, ob ich weiter von den vielen Abovorteilen profitieren oder abbestellen möchte. Mit Abschluss eines Abonnements nehmen Sie automatisch an der Hotelcard-Verlosung teil.

☐ **ICH NEHME NUR AN DER VERLOSUNG TEIL**

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter der Motor-Presse (Schweiz) AG sind nicht teilnahmeberechtigt.

Name, Vorname (Rechnungsempfänger)

Strasse, Nr.

PLZ, Wohnort

Telefon, E-Mail

F8513

Abonnieren Sie jetzt das Schweizer Magazin für klassische Automobile. www.auto-klassik.ch/abo

Fahrschulwagen

Upper Class

Die Fahrschule Häcki in Dallenwil NW verwöhnt ihre Kandidaten ab sofort mit einem Renault Magnum. Aber nicht nur ihre Fahrschüler kommen in diesen Genuss, sondern auch Experten, die werdende Fahrlehrer bei der Arbeit beurteilen.

Im Ledersessel, gediegen und mit voller Umsicht können die Experten beobachten, wie Fahrlehrerkandidaten mit ihren Schützlingen umspringen. Schliesslich muss es auch Fachleute geben, die Fahrlehrer zum Beruf zulassen oder eben nicht. Der neue Renault Magnum der Fahrschule Häcki in Dallenwil, Kanton Nidwalden, ist das geeignete Instrument dazu.



Stolz präsentiert sich der neue Renault Magnum 480.19 4x2 der Fahrschule Häcki in Dallenwil.



Auch Experten fühlen sich wohl im neuen Renault Magnum 480.19 4x2 der Fahrschule Häcki in Dallenwil.

Fahrschulwagen der oberen Klasse

480 PS, Euro5 EEV, ein 12-Gang-Optidriver-Getriebe und ein Kofferaufbau von Sutter Lungern charakterisieren diesen Renault Magnum. Gerade zum Koffer gibt es eine Bemerkung. Er entspricht der Norm DIN-EN12642. Will heissen, es lässt sich form-schlüssig sicher laden. Für Fahrschulzwecke sind normalerweise etwa fünf Tonnen zugelassen. Kiesschotter, abgefüllt in Tanks, simuliert die Transportrealität. «Mit dem Renault-Trucks-Partner der J. Windlin AG Nutzfahrzeug-Center in Kriens haben wir durchwegs gute Erfahrungen gesammelt und der Renault Magnum ist ein toller Truck», kommentiert Werner Häcki senior den Beschaffungsentscheid.

Senior und Junior

Seit 1989 erteilt die Fahrschule Häcki Unterricht für schwere Nutzfahrzeuge. Heute hat der Betrieb das gesamte Prüfungsprogramm im Angebot mit Ausnahme der Einspurfahrzeuge, sprich Motorräder. «Wie wird man denn Fahrlehrer der Kategorie C, also für Lastwagen der schweren Klasse?» – Ja, das sei ein langer Weg, erklärt Werner Häcki junior, der gerade in diesem Ausbildungsprozedere steckt. Auf der Basis der Zulassung als Fahrlehrer für leichte Motorfahrzeuge und der bereits erlangten Führerprüfungen für Lastwagen, Anhänger, Busse sowie Gefahrgut geht es an einen einjährigen, berufsbegleitenden Lehrgang beim Nutzfahrzeugverband ASTAG. Zum Abschluss stehen Theorieprüfungen in Technik und Recht an und eben der praktische Teil. Dann dürfen sich die Experten in die Ledersessel des Renault Magnum setzen und schauen, wie der angehende Fahrlehrer mit seinem Prüfling umgeht.

Text und Bilder: Volvo



Assistenzsysteme: Auch für mehr Wirtschaftlichkeit

Über Fahrerassistenzsysteme wird viel debattiert. Die Meinungen darüber, was alles unter diesen Begriff einzuordnen ist, gehen entsprechend auseinander. Wir haben es immer mit Technik zu tun, die den Menschen unterstützt, schützt oder ihn teilweise sogar ersetzt.

Neue Technologien entstehen meist aus den Bedürfnissen eines Unternehmens, der Entwickler und der Nutzer. Jedes Unternehmen gestaltet seine Produkte und Dienstleistungen so, dass es auf dem Markt attraktiv ist und damit seine Existenz sichern kann. Das wird dann auch als Wettbewerbsvorteil bezeichnet.

Die wirtschaftliche Sicht

Der Autor wagt die Behauptung, dass hinter jedem Assistenzelement und der damit verbundenen Technik letztlich auch starke wirtschaftliche Überlegungen stecken, dies selbstverständlich auch mit vielen angenehmen Zusatznutzen und Nebenwirkungen. Zu Letzteren gehören in erster Linie Komfort und Sicherheit, welche die entscheidenden Verkaufsargumente liefern. Die Themen Umweltschutz und Ressourcenschonung sowie die Reduktion von Kraftstoffverbrauch und Kosten werden seit Jahren lei-

denschaftlich diskutiert. Sie beschäftigen uns inzwischen täglich. Hier braucht der Fahrer seitens der Technik Unterstützung. Der folgende Beitrag informiert Sie über technische Neuerungen, die der schwedische Lastwagenhersteller Volvo Trucks bei seinen neuesten Modellen anbietet. Man kann diese durchaus unter Assistenzsysteme oder Assistenten für Fahrer einordnen.

I-See merkt sich jede Strasse

Dazu gibt es von Volvo Trucks gleich zu Beginn die sehr interessante Aussage «Sparen Sie bis zu 5% Kraftstoff. Immer ausser beim ersten Mal.» Schauen wir uns dies einmal genauer an. Kombiniert man I-Shift (das clevere Getriebe) und das GPS mit einer intelligenten Geschwindigkeitsregelung, kommt dabei I-See heraus. Es handelt sich um ein System, das die Topografie der Strasse erlernt. Später nutzt es die erworbenen Kenntnisse, um Kraftstoff zu sparen – bis zu 5% in einem Fahrzyklus. I-See verlässt sich nicht auf Kartenmaterial. Da die Wirklichkeit in der Regel noch viel genauer ist, speichert I-See die tatsächlichen Steigungen, die der Fahrer schon passiert hat. Der Speicher fasst bis zu 3500 Steigungen und Gefälle, was etwa 5000 Kilometern entspricht.



Funktionsweise von I-See

1. Vor der Steigung: Schwung nehmen.

Wenn I-See weiss, dass eine Steigung bevorsteht, wird die Geschwindigkeit bis nahe an die Drehzahlgrenze erhöht, um Fahrt aufzunehmen. Der Lkw kann so länger in einem höheren Gang fahren.

2. An der Steigung: Herunterschalten vermeiden.

Bei der Bergauffahrt nutzt I-See das gespeicherte Wissen, um unnötiges Herunterschalten bis zum Scheitelpunkt zu vermeiden. Man erreicht problemlos den Gipfel, ohne in einem niedrigeren Gang Kraftstoff zu verschwenden.

3. Auf der Kuppe: Ruhe bewahren.

Wenn sich das Fahrzeug einem Gefälle nähert, vermeidet I-See unnötiges Beschleunigen.

4. Vor dem Gefälle: rollen lassen.

Noch bevor das Gefälle erreicht ist, wird der Antrieb vorübergehend ausgekuppelt, um den Lkw rollen zu lassen. Das spart Energie und minimiert die Bremsvorgänge.

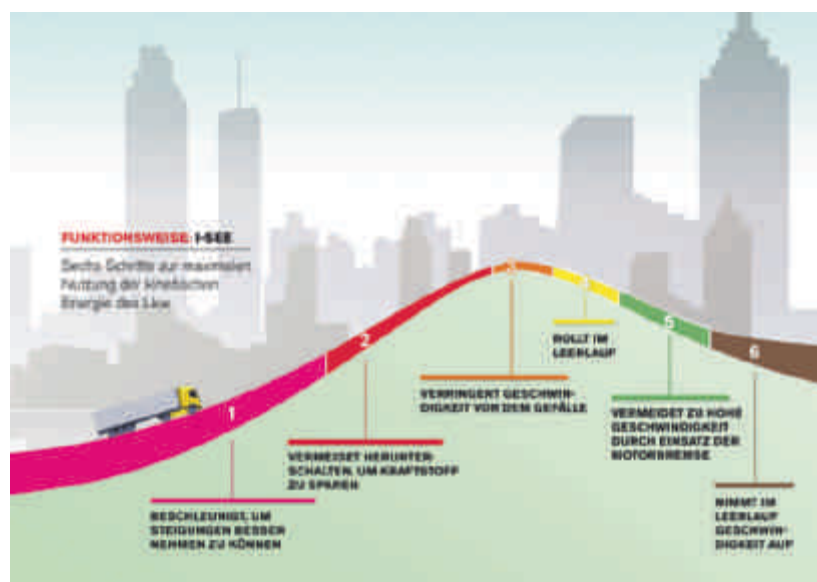
5. Im Gefälle: rechtzeitig bremsen.

I-See weiss, wann das Gefälle endet. Da der Lkw im Gefälle immer mehr Fahrt aufnimmt,

kann die Motorbremse auf diese Weise rechtzeitig behutsam betätigt werden – und nicht erst abrupt am Ende des Gefälles – um der bevorstehenden Topografie Rechnung zu tragen.

6. In der Senke: etwas mehr Schwung.

Wenn unmittelbar auf ein Gefälle wieder eine Steigung folgt, spielt I-See seine Stärke aus. Es lässt den Lkw rollen, wodurch dieser an Geschwindigkeit gewinnt und Schwung aufnimmt, um die Steigung mit geringerem Energieeinsatz zu nehmen.





Neue Spiegel

Die Spiegel des neuen Volvo FH liefern ein grösseres Blickfeld als je zuvor. Zusätzliche Kameras und Sensoren verhindern wirkungsvoll tote Winkel.

Der Abstand: eine stark verbesserte Sicht.

Senkrechte A-Säulen mit schmalen Querschnitt und Spiegel im neuen Design bewirken Wunder für die Sicht aus den Volvo FH-Fahrerhäusern. Der Abstand ist auf der Fahrerseite um bis zu 25% grösser und auf der Beifahrerseite um bis zu 85%. Nicht zuletzt im Stadtverkehr ist dies von unschätzbarem Wert und gibt die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer, wie etwa Fussgänger und Radfahrer, frei.

Ultraschmale Gehäuse: für die Sicherheit

Die neuen FH-Spiegel haben schmalere Gehäuse als je zuvor. Das bedeutet nicht nur bessere Sicht nach hinten, sondern auch einen freieren Blick nach vorn. Auf der Fahrerseite wurde das Sichtfeld um mehr als 20% vergrössert, auf der Beifahrerseite um mehr als 10%. Durch das Design verbessert sich ausserdem die Aerodynamik, und die Spiegel sind weniger verschmutzungsanfällig.

Elektrisch einstellbar und beheizt.

Die Spiegel müssen nicht manuell von Eis und Feuchtigkeit befreit werden. Diese Aufgabe

übernehmen die beheizten Spiegel selbsttätig. Alle Rückspiegel sind vom Fahrersitz aus elektrisch verstellbar.

Aussenkameras, wenn es mehr zu sehen gibt

Es gibt Winkel, die kein Spiegel der Welt erreichen kann. Der Volvo FH ist werkseitig für die Montage von bis zu vier Aussenkameras vorbereitet. Diese sind mit dem integrierten sekundären Informationsdisplay (SID-High) verbunden und ermöglichen so den Blick nach hinten, z.B. beim Zurücksetzen oder zum Prüfen der Ladung.

Spurwechselunterstützung. Schluss mit dem toten Winkel.

Direkt neben den Rückspiegeln auf der Beifahrerseite befindet sich ein kleines, aber bedeutendes Symbol. Leuchtet es auf, weist dies darauf hin, dass die Spurwechselunterstützung im toten Winkel etwas erkannt hat. Ein lebensrettendes Sicherheitsmerkmal.

I-Torque

Bei der Entwicklung von Antriebssträngen für Nutzfahrzeuge gehört Volvo Trucks zu den Spitzenreitern. Der neue Volvo Antriebsstrang mit der Bezeichnung I-Torque erfüllt die Vorgaben von Euro 6 und bietet mit Innovationen (Doppelkupplungsgetriebe und einem Turbo-compound-System) aussergewöhnliche Fahreigenschaften. Im Verbund mit I-See senkt I-Torque ausserdem den Kraftstoffverbrauch um bis zu 10 Prozent.

Das Geheimnis der ausgezeichneten Eigenschaften von I-Torque liegt in der Kombination aus hohem Drehmoment und neuem automatisiertem Doppelkupplungsgetriebe. I-Torque liefert ganze 2800 Nm Drehmoment und arbeitet mit niedrigen Motordrehzahlen, was auch der Laufruhe zugutekommt.

EIN TRUCK. EIN PROFITCENTER.

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

FERNVERKEHR
BAUREIHE T



renault-trucks.ch





Volvo Trucks hat alle neuen Lkw-Modelle in acht Monaten präsentiert

Seit September 2012 hat Volvo Trucks fünf neue Lkw-Modelle auf den Markt gebracht. Es begann im vergangenen Jahr mit der spektakulären Markteinführung des neuen Volvo FH, gefolgt von den neuen Volvo Modellen FM, FMX, FE und FL im Jahr 2013. Alle neuen Modelle weisen Innovationen und Merkmale auf, die die Arbeit des Fahrers einfacher und effizienter gestalten.

«Niedrigere Drehzahlen bedeuten weniger Einspritzimpulse und Verbrennungen – und weniger Reibung. I-Torque arbeitet in dem Drehzahlbereich, in dem der Wirkungsgrad des D13-Motors am höchsten ist, nämlich zwischen 900 und 1200 Umdrehungen in der Minute», so Mats Franzén, zuständig für die Motorenstrategie von Volvo Trucks.

Zwei Komponenten für Leistung und Fahreigenschaften.

Die hohe Leistungsabgabe des I-Torque-Systems beruht auf zwei Schlüsselkomponenten: dem neuen D13 Euro 6-Motor mit 460 PS/2800 Nm und einer neuen Doppelkupplungsvariante des automatisierten I-Shift-Getriebes. Ein äusserst effizientes Turbocompound-System, neue Software, Common-Rail-Technik und Abgasrückführung (EGR) sind einige der Neuerungen, die den Motor effizienter und umweltfreundlicher machen.

Doppelkupplungsgetriebe.

Das neue Getriebe trägt die Bezeichnung I-Shift 2. Mit diesem Aggregat ist Volvo Trucks der erste Hersteller, der ein automatisiertes Doppelkupplungsgetriebe in ein schweres Nutzfahrzeug einbaut. «Beim Doppelkupplungssystem gibt es keine Drehmomentunterbrechungen, nicht einmal während der Schaltvorgänge. Folglich kann der Motor im schmalen Bereich seiner Optimaldrehzahl arbeiten, was wiederum die Beschleunigung verbessert und zu aussergewöhnlichen Fahreigenschaften führt. Darüber hinaus sinkt sowohl der Geräuschpegel als auch der Verbrauch», sagt Astrid Drewsen, Produktmanagerin für I-Torque. «Es fühlt sich an, als hätte man zwei Getriebe. Während man mit dem einen Getriebe in einem bestimmten Gang fährt, ist im anderen Getriebe schon der nächste Gang eingelegt. Der eigentliche

Gangwechsel erfolgt blitzschnell und ohne jede Unterbrechung des Kraftschlusses», so Astrid Drewsen.

Zehn Prozent weniger Verbrauch mit I-See

I-Torque senkt den Kraftstoffverbrauch um bis zu vier Prozent. In Kombination mit I-See, der Volvo Trucks Technologie zur Optimierung des Vortriebs auf unebenem Terrain, und anderen kleineren Verbesserungen sind Verbrauchsenkungen von bis zu zehn Prozent realisierbar. «Für den durchschnittlichen Lkw bringt das eine Einsparung von 4100 Litern Kraftstoff pro Jahr. Wir arbeiten ständig daran, den Verbrauch zu senken – Tropfen für Tropfen. Aber zehn Prozent auf einen Schlag – das ist geradezu eine Revolution», so Mats Franzén.



Beitrag: Rolf Grob, Mobilität, Winterthur

Bilder: Rolf Grob und Volvo

VVS Fahrlehrer Weiterbildung

Die Vereinigung Verkehrsschulung Schweiz
bietet zwischen Sept. + Nov. folgende Kurse an:

26.09.2013 / Kategorie B / Wallisellen

Kurs 5: Elektromobilität - die Zukunft?

11.10.2013 / Kategorie B / Vauffelin

Kurs 6: Technische Mängel

18.10.2013 / Kategorie B / Zürich

Kurs 12: Positives Konfliktmanagement

25.10.2013 / Kategorie B / Zürich

Kurs 7: Kreative Unterrichtsmethoden

22.11.2013 / Kategorie B / Bern

Kurs 1: Durch Motivation zum Erfolg

Detaillierte Ausschreibungen im Internet.

Anmeldung unter:

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

DOPPELPEDALEINBAU



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

Kurzfilm auf unserer Homepage!

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

Verlangen Sie eine Offerte bei:



www.autograedelag.ch

E-Mail: autograedelag@bluewin.ch

FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint
am 20. Dezember 2013.

Anzeigen-/Redaktionsschluss:

25. November 2013

Die Doppelbedienung



Weckerle AG
Produkte rund ums Fahrzeug

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

eco-les-de-conduite.ch



Das Verzeichnis für Schweizer Fahrschulen –
neu auch für die Westschweiz.

*Nouvelle plateforme Internet
pour les écoles de conduite de Suisse romande:*

www.ecoles-de-conduite.ch

info@eco-les-de-conduite.ch



fahrschulen.ch

facebook.com/Fahrschulen.Schweiz


 Rapports d'examen de conduite

«L'expert de verre»

Depuis cet été, les jeunes conducteurs peuvent rédiger un rapport de leur examen de conduite et évaluer leur examinateur sur auto-ecole.comparatif.ch. Ils peuvent également marquer les endroits particulièrement délicats de l'itinéraire d'examen sur la carte; ce qui ne réjouit pas les offices suisses de la circulation routière, mais ravit en revanche les apprentis conducteurs et les moniteurs.

«L'examen a assez bien commencé. Mais à un moment donné, j'ai remarqué qu'on me mettait sans cesse dans des situations vraiment difficiles», écrit la jeune femme au pseudonyme Lex dans son rapport d'examen de conduite pour le comparatif d'auto-écoles suisses. Elle a certes réussi son examen de conduite en janvier 2013 dans le canton de St-Gall, mais a durement critiqué l'examinateur: «On ne peut pas dire que l'expert ait fait preuve de charme. Il se comportait comme un maître d'apprentissage.» Et en guise de mise en garde à l'attention des lecteurs, Lex ajoute: «Si vous l'avez comme expert, ne faites tout simplement remarquer aucun souci. Exploiter les points faibles, c'est sa spécialité.»

L'expert était très gentil

Rapport complètement différent d'Aston: Le jeune homme de 18 ans décrit l'expert du centre d'examen de Winterthur-Wülflingen comme «aimable et sympathique». Et une jeune femme de 20 ans anonyme rapporte que son expert de Weinfelden a été très gentil, qu'il aurait ri. «Il m'a même demandé si j'avais besoin d'une pause.»

Les expériences vécues pendant l'examen de conduite peuvent être aussi différentes. Les débutants n'entendent souvent que des histoires épouvantables des collègues plus âgés – l'expert présenté comme un épouvantail. Ils en sont effrayés. Le comparatif d'auto-écoles suisses a voulu combattre cela et a lancé de ce fait la rubrique dédiée aux rapports d'examen de conduite cet été. Il entend ainsi donner une image réaliste des examens de conduite en Suisse et «promouvoir la transparence et la qualité du travail dans les offices suisses de la circulation routière», comme le soulignent les opérateurs du portail en ligne. Environ 150 jeunes conducteurs ont déjà rédigé des rapports et évalué leurs examinateurs sur un barème d'équité. Par ailleurs, ils ont marqué les endroits les plus difficiles de leur itinéraire d'examen sur une carte à l'aide de Google Streetview.

Éloges et critiques

Lorsque «20 minutes» a publié en juillet un rapport éminent sur l'innovation, intitulé «Il est temps d'examiner les experts», plus de 200 auteurs de commentaires se sont prononcés sur le site du journal. Les lecteurs – dont de nombreux apprentis conducteurs – se sont félicités que la transparence soit créée et qu'on puisse enfin évaluer publiquement le travail des experts. En revanche, les offices de circulation routière ont une position critique. Hans-Rudolf Habegger du Centre d'expertises et d'examens de Berne cite encore une fois les objections les plus importantes à l'encontre du magazine «FL»: «Nous trouvons la description des itinéraires d'examen problématique, car les candidats n'apprennent précisément



que ce qu'ils s'attendent à avoir à l'examen. Ils sont surpris et encore plus anxieux s'ils sont alors confrontés à d'autres situations.» De plus, une formation partielle est au détriment de la sécurité routière. Enfin, les experts des offices de circulation routière sont contrariés par le fait qu'ils sont appelés et évalués par leur nom. «Nos juristes vérifient si la mention du nom est conforme aux dispositions de la législation sur la protection des données» selon Habegger.

Commentaires positifs dans l'ensemble

Mais un expert qui travaille correctement n'a rien à craindre s'il est évalué par des candidats à l'examen, non? «Cette déclaration n'est vraie qu'en théorie», dit Habegger. Selon lui en effet, la réalité est malheureusement telle qu'un candidat ayant échoué à son examen et étant frustré ne s'en tient pas souvent pour responsable, mais préfère plutôt rejeter la faute sur l'expert. «Ce n'est pas objectif.» Toutefois, cela ne devrait pas susciter de l'énervement de la part des experts: En matière d'équité, 83 auteurs de rapports ont déjà donné un six (meilleure note) à leur expert, sans la moindre hésitation. La moyenne de toutes les évaluations s'élève à 5,3. Les évaluations insuffisantes sont rares.

Veuillez émettre uniquement des critiques justes

Les nombreux rapports positifs réjouissent également les moniteurs d'auto-école: «Lorsque mes élèves lisent ces descriptions, voient comment un examen se déroule réellement et à quel point plusieurs experts sont honnêtes,

cela les aide à évacuer l'anxiété», dit Roman Hunkeler de l'auto-école Learn-2-drive à Möhlin dans le canton d'Argovie. Cependant, les descriptions des itinéraires d'examen doivent être considérées avec prudence selon lui: «Les candidats ayant réussi l'examen ne savent généralement pas eux-mêmes où ils sont passés exactement.» Le moniteur de Berne Jerry Lergier trouve également les rapports d'examens très utiles pour ses élèves. Toutefois, il exhorte les auteurs à émettre uniquement des critiques justifiées à l'encontre des experts. «Les rapports doivent être fiables, car chez nous à l'office de tourisme de Berne, les experts travaillent vraiment bien.» Manuela Bühler, propriétaire de l'auto-école L-drive4you de Zurich souhaite que les élèves décrivent uniquement l'examen dans l'outil de rapport et évaluent l'auto-école séparément: «Le moniteur n'y peut vraiment rien si l'élève invente un nouveau code de la route sous d'anxiété lors de l'examen.» Sinon, Bühler loue l'idée du comparatif d'auto-écoles suisses: «L'échange d'expériences grâce à ces rapports d'examen de conduite est très précieux.»

En matière d'équité, plusieurs auteurs de rapports ont donné un six - meilleure note – à leur expert, sans la moindre hésitation.

Sondage d'apprentis conducteurs

«L'expert était sec mais juste»

Les 150 rapports d'examen de conduite – environ – enregistrés dans le comparatif d'auto-écoles suisses sont très informatifs, mais sont souvent également des descriptions émotionnelles et divertissantes des jeunes conducteurs. Quelques exemples:

«Environ 40 heures seulement m'ont suffi pour réussir la première fois.»
Simona (18) – Canton ZG – réussi

«Quand j'y pense, j'aurais bien dû choisir une autre date. Le match de l'année (Bâle – Chelsea) retransmis à la veille a eu une influence négative sur mes heures de sommeil.»
Stoffi – Canton BS – échoué

«L'expert a été un associé génial.»
Angela – Canton ZH – réussi

«J'ai presque perdu l'équilibre, avec une personne pesant 120 kilos assise derrière.»
Grill (homme) – Canton d'AG – réussi

«Une bonne tenue et une apparence sympathique comptent également.»
Conducteur de Lucerne (22) – Canton LU – réussi

«J'avais de plus en plus l'impression que l'expert cherchait des prétextes pour me

faire échouer ... Je crois qu'ils ont tout simplement un taux de candidats qu'ils doivent faire échouer ...»

Mamba (homme) – Canton d'AG – échoué

«L'expert m'a aimablement souri à distance.»
GabiiH (19) – Canton BE – réussi

«J'ai trouvé le comportement de l'expert très étrange et antipathique. Je n'étais pas très à l'aise, bien que mon anxiété n'ait pas été grande.»
Ramona – Canton BL – échoué

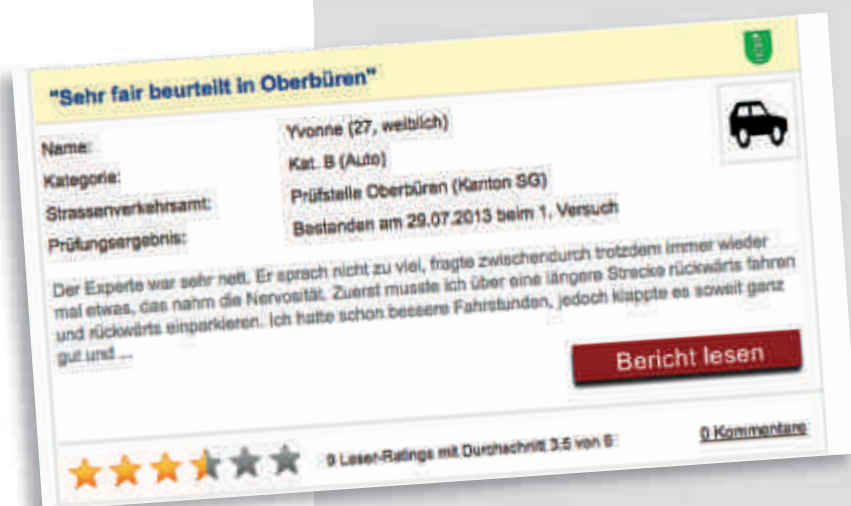
«Merci pour l'équité!»
Serkan (19) – Canton TG – réussi

«Dis-le à l'expert s'il te parle trop. Tu es le chef dans la voiture alors demande lui de se taire s'il te distrait avec sa causerie.»
Nadindle (20) – Canton LU – réussi

«L'expert a voulu m'envoyer dans une rue à sens unique.»
Christian H. (19) – Canton BE – réussi

«J'ai essayé de me calmer avec des pastilles aux fleurs de Bach.»
MiSiSch (homme) – Canton BE – réussi

«Mon examinateur était très froid mais gentil. Il m'a surprise avec des questions sur la climatisation de la voiture.»
nitesi (femme) – Canton ZH – réussi



Plus de rapports sur
www.auto-ecole.comparatif.ch

Plus de réussite au CUR avec

let's drive

Livrets élève

- Avec de nombreuses illustrations et graphiques
- Approuvé par l'asa
- Simple – compréhensible – pratique



Manuel animateur

- Développé par des spécialistes
- Avec toutes les illustrations et graphiques du DVD
- Avec des renvois au livret de l'élève



DVD

- Fonctionne sur PC, MAX, lecteur DVD
- Avec des illustrations, des graphiques et des films
- Est synchronisé avec le manuel de l'animateur



www.vku-letsdrive.ch

Passez vos commandes auprès de Claudia Ruckli
Brunner Verlag, 6010 Kriens, téléphone 041 318 34 77

let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière


 Commenti sull'esame di guida

«L'esperto di vetro»

Da questa estate sul sito fahrlehrervergleich.ch i giovani neopatentati possono scrivere un commento sul loro esame di guida, valutare i loro esaminatori ed evidenziare i punti particolarmente difficili del percorso di esame su una mappa. I servizi svizzeri della circolazione non sono molto entusiasti. Allievi e maestri conducenti invece sì.

«All'inizio l'esame era o.k. Ad un certo punto però mi sono accorta che venivo spinta senza sosta in situazioni davvero difficili», scrive nel suo commento sull'esame di guida al sito dello Schweizer Fahrlehrervergleich (confronto maestri conducenti svizzeri) la giovane donna che cela la sua identità dietro il nickname Lex. Questa candidata ha superato l'esame nel gennaio del 2013 presso il Canton San Gallo, ma dice peste e corna dell'esaminatore: «Il punto forte dell'esperto non era di certo il fascino. Aveva quest'aria da maestrino so tutto io.» E come avvertimento per i lettori Lex aggiunge: «Se vi trovate a fare l'esame con questo esperto, non lasciatevi intimidire. La sua specialità è quella di sfruttare ogni minimo punto debole.»

L'esperto è stato molto gentile

Di tutt'altro tono le parole di Aston: il 18enne descrive l'esperto dell'ufficio esami di Winterthur-Wülflingen come «cortese e simpatico». E una scrittrice anonima di 20 anni ci informa che il suo esaminatore a Weinfelden è stato molto gentile e ha anche sorriso. «Mi ha addirittura chiesto se avessi bisogno di una pausa.»

Le esperienze durante l'esame di guida possono essere molto diverse. Spesso i principianti sentono soltanto storie assurde dai colleghi più anziani – l'esperto viene visto come uno spauracchio. Ciò non fa altro che alimentare le paure. Lo Schweizer Fahrlehrervergleich vuole combattere questo fenomeno e a tal scopo ha lanciato quest'estate la rubrica dedicata ai commenti sull'esame di guida. Ciò permette di ottenere un quadro realistico degli esami di guida in Svizzera e al contempo è un modo per «promuovere la trasparenza e la qualità del lavoro svolto da parte dei servizi svizzeri per la circolazione», come sottolineano i gestori del portale internet. Già oltre 150 giovani autisti hanno lasciato il loro commento e hanno valutato gli esperti in base ad una scala di correttezza. Inoltre, avvalendosi di una mappa su Google Streetview, hanno evidenziato e descritto i punti più difficili del loro percorso di esame.

Elogi e critiche

Quando il giornale «20 minuti» ha annunciato a gran voce questa novità nel mese di luglio con il titolo «Esaminatori sul banco di prova», sul sito web della testata sono comparsi oltre 200 commenti. «Finalmente avremo trasparenza, finalmente sarà possibile valutare pubblicamente il lavoro degli esperti.» Così hanno accolto la notizia i lettori – fra i quali molti allievi conducenti. I servizi per la circolazione hanno al contrario criticato questa novità. Hans-Rudolf Habegger del centro per gli esami di guida di Berna solleva le obiezioni più importanti contro la rivista per maestri conducenti «FL»: «Troviamo la descrizione dei percorsi di esame un fatto problematico perché in



questo modo i candidati imparano soltanto ciò che già si attendono dall'esame. Se vengono posti di fronte a un'altra situazione, vengono colti di sorpresa e si innervosiscono ancora di più.» Inoltre, con una formazione incompleta, a soffrirne è la sicurezza stradale. Ciò che ancora non va giù agli esperti presso i vari centri è che vengono indicati e valutati per nome. «I nostri avvocati stanno verificando se questa indicazione pubblica dei nomi sia conforme alla legislazione sulla protezione dei dati», continua Habegger.

In generale tanti feedback positivi

Un esperto che fa bene il proprio lavoro non dovrebbe aver nulla da temere se viene valutato dai candidati all'esame, giusto? «Questa affermazione è vera solo in teoria», dice Habegger. Purtroppo nella pratica succede spesso che chi non ha superato un esame e si sente frustrato non tiene conto delle proprie responsabilità e preferisce dare la colpa all'esperto. «Questa condotta non è oggettiva.» Ciononostante non vi è alcun motivo di allarme per gli esperti: in merito al tema della correttezza, già 83 neopatentati hanno assegnato al loro esperto un sei pieno nei loro commenti, il voto più alto. La media di tutte le valutazioni è di 5,3. Ed è raro trovare valutazioni insufficienti.

Solo critiche corrette per favore!

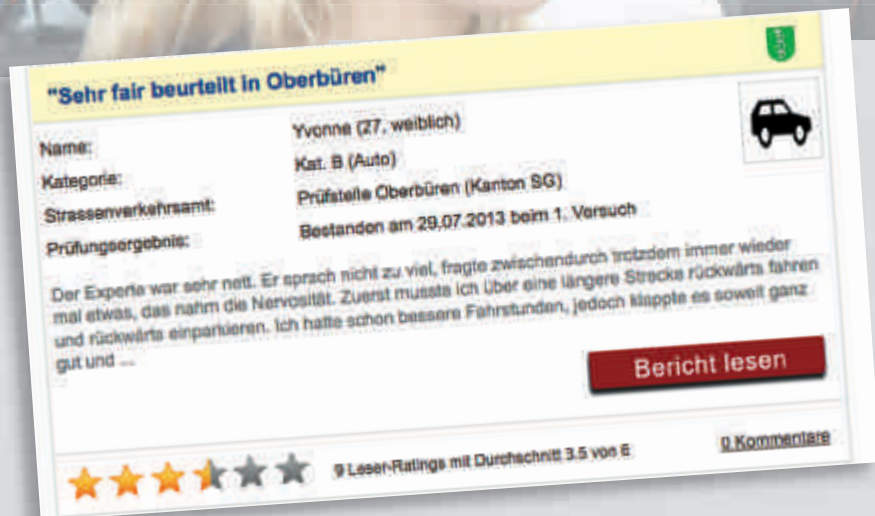
Le numerose esperienze positive sono una fonte di gioia per i maestri conducenti: «Quando i miei allievi leggono i commenti e hanno modo di vedere come si svolge realmente l'esame e quanto sono corretti molti

esperti, è un vero aiuto per scaricare il nervosismo», dice Roman Hunkeler della scuola guida Learn-2-drive presso Möhlin, cittadina del Canton Argovia. Le descrizioni dei percorsi di esame vanno però prese con le pinze: «Spesso i candidati all'esame non fanno di preciso la strada che hanno percorso.» Anche il maestro conducente di Berna, Jerry Lergier, trova che i commenti sull'esame rappresentino un sostegno in più per i suoi allievi. Allo stesso tempo però fa appello agli autori dei commenti affinché esprimano delle critiche realmente fondate. «I commenti devono essere sinceri e affidabili perché i nostri esperti presso l'Ufficio della circolazione di Berna fanno davvero un ottimo lavoro.» Manuela Bühler, proprietaria della scuola guida di Zurigo L-drive4you, si augura che i suoi allievi descrivano solo l'esame con questo strumento di commenti e valutino la scuola separatamente: «Se durante l'esame un allievo inventa nuove regole di circolazione per via del nervosismo, il maestro non può farci nulla.» Per quanto riguarda gli altri aspetti, Manuela Bühler accoglie l'idea dello Schweizer Fahrlehrervergleich molto positivamente: «Lo scambio di esperienze grazie ai commenti sull'esame di guida è di inestimabile valore.»

Molti autori dei commenti, in merito al tema della correttezza, hanno assegnato al loro esperto un sei pieno – il voto più alto.

Sondaggio fra gli allievi conducenti

«L'esperto è stato molto prosaico, ma corretto»



I circa 150 commenti all'esame di guida sul sito dello Schweizer Fahrlehrervergleich sono delle descrizioni altamente informative, ma spesso anche emotive e divertenti fornite dai giovani autisti. Di seguito qualche esempio:

«Mi sono servite ben 40 ore, ma alla fine ce l'ho fatta al primo tentativo.»
Simona (18) – Canton Zugo – esame superato

«Ripensandoci avrei forse dovuto fissare un'altra data per l'esame. La partita dell'anno la sera prima, Basilea – Chelsea, ha avuto ripercussioni negative sulle mie ore di sonno.»
Stoffi – Canton Basilea Città – esame non superato

«L'esperto era un tipo davvero geniale.»
Angela – Canton Zurigo – esame superato

«Ho quasi perso l'equilibrio con uno di 120 chili sul sedile posteriore.»
Grill (uomo) – Canton Argovia – esame superato

«Conta anche una buona presentazione e un aspetto cordiale.»
Guidatore die Lucerna (22) – Canton Lucerna – esame superato

«Ho avuto sempre di più la sensazione che l'esperto tirasse fuori ogni pretesto pur di non farmi superare l'esame ... Credo che abbiano semplicemente un numero fisso di persone che devono bocciare ...»
Mamba (uomo) – Canton Argovia – esame non superato

«L'esperto si è presentato già da lontano con un sorriso amichevole.»
GabiH (19) – Canton Berna – esame superato

«Il comportamento dell'esperto era secondo me molto strano e scortese. Non mi sono sentita molto a mio agio, nonostante sia riuscita a mantenere il nervosismo nei limiti.»
Ramona – Canton Basilea Campagna – esame non superato

«Thanks for fairness!»
Serkan (19) – Canton Turgovia – esame superato

«È importante dire all'esperto se parla troppo mentre guidi. Hai tu il comando dell'auto e se le sue chiacchiere ti distraggono, chiedigli gentilmente di starsene un po' zitto.»
Nadindle (20) – Canton Lucerna – esame superato

«L'esperto voleva che mi infilassi in una strada a senso unico.»
Christian H. (19) – Canton Berna – esame superato

«Cerco di calmare la mia ansia prendendo delle pillole di fiori di Bach.»
MiSiSch (uomo) – Canton Berna – esame superato

Altri commenti su www.fahrlehrervergleich.ch

Inserenten	Seite
Acadevia, Wohlen	9
Auto Grädel, Bern	31
Brunner AG,	
Druck und Medien, Kriens	16, 17, 35
Fahrlehrer.ch, Zürich	31
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen	40
KBAV, Bern	15
Live-saver, Romanshorn	15
Motor-Presse AG, Volketswil	24
Quality Allianz Eco-Drive, Zürich	9
Renault-Trucks, Dietikon	29
Revex-Flex, Schwarzenbach	4
SanPool, Basel	9
Staufer Garage, Luzern	9
Swiss Alpha Medic, Cham	5
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	31
Weckerle, Allschwil	31
Yamaha, Sursee	19

Autoren	Seite
Bernhard Brechbühl	6–7
Stefan Fritschi	20–23
Rolf Grob	26–30
Stefan Krähenbühl	10–11
Christph Näpflin	14–15
Michael von Arx	39
Gérard Wettstein	12–13

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: 3747 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 25. November 2013
Erscheinungstermin 20. Dezember 2013



Nützen transparente Preisangaben nur den Billiganbietern?

Die Frage, ob und wenn ja wo man die Unterrichtspreise auf der eigenen Webseite angeben soll, hat schon manchen Fahrlehrer beschäftigt. Einige sagen sich: «Ich gebe lieber keine Preise an, weil ich nicht der Günstigste bin. Die Fahrschüler sollen mich anrufen, dann werde ich sie im persönlichen Gespräch davon überzeugen, dass ich meinen Preis wert bin.» Diese Strategie hat aber einen Haken: Es rufen nicht viele Fahrschüler an. Wieso? Weil Geheimnistuerei im Internet bestraft wird: «Der muss ja richtig teuer sein, dass er nicht schreibt, was seine Fahrstunden kosten», werden sich angehende Fahrschüler sagen – und erst gar nicht nach den Preisen fragen. Sie sollten Ihre Preise also ohne zu zögern gut auffindbar auf Ihrer Webseite publizieren. Wie können Sie sich nun aber gegen günstigere Mitbewerber durchsetzen? Indem Sie Ihre vermeintliche Schwäche in eine Stärke verwandeln. Denn allgemein gilt: Wer einen «Nachteil» seines Produkts offen erwähnt, wird als ehrlich und vertrauenswürdig

wahrgenommen. Später, wenn die Stärken seines Produkts zur Sprache kommen, wirkt er dafür umso überzeugender.

Wenn Sie sich ganz für eine gute Ausbildung Ihrer Fahrschüler einsetzen, sich weiterbilden, sinnvolle Konzepte haben, für eine zeitgemässe und effiziente Infrastruktur sorgen und gute Bewertungen von Ihren Fahrschülern bekommen, dann haben Sie allen Grund, etwas teurer zu sein. Wichtig ist jedoch, dass Sie alle Ihre Vorteile deutlich aufzeigen. Nur zu sagen «ich bin teuer, aber besser» reicht heutzutage nicht mehr.



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

Prüfungsfragen
2013/14

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-sprachige Prüfungsfragen
(DE, FR, IT, ENG, SPA, POR, TUR, ALB, CRO)
inkl. iPhone/iPad + Android App-Code
(zur Freischaltung der offiziellen Prüfungsfragen)



35%

Jetzt profitieren!
Fahrschul-Rabatt

asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
VEREINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSAMTER
ASSOCIAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

Mehr Infos und Bestellungen:

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

BOOKS



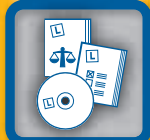
VP: CHF 39.–

CD



VP: CHF 59.–

BOOKS+CD



VP: CHF 72.–

STICK



VP: CHF 69.–

APP



«Auto Theorie»



verkehrstheorie.ch

Offizieller asa-Lizenznehmer

hänni mikhaïl verlag gmbh
Kirchmätteliweg 2
3653 Oberhofen