



Technik
Autos im Datenverkehr 12



Alkohol bei Neulenkern
Nulltoleranz ab 2014

17



Donnerbüchsen
am Klausenpass

22



Doppelpedale
Eine Übersicht

14

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:

ai, aiKlassik, RoadCross,
Auto Grädel

Gesetze alleine reichen nicht

Unsere Sicherheit im Strassenverkehr basiert auf dem Zusammenspiel von vielen Komponenten. Im zweiten Paket des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura» setzt der Bundesrat per 1. Januar 2014 weitere Massnahmen in Kraft.

Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag:

Motorwagen (z. B. Personenwagen, Liefer- und Lastwagen, Cars) und Motorräder müssen tagsüber mit Licht fahren. Von dieser Pflicht ausgenommen sind Fahrzeuge, die vor 1970 in Verkehr gesetzt wurden. Wer gegen das Gebot verstösst, wird mit einer Busse von 40 Franken bestraft.

Alkoholverbot für bestimmte Personengruppen:

Das Fahren unter Alkoholeinfluss ($\geq 0,10$ Promille) ist für Berufsschauffeure, Neulenkende (Inhaber Führerausweis auf Probe), Fahrschüler und -schülerinnen, Fahrlehrer und -lehrerinnen sowie Begleitpersonen von Lernfahrten verboten.

Trotz zunehmender Einführung von zahlreichen technischen Komponenten in Fahrzeugen und am Strassenrand und neben den Massnahmen von Parlament, Verkehrsclubs und Interessenvertretern steht die Aufklärung junger Menschen im Vordergrund. Und diese kommt immer durch vorbildliches Verhalten am besten an.

So wünsche ich allen Fahrlehrerinnen, Fahrlehrern und Anzeigenkunden friedvolle Festtage und ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2014.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*



Werner Kirschbaum



6

Editorial	3
Heftige Diskussionen	
WAB – wie weiter?	6
Autos im Datenverkehr	12
Doppelpedale	
Eine Übersicht	14
Alkohol bei Neulenkern	
Nulltoleranz ab 2014	17
Weiterbildung	18
Fahrzeugtest	
Neulenkertestet Chevrolet Spark	20
Klassik	
Donnerbüchsen am Klausenpass	22
Nutzfahrzeuge	
Technik von morgen im Reisebus von heute	26
Schwerkraft unterstützt die Verbrauchssenkung	28
Partie française	30
Parte italiana	35
Online-Ratgeber	39

18



22



28



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

Einfach geniale Doppelpedale !



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

Ihr WISSEN kann LEBEN RETTEN!

Weiterbildungen für Fahrlehrer und Nothilfe-Instruktoren



Verkehrsunfälle & Massnahmen (Kat.B)

Nächste Kurse: 21. Januar 2014



Wenns kracht, ist Ihre Hilfe gefragt!

Fast jede halbe Stunde gibt es Verletzte bei einem Verkehrsunfall in der Schweiz. Da kann es leicht passieren, dass man irgendwann helfen muss. Als Fahrlehrerin oder Fahrlehrer sind Sie oft auf der Strasse unterwegs und kennen die Gefahren, die mit dem Verkehr verbunden sind. Von anderen Verkehrsteilnehmern werden Sie automatisch als Vorbild wahrgenommen. Auch bei einem Unfall!

Unterwegs in der Nacht, man will nur noch nach Hause – und dann das: Ein völlig demoliertes Auto steht auf der Strasse. Überall Trümmerteile, ein Verunfallter irrt ziellos umher. Es ist totenstill – bis von irgendwo aus der Dunkelheit Schreie zu hören sind. Eine gespenstische Situation.

Mit einem schweren Verkehrsunfall konfrontiert zu sein ist ein Alptraum, auch für Unbeteiligte. Man kann sich kein Bild davon machen, wie es auf einer Unfallstelle mit Verletzten oder sogar Toten wirklich zugeht – bis man eben selbst einmal davon betroffen ist. Und das ist gut möglich bei den rund 20'000 Unfällen mit Verletzten, die sich jedes Jahr auf Schweizer Strassen ereignen.

Es lohnt sich also, sich vorher in Ruhe einmal mit dem korrekten Verhalten bei einem Verkehrsunfall auseinanderzusetzen. Dabei geht es nicht bloss ums gute Gewissen: **Zu helfen ist eine gesetzliche Pflicht.**

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:
Fahrlehrerweiterbildung
(asa anerkannt)

Fahrzeugbrand: Was tun? NEU
1 Tag, CHF 350.- inkl. Mittagessen
und Pausenverpflegung

Kursdaten:
26.02.2014 30.04.2014
24.06.2014 05.08.2014



Werden Sie Nothilfe-Instruktor

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

Wir bilden Sie zum Ausbilder für Nothilfekurse nach den Richtlinien des Bundesamtes für Strassen und SGS aus. Nach Abschluss der Ausbildung dürfen Sie Nothilfekurse für Führerausweisbewerbende leiten und unsere Kursausweise abgeben. Gemeinsam können wir den Neulenkern einen optimalen Einstieg auf dem Weg zum Führerausweis anbieten.

Ausweis- und Kursheftgebühren: CHF 12.50
Ausbildung zum Instruktor (4-6 Tage) CHF 1740.00
Der Wechsel von einer anderen Organisation zu uns ist diskret und ohne Umschulung möglich. Es fallen keine Kosten an!

Fahrlehrerweiterbildung (asa anerkannt)
Verkehrsunfälle & Massnahmen
1 Tag, CHF 350.- inkl. Mittagessen
und Pausenverpflegung

Kursdaten:
21.01.2014 / 25.02.2014 / 19.03.2014 / 29.04.2014
14.05.2014 / 19.06.2014 / 23.07.2014 / 13.08.2014



www.alphamedic.ch



Heftige Diskussionen

Seit Monaten wird das Dauerthema «WAB – wie weiter?» auf allen Ebenen diskutiert. Im September 2013 nimmt das Parlament die Motion Wasserfallen an. Kurz darauf bezieht der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV Stellung zum Parlamentsentscheid. Im November reagiert die bfu auf die Mundi-Studie. Und vor wenigen Tagen präsentierte die IGWAB-CH das Ergebnis einer Befragung bei den «Direktbetroffenen». Die Redaktion des FL-magazins veröffentlicht alle vier Beiträge.

Protokollauszug der Nationalratssitzung
vom 26.09.13

Motion der FDP: «Keine Sippenhaftung für Neulenker. Obligatorische Weiterbildungskurse abschaffen»

Christian Wasserfallen

«Ich möchte Ihnen bei diesem Vorstoss etwas beliebt machen, das eigentlich sehr simpel ist: Wir haben ... für die Fahrausbildung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler die Zweiphasenausbildung eingeführt. Man hat zwei sogenannte Weiterausbildungskurse (WAB) definiert, und diese sollten dann die Verkehrssicherheit und das Risikoverhalten der Neulenkerinnen und Neulenker massiv verbessern.

Das war die Theorie, die Praxis hat diese Zweiphasenausbildung eigentlich infrage gestellt.

... Wir wollen mit diesem Vorstoss den Führerausweis auf Probe nicht abschaffen. Ich werde ... einen Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung zitieren, in dem einige interessante Feststellungen gemacht werden konnten. Wir wollen nur das Obligatorium für diese beiden WAB-Kurse aufheben. ...

Ich habe auf den Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung verwiesen. Dieser kommt bei der Frage der Wirksamkeit dieser WAB-Kurse eigentlich zu einem vernichtenden Resultat. Ich möchte einen zentralen Satz auf Seite 88 dieses Berichtes zitieren: «Signifikant war jedoch der

Anstieg nach dem WAB-2 auf 4,00. Somit bestätigte sich in diesem Datensatz die Verschlechterung im Risikoprofil nach dem WAB-1 und nach dem WAB-2.»

Das heisst nichts anderes, als dass diese beiden Kurse noch zu einer Verschlechterung des Risikoverhaltens der Junglenkerinnen und Junglenker beigetragen haben. «Die zentralen Elemente der beiden WAB-Kurse scheinen keinen Einfluss auf den für die Zukunft beabsichtigten Fahrstil zu haben.» ...

... Unser Antrag ist also ...: Für wirkungslose, sogar kontraproduktive Kurse muss das Obligatorium aufgehoben werden. ... Wir müssen die Zweiphasenausbildung generell beibehalten. Das heisst, dass wir den Führerausweis auf Probe nicht infrage stellen, weil im gleichen Bericht auch eine interessante Erkenntnis zutage kommt. Diese lautet: Der Führerausweis auf Probe ist wie ein Damoklesschwert. Wenn Sie nämlich wissen, dass für Sie als Neulenker der Führerausweis schon bei einem kleinen Vergehen gegen das Strassenverkehrsgesetz wieder weg ist und Sie mit der Ausbildung wieder bei Adam und Eva beginnen müssen, fahren Sie automatisch vorsichtiger. Das stellen wir überhaupt nicht infrage. Wir stellen eben das Obligatorium zweier wirkungsloser Kurse infrage, von denen dann übrigens jeder etwa 750 Franken kostet. Damit wird den jungen Leuten Geld aus der Tasche gezogen, ohne dass man eine Wirkung hat ...



Ich bitte Sie also, diesen Vorstoss zu unterstützen. Sie tun damit nicht nur den jungen Leuten einen guten Dienst, sondern verbessern damit auch die generelle Verkehrssicherheit.»

Bundesrätin Doris Leuthard

«Herr Nationalrat Wasserfallen hat grundsätzlich Recht: Inzwischen liegt diese Evaluation vor. Er hat auch Recht, was die Auswertung der Weiterbildungskurse anbelangt: Es ist so, die Sicherheitseffekte, die erwartet worden waren, konnten nicht klar nachgewiesen werden. ...

Die bfU hat dafür Erklärungen. Sie meint: Man hat mit dem Besuchen der Kurse relativ spät begonnen, und wahrscheinlich ist auch in der Umsetzung einiges schiefgelaufen. Ich kann das noch zu wenig beurteilen. Aber als Folge davon gibt es Opera-3, diese Arbeitsgruppe, bestehend aus dem Fahrlehrerverband, der bfU, den Kantonen und den weiteren Organisationen. Diese Arbeitsgruppe muss im Rahmen der dritten Führerschein-Richtlinie der EU prüfen, ob man mit diesen Kursen aufhören soll oder was mögliche Verbesserungen wären. Hier haben wir eine Schwäche, das ist unbestritten. Ich erhalte diese Vorschläge voraussichtlich Ende 2013 und kann dazu schlichtweg noch nicht Stellung nehmen. Diese Gruppe ist am Arbeiten, und ich kenne ihre Vorschläge noch nicht. Deshalb muss ich Ihre Motion nach wie vor zur Ablehnung beantragen. Jetzt diese Kurse vorzeitig aufzuheben respektive nur noch bei schweren Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften für obligatorisch zu erklären – ob das der sinnvollste Weg ist, das kann ich noch nicht beurteilen. Deshalb muss ich, im Sinne der üblichen Prozesse, die Motion ablehnen, bis wir die Resultate und die Verbesserungsvorschläge der Experten auf dem Tisch haben.»

Abstimmung

Für Annahme der Motion: 109 Stimmen,
dagegen: 75 Stimmen, 8 Enthaltungen

Quelle: http://www.parlament.ch/ab/frameset/d/n/4910/423012/d_n_4910_423012_423231.htm

Stellungnahme des SFV zur Abschaffung der obligatorischen WAB-Kurse für Neulenkende

Politik nach Wildwestmanier

Der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV wirft dem Nationalrat vor, eine Politik nach Wildwestmanier betrieben zu haben: Im Wissen darum, dass die obligatorischen Weiterbildungskurse für Neulenkende gegenwärtig einer minutiösen Überprüfung unterzogen werden, hat er die erst vor wenigen Jahren eingeführte Neuerung abgeschossen.

Mit Befremden nimmt der SFV auch Kenntnis vom Umstand, dass die vom Berner FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen begründete Motion von der Nationalratsmehrheit ohne jede Diskussion im Plenum gutgeheissen wurde, und zwar gegen den Antrag von Bundesrätin Doris Leuthard. Die Vorsteherin des UVEK hatte vergeblich auf die laufende Überprüfung der WAB-Kurse hingewiesen. Diese erfolgt im Rahmen des vom Bundesamt für Strassen geleiteten Projekts «Opera-3», das eine Optimierung der ersten Ausbildungsphase für künftige Fahrzeuglenkende anstrebt. «Opera-3» soll noch vor Ende des laufenden Jahrs in die Vernehmlassung geschickt werden.

Angesichts dieser Ausgangslage ist der Entscheid des Nationalrats völlig unverständlich und muss als unüberlegt bezeichnet werden.

Mehr Erfolg beim VKU mit

let's drive

Jetzt
auch in
Französisch

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

Der Motionär muss sich seinerseits den Vorwurf gefallen lassen, den Bericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, die im Auftrag des UVEK die WAB-Kurse evaluiert hatte, in tendenziöser Weise und unvollständig zitiert zu haben. Das unterstreicht die populistische Stossrichtung des von der Fraktion der FDP-Liberalen lancierten Vorstosses, die sich bereits in dessen Titel «Keine Sippenhaftung für Neulenker» manifestiert.

Sollte auch der Ständerat die Motion gutheissen, müssten die Betreiber der WAB-Ausbildungszentren für die in Zukunft nicht mehr amortisierbaren Investitionen von der Eidgenossenschaft entschädigt werden. Diese belaufen sich schweizweit auf mehrere Dutzend Millionen Franken.

Bern, 27. September 2013

Dr. Raphael D. Huguenin, Werner Waldmeier

Quelle: Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV, Bern

Stellungnahme der bfu zum Mundi-Papier

Ausgangslage:

Die Interessengemeinschaft der schweizerischen WAB-Anbieter beauftragte mundi consulting ag zu prüfen, «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». Die Beurteilung von mundi consulting ag wurde in der September-Ausgabe des FL-magazins zusammenfassend wiedergegeben. Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung weist die darin geäusserte Kritik an ihrer Evaluationsstudie als nicht gerechtfertigt zurück.

Stellungnahme bfu:

Vorab sei erwähnt, dass die bfu allein der Si-

cherheit verpflichtet ist und daneben keine politischen oder wirtschaftlichen Partikularinteressen verfolgt. Dadurch ist die für wissenschaftliche Evaluationen erforderliche Neutralität und Objektivität zweifelsohne gegeben.

Wie Gérard Wettstein, Seniorberater mundi consulting ag, richtig erwähnt, gelten für die Ergebnisse der Wirkungsevaluation gewisse Einschränkungen. Dies gilt für jede Forschungsarbeit. Wichtig ist, dass Limitationen in wissenschaftlichen Arbeiten explizit ausgewiesen und in der Interpretation der Befunde aufgegriffen werden. Beides trifft für den Evaluationsbericht zu. Trotz Limitationen in den einzelnen Teilerhebungen (Unfallanalyse, postalische Befragung mit quasi-experimentellem Design, Online-Befragung mit Quer- und Längsschnittdesign, Fokusgruppe als qualitative Methode) ist festzuhalten, dass die Ergebnisse insgesamt ein konsistentes Bild abgeben. Dies stärkt die Aussagekraft der Ergebnisse.

Mundi consulting ag bemängelt, dass die Anbieter der WAB-Kurse nicht in den Evaluationsbericht einbezogen wurden. Dieses Vorgehen wäre im Rahmen einer Wirkungsevaluation wissenschaftlich unüblich. Vielmehr sind die Anbieter durch eine Prozessevaluation einzubeziehen. Diese wird vom VSR im Rahmen ihres Qualitätssicherungsauftrags abgedeckt. Im Evaluationsbericht der bfu wird empfohlen, diese ergänzende Informationsquelle zu konsultieren.

Die Begutachtung von wissenschaftlichen Studien gehört nicht zum Kerngeschäft der mundi consulting ag. Gewisse Aussagen zeugen davon, dass der Begutachter mit dem Vorgehen und der Zielsetzung insbesondere der qualitativen Forschung wenig vertraut ist. Bedauerlicherweise wird die Kritik am Evaluationsbericht der bfu vielfach auf Vermutungen gestützt. Durch Rückfragen bei den Autoren des Evaluationsberichtes hätten offene Fragen geklärt werden können.

Gute Fahrt für 2014 wünscht Ihnen Eco-Drive.

Wir danken für Ihre Unterstützung und freuen uns auf weitere gemeinsame Projekte.

Daten für Ihre Eco-Drive-Weiterbildung finden Sie unter www.eco-drive.ch.

Eco-Drive-Tipp: Halten? Motor abschalten.



Conseil Eco-Drive: A l'arrêt? Coupez le moteur.

Eco-Drive vous souhaite bonne route en 2014.

Nous vous remercions de votre soutien et nous réjouissons de continuer à collaborer avec vous.

Infos pour votre perfectionnement Eco-Drive sur www.eco-drive.ch.

ecodrive[®]
QUALITY ALLIANCE

Badenerstrasse 21, CH-8004 Zürich
Tel. +41 43 344 89 89, info@eco-drive.ch



KANTONAL-BERNISCHER AUTOFÄHRER-VERBAND
BILDUNGSZENTRUM

DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

... Fahrlehrer/innen der Kat. B

- Mo, 20.01.2014 Fahren auf winterlichen Strassen
- Mi, 05.03.2014 Aktuelle Fahrzeugtechnik
- Mi, 19.03.2014 Neuer Wind im VKU
- Do, 10.04.2014 Ausbildung der Kat. BE
- Do, 01.05.2014 ECO-Fahren im prakt. und theor. Unterricht
- Do, 26.06.2014 Verkehrsunfälle: Verhalten und Massnahmen

... Fahrlehrer/innen der Kat. A

- Di, 22.04.2014 Die Motorrad-Ausbildung nach der Praktischen Grundschulung
- Mi, 23.07.2014 Motorradunfälle und Massnahmen
- Juni / 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)

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

Weitere Kurse und Kursdaten 2014, Kursprogramme, Anmeldungen

- Internet www.kbav.ch ■ Email weiterbildung@kbav.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: sekretariat@kbav.ch

LIFE-saver
Die Adresse für Nothilfeausbildung

Ausbildung zum Nothilfeinstruktor
Wechsel zu Life-saver

Nächster Ausbildungskurs

21. / 22. / 23. / 28. / 29. & 30.03.2014

- 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**

Fazit:

Die gewonnenen Befunde dokumentieren, dass die intendierten Wirkungen (noch) nicht in sämtlichen Bereichen erreicht werden konnten. Deshalb empfiehlt es sich, verschiedene Ansätze zur Optimierung der Kurse zu prüfen und als flankierende Massnahme die Qualitätssicherung auszubauen.

Quelle: bfu, Stefan Siegrist

Stellungnahme von IGWAB-CH zur bfu-Kritik

Wie gross ist die Akzeptanz von WAB-Kursen bei den Direktbetroffenen wirklich?

Die bfu-Studie bzw. die durch die bfu durchgeführten Online-Befragungen mit anschl. 40 Fokusgruppengesprächen zu deren Plausibilisierung kam zu einem Ergebnis, welches diametral zu den flächendeckenden Kursbefragungen, welche unsere Gruppe schon seit Einführung der WAB-Kurse durchführen, steht. So haben wir im Jahr 2012 88 867 Kursteilnehmende befragt, welche die WAB-Kurse mehrheitlich als gut und lehrreich einstufen.

Weil wir diese Diskrepanz zwischen dem bfu-Bericht und unseren Erfahrungen als sehr irritierend empfanden, beauftragten wir die Firma Mundi mit einer Beurteilung des bfu-Berichtes auf dessen Repräsentativität.

Die Firma Mundi kam zum Schluss, dass der bfu-Bericht mehrheitlich den wissenschaftlich-methodischen Anforderungen solcher Studien entspricht, vor allem bei der durchgeführten Ergebnisevaluation (Analyse des Unfallgeschehens). Bei der Wirkungsevaluation (Befragungen von Neulenkenden) stellte die Firma Mundi allerdings gravierende Mängel bei der von der bfu gewählten Evaluationsmethode fest. Die bfu stellt dies in Abrede.

Deshalb haben wir eine Kontroll-Befragung durchgeführt, welche als eine Petition an den Ständerat zur Ablehnung der Motion FDP (Abschaffung der WAB-Kurse) deklariert war. Dabei mussten sich die Kursteilnehmenden eigenhändig und unter Angabe von Namen und Adresse in eine Liste eintragen und anschliessend die Richtigkeit der Angaben mit der Unterschrift bestätigen. Damit wollten wir der Befragung einen verbindlicheren Charakter geben.

Der zu unterschreibende Petitionstext lautete in der deutschen Fassung wörtlich wie folgt: «Wir, nachfolgend aufgeführte Absolventinnen und Absolventen von WAB-Kursen, sind als Direktbetroffene der Meinung, dass die WAB-Kurse sinnvoll und empfehlenswert sind. Wir sind auch durchaus der Meinung, dass wir das an diesen Kursen Gelernte von «ab und zu» bis «häufig» in der Praxis umsetzen können. Daher würden wir eine Abschaffung dieser Kurse im Sinne der Verkehrssicherheit als kontraproduktiv erachten.»

Wir haben in sechs verschiedenen Zentren in den Kantonen ZH, BE, GR, SH, SZ und TI während rund eines Monats insgesamt 1764 Kursteilnehmende befragt. Von diesen haben 1072 (61%) die Petition spontan unterschrieben.

Aus dieser 61%igen Zustimmung zu den WAB-Kursen können wir zwar nicht wissenschaftlich, aber dafür um so unmissverständlicher feststellen, dass der weitaus grössere Anteil der Neulenkenden diese Kurse trotz der teilweise falsch kolportierten Preise und des nicht nachweisbaren Nutzens nicht nur als gut und lehrreich empfinden, sondern sich offen für deren Weiterführung aussprechen.

Die entsprechenden Akten sind bei uns archiviert und können jederzeit eingesehen werden.

Silvio A. Barfuss, IGWAB-CH



Autos im Datenverkehr

Geisterhand

Dank Stereokamera und Sensoren kann ein Prototyp der Mercedes-S-Klasse schon heute autonom fahren.

Das Auto der Zukunft wird zur rollenden Informationszentrale im Internetverkehr. Für mehr Sicherheit und mehr Komfort.

Daimler-Chef Dieter Zetsche tat es in der S-Klasse, Renault-Nissan-Chef Carlos Ghosn in Tokio im Leaf: Man liess sich chauffieren – von einem selbstfahrenden Auto. Zwar noch zu Demonstrationszwecken, doch weit weg von der Realität sind solche Modelle nicht mehr.

Dieses «autonome Fahren» und die «vernetzte Mobilität» waren die beherrschenden Themen auf der Frankfurter IAA. Darunter versteht man die Datenverknüpfung zwischen Auto, Fahrer, dem Umfeld und dem Strassenverkehr.

Was mit simpler Navigation, Stauwarnung und Ausweichroutenempfehlung begann, wird in Zukunft deutlich mehr Möglichkeiten bieten. Dank Internetanschluss steht immer das aktuellste Kartenmaterial zur Verfügung. Anhand der gewählten Route kann der effizienteste Fahrmodus gewählt werden. Jedes Elektroauto weiss, wo die nächste Ladestation ist. Und informiert seinen Besitzer mit einer Nachricht aufs Smartphone über den aktuellen Ladezustand.

Immer mehr Daten werden mit dem Auto ausgetauscht. Social Media, Apps, vorgelesene Nachrichten, SMS und E-Mails, alles da. Bereits heute sind viele Modelle Internet-Terminals auf Rädern. Das «Audi Connect»-System arbeitet mit Google-Navigation. Das Kartenmaterial wird online laufend mit Satellitenaufnahmen und Staumeldungen ergänzt.

Autos im Datenverkehr

Hinzu kommt eine Vielzahl von Fahrassistenten, die mit Radar, Kameras und Sensoren das Umfeld prüfen und helfen, die Spur zu halten, den toten Winkel zu beobachten oder den Abstand zum Vorausfahrzeug einzuhalten. Internet und Assistenzsysteme werden das autonome Fahren ermöglichen.

Doch es geht noch weiter. In einer Studie prognostiziert die Strategieberatungsfirma Booz & Company bis 2020, dass das Auto ein Teil des Internets wird und mit anderen Fahrzeugen und Infrastrukturen kommuniziert. Damit wäre eine Fahrt im Konvoi beispielsweise vollautomatisch möglich.

Alle Autos tauschen dabei Fahrdaten aus und sorgen für einen gleichmässigen Verkehrsfluss. Staus und Auffahrunfälle würden so eliminiert. Volvo arbeitet seit 2009 an so einem «Car-2-Car»-Projekt.



Sprachintegration

Opel hat die iPhone-Sprachsteuerung «Siri Eyes Free» von Apple in den Kleinwagen Adam verpflanzt.



Infozentrale

Im Elektroauto Renault Zoe kommunizieren die Insassen per Bluetooth und Internet mit Infodiensten wie Wetter und Verkehr und finden genauso mühelos die nächste Ladestation.



Mitfahrkontakt

Die bereits bekannte Mitfahr-App «FlixBus» gibt es seit November als Bestandteil des Infotainments im BMW i3.



Konvoisteuerung

Noch in der Testphase ist Volvos Kolonnenfahrssystem «Sartre», bei dem Fahrzeuge automatisch im Konvoi gesteuert werden.

BMW und Mercedes entwickeln «Car-2-X»-Anwendungen, bei denen Autos mit Infrastruktur kommunizieren. So könnte jede Notrufsäule eine Ölspur-Warnung an vorbeifahrende Autos senden, eine Ampel je nach Verkehrslage dem herannahenden Auto signalisieren, wie schnell er für die grüne Welle sein darf.



Datenverkehr

Das «Audi Connect»-System holt sich das Kartenmaterial fürs Navigationssystem von Google aus dem Internet, inklusive aktueller Verkehrsmeldungen.

Zukunftsmusik, noch steckt vieles im Versuchsstadium, genauso wie das «autonome Fahren», bei dem Fahrzeuge selbständig fahren, ohne dass der Pilot eingreifen muss.

gemeinsame Standards. Gemäss Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen werden noch Jahre vergehen, bis das Auto tatsächlich alleine fährt.

Für den vernetzten Strassenverkehr und automatisch fahrende Autos braucht es in jedem Fall einen erheblichen Ausbau des Datenverkehrs, eine internationale rechtliche Grundlage und

Text: Herbie Schmidt

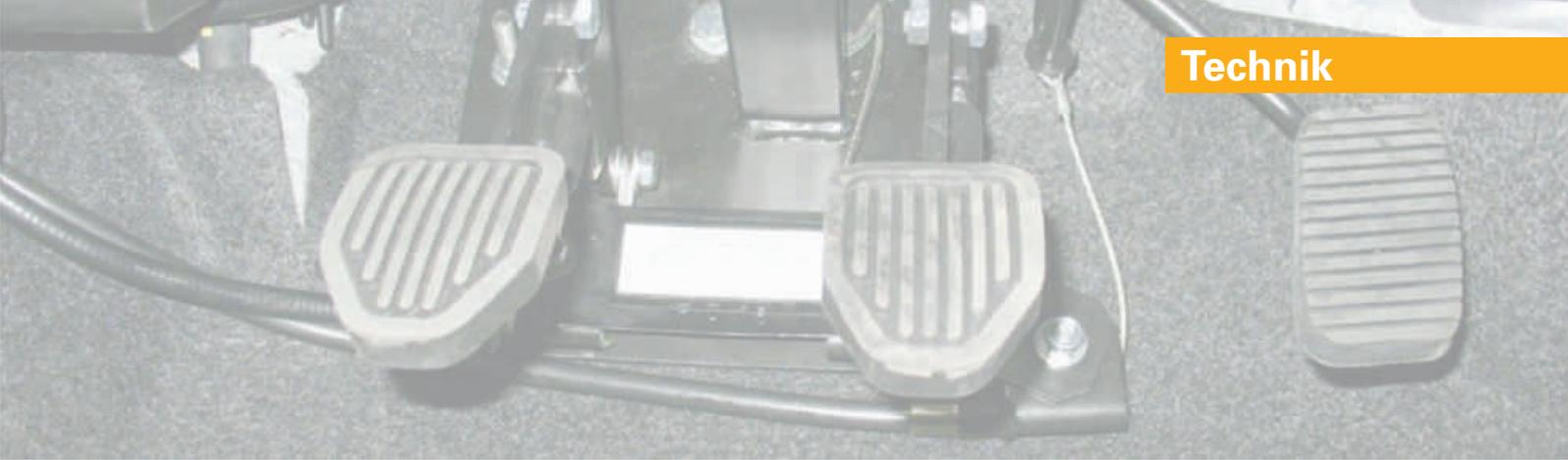
Fotos: Hersteller

Aus auto-Illustrierte 11/2013

Übersicht Doppelpedale

Liefert der Händler oder der Importeur das neue Fahrschulfahrzeug nicht mit Doppelpedalen aus, müssen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sich um den Einbau bemühen. Um die Schweizer Fahrlehrerschaft bei der Suche zu unterstützen, haben wir eine Auswahl von Lieferanten und Importeuren von Doppelpedalen zusammengestellt.

Firma	Baumann Pedalimport 9100 Herisau www.baumann-pedalimport.ch	Auto Grädel AG 3007 Bern www.autograedelag.ch	REVEX Initiativ GmbH 95131 Schwarzenbach a. Wald www.revex-flex.de
Unsere Firma ist	Importeur	Importeur	Importeur
Hersteller-Name	Schröttle, früher Pawin	Peheja	Peheja
Produkt-Name	Schröttle-/Pawin-Doppelpedale	Peheja Doppelpedale	REVEX-Flex
Übertragungstechnik	1-Wellen oder Seilzug, je nach Fahrzeug	Seil	Stahl-Seilzug
Geeignet für PW	ja	ja	ja
Für welche PW-Modelle?	auf Anfrage	alle	für alle Fahrzeuge
Geeignet für LKW	ja	ja	ja
Für welche LKW-Modelle?	auf Anfrage	alle	für alle Fahrzeuge
Geeignet für Bus	ja	ja	ja
Für welche Bus-Modelle?	auf Anfrage	alle	für alle Fahrzeuge
Montagezeit	PKW max. 1 Tag/LKW nach Aufwand	1 Tag	je nach Modell, von 2–8 Std.
Montage externer möglich	ja	ja	ja, mobiler Einbauservice
Rückbau möglich	ja	ja	ja
Lieferung ohne Montage	ja	ist auch möglich	–
Preis exkl. MWST	ab 730.–	ab Fr. 610.–	ab CHF 539.–
Preis inkl. Montage	nach Aufwand	ab Fr. 1450.–	ab CHF 839.– zzgl. mobile Einsatzpauschale
Versand möglich	ja	ja	je nach Modell
Lieferzeit	3 Wochen	ab Lager	ca. 1 Woche
Anmerkungen		inkl. Einbauanleitung in D/F/I	Durch raumsparende Verlegung weniger Einbauschieden als bei Gestängen. Rückrüstung unkompliziert. Die Fa. REVEX gibt auf das wiederverwendbare Grundelement 10 Jahre Garantie.



	Garage Stauffer GmbH 6014 Luzern www.garagestauffer.ch	Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG 8051 Zürich www.truetsch-ag.ch	Weckerle AG 4123 Allschwil www.weckerleag.ch
	Importeur	Hersteller und Importeur	Importeur
	REVEX-Flex	Braun, Revex-Flex, Veigel, Trütsch	Veigel GmbH + Co. KG
	-	diverse	Veigel
	Seil	Welle oder Seilzug	Welle
	ja	ja	ja
	alle	alle	beinahe für alle Modelle
	ja	ja	ja
	alle	alle	beinahe für alle Modelle
	Kleinbus ja	ja	Ja
	alle Kleinbusse	alle	beinahe für alle Modelle
	0,5-1 Arbeitstag	auf Anfrage	5 bis 14 Stunden
	nein	auf Anfrage	ja
	ja	ja	ja
	bedingt möglich nach Absprache	auf Anfrage	nein
	-	auf Anfrage	ab CHF 900.-
	1399.- PKW, 2100.- LKW, 1750.- Kleinbus	ab CHF 1400.-	ab CHF 1500.-
	ja	auf Anfrage	ja
	sofort verfügbar	auf Anfrage	1-3 Wochen
		Auch Einzelanfertigungen möglich.	Einbau ohne grosse technische Veränderungen am Fahrzeug. Entfernung mit wenigen Handgriffen.

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 Fahrlehrer, Lehrer und Pädagogen Berufsbildner direkt in den Grundkurs einsteigen können.

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



Wir suchen:

Moderatoren

WAB 1 und WAB 2

für unsere Standorte in Roggwil BE, Burgdorf BE, Bettlach SO, Huttwil BE, Oensingen SO, Liestal BL, Basel

Sie sind:
 zuverlässig, teamfähig und motiviert

Wir bieten:
 Moderne Pistenanlage, neu gestaltete angenehme Kursräume, Fahrzeuge neusten technischen Standes, überdurchschnittliche Entlohnung.

Kontakt:
 Daniel Bischofberger
 d.e.bischofberger@gmail.com oder
 info@vsz-mittelland.ch
 Mobile 079 322 26 32

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



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

Nulltoleranz ab 2014

Ab Anfang 2014 gilt für Neuliker am Steuer schweizweit ein Alkoholverbot. Die Stiftung RoadCross Schweiz macht mit einem Film auf die neue Regelung aufmerksam, in dem alkoholisierte Neuliker bei einem Fahrtst echte Unfälle verursachen.

Die Stimmung im Auto ist aufgeheizt: Gerade noch haben sich Cyrill und seine Kumpels an der Bar den letzten Drink bestellt. Cyrill fühlt sich gut. Als Fahrer hat der 18-Jährige sich auf ein, zwei Gläser beschränkt – ein für ihn sicherer Wert. Doch plötzlich tauchen im Scheinwerferlicht die Umrise eines Menschen auf. Cyrill reagiert zu spät. Die Gestalt wird über die Kühlerhaube geschleudert. Wo eben noch gute Stimmung geherrscht hat, macht sich nun Schrecken breit.

10 Tote weniger pro Jahr

Es ist die Geschichte eines leider viel zu normalen Samstagabends. Neuliker sind deutlich häufiger in Alkoholunfälle involviert als der Durchschnitt der Fahrzeuglenker. Um dem entgegenzuwirken, hat der Bund ein Alkoholverbot für Fahrzeuglenker mit einem Führerausweis auf Probe lanciert. Ab 1. Januar 2014 gilt für sämtliche Neuliker eine Grenze von 0,1 Promille.

Der neue Präventionsfilm von RoadCross Schweiz ist anlässlich des Events «Drink + Drive 2013» entstanden. Um die Prävention möglichst nah an den Alltag der Zielgruppe zu bringen, wurde eine Party organisiert, an der die Neuliker erst feiern konnten und sich dann mit Alkohol im Blut ans Steuer setzten. Die Kameras haben die Neuliker, die sich selbst als fahrtauglich bezeichneten, den ganzen Abend lang begleitet und gefilmt, wie sie beim Fahrtst von einer Fussgängerpuppe überrascht werden – und verunfallen. Der Film ist unter www.fahrlehrer-portal.ch/service/downloads verfügbar.

Schätzungsweise bis zu 70 Schwerverletzte und 10 Todesopfer sollen dadurch verhindert werden. Der Alkoholkonsum von Cyrill hätte für den Fussgänger ziemlich sicher tödlich geendet. Hätte. Denn der Unfall von Cyrill war zwar echt, der Fussgänger jedoch nicht. Die Szene ist Teil des Präventionsfilms «Don't Drink + Drive» (siehe Box). Der Doku-Film zeigt Neulikern auf, warum für sie ab nächstem Jahr ein Alkoholverbot am Steuer gilt.

Hoffen auf eine neue Generation

Bei den Betroffenen selbst herrscht meist Unverständnis darüber, dass ihnen ab 2014 eine «Sonderbehandlung» widerfahren soll. Dabei macht der Fokus Sinn. Neulikende sind nicht nur von Alkoholunfällen, sondern auch von Geschwindigkeitsunfällen überdurchschnittlich stark betroffen. Zwei Unfallarten, die stark zusammenhängen. Alkohol reduziert schon in geringen Mengen das Risikobewusstsein. Alkoholisierte Lenker sind deshalb eher gewillt, zu schnell zu fahren. Durch die Nulltoleranz wird also nicht nur die Anzahl der Alkoholunfälle reduziert, sondern auch die Anzahl der Geschwindigkeitsunfälle.

Das Alkoholverbot für Neuliker dürfte ausserdem viel dazu beitragen, dass eine Generation neuer Fahrzeuglenker heranwächst, für die Alkohol und Fahren prinzipiell nicht vereinbar sind. Ein wichtiger Nebeneffekt, der langfristig zur kontinuierlichen Senkung der Unfallzahlen führen dürfte und die Frage nach einer generellen Nulltoleranz obsolet machen könnte.

Stefan Krähenbühl, RoadCross

Weiterbildung für erfahrene Lenker

Ohne Training kann man sein Niveau nicht halten. Das gilt für fast alle Bereiche des Lebens: ohne Weiterbildung verliert man rasch den Anschluss. Jedoch scheint fast jeder nach der Fahrprüfung zu glauben, dass Weiterbildung nicht nötig ist. Mit «Drive! theoriePlus» kommt nun eine Software auf den Markt, die diese Lücke schliesst.

Die Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer steigen seit Jahren: Tausende Schilder, Anordnungen und Vorschriften müssen heute im Strassenverkehr beachtet werden. Zusätzlich drängen immer mehr Verkehrsteilnehmer auf die Strassen. Das erhöht den Stress zusätzlich.



Wie verhält man sich an einer Kreuzung mit «Stop-Schild» und «Kein Vortritt»? Wie muss ich mich in einem zweispurigen Kreisverkehr verhalten? Fragen, für die man im Verkehrsleben kaum Zeit zum Nachdenken bekommt. Ein Fehler bedroht gleich das Portemonnaie oder im schlimmsten Fall sogar die Gesundheit. Und doch wird kaum in die eigene Verkehrsweiterbildung investiert. Ein Grund dafür ist – neben der Bequemlichkeit –, dass es dafür kein geeignetes Weiterbildungsmaterial gibt.

Refresher fehlt seit Jahren

Dies hat Erwin Alder, Inhaber der CTM Alder GmbH, schon seit einigen Jahren gestört. Alder, bei Fahrlehrern bestens bekannt als erfolgreicher

Hersteller des interaktiven Lernprogramms für die Theorieprüfung «CH Fahrschule», packte das Projekt einer «Refresher-Software» für erfahrene Lenker deshalb vor zwei Jahren an. Kein leichtes Unterfangen, denn es galt, neben den vielen Neuerungen in den Verkehrsregeln, auch die gesteigerte Komplexität des Strassenverkehrs in eine moderne, pädagogisch angepasste Software zu packen. Zudem wollte Alder auch viele Szenen und Verkehrssituationen in einer 3D-Visualisierung zeigen, wie sie heute schon in vielen Spielen zu finden ist.

Zusammenarbeit mit ETH-Spin-off

In Zusammenarbeit mit Praktikern aus der Fahrlehrer-Szene und dem ETH-Zürich-Spin-off-Unternehmen dividAT entstand eine Software, die nun jedem langjährigen Fahrzeuglenker die Möglichkeit gibt, sein Wissen zu testen, seinen Wissensstand und sein Reaktionsvermögen zu überprüfen und viel Neues zu lernen. Mehr als 200 Videos lassen den User in Verkehrssituationen eintauchen und zeigen, ob er korrekt reagiert und welche Situation er falsch einschätzt. Zudem kann der User auch seine Reaktionszeit testen.

Roger Huber

Weitere Informationen finden Sie unter www.theoriePlus.ch



DVD-ROM DRIVE! theoriePlus

Refresher für alle
Verkehrsteilnehmer

Interaktive Fahrsimulation
von CTM Alder
GmbH St. Gallen

Für PC und Mac
in Deutsch, Französisch,
Italienisch (spezielle
Einkaufskonditionen
für Fahrschulen)

CTM Alder GmbH
Fahrschultheorie
Tel. 071 223 50 40
info@fahrschultheorie.ch



Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

Wie reagiere ich in Notsituationen – Fahrtechnikkurs

29.01.2014 Flugplatz Ambri

Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie

09.05.2014 in Zug (Mittagessen auf dem Schiff)

Polizei und Feuerwehr im Einsatz – Highlights

08.05.2014 in Zug

Weitere FL/Moderatorenkurse: www.hkws.ch

Anerkennung: Jeweils 1 Tag Fahrlehrer Kat. B

Anmeldung/Infos: www.hkws.ch 041/781 15 16

FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint
am 28. März 2014.

Anzeigen-/Redaktionsschluss:

3. März 2014

ecoles-de-conduite.ch

Bonnes fêtes et une année 2014
couronnée de succès!

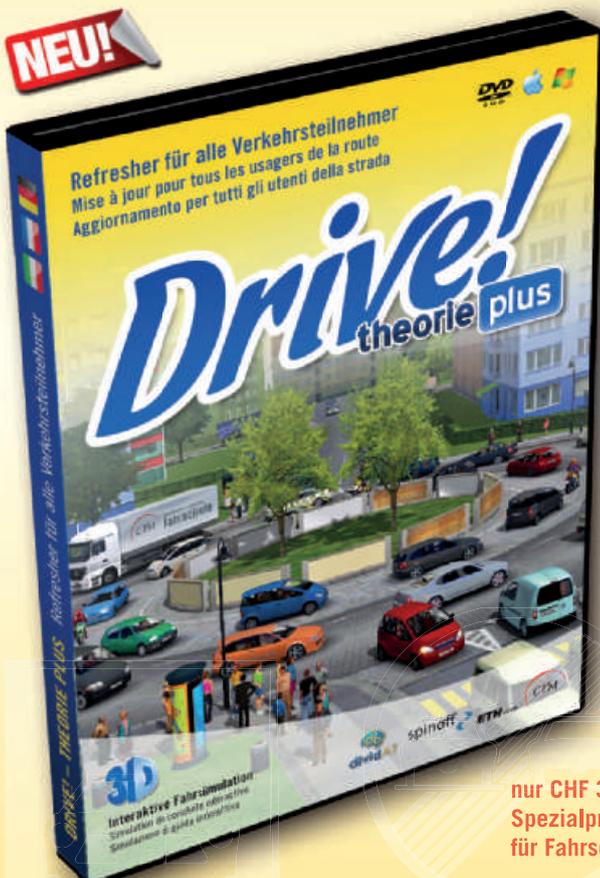


Frohe Festtage
und ein erfolgreiches Jahr 2014!

fahrlehrer.ch

Für Fahrschul-Neugründer: registrieren mit Coupon-Code
TOR88 und CHF 40.- Gutschein einlösen auf www.fahrlehrer.ch

NEU!



Refresher für alle Verkehrsteilnehmer

- DVD mit mehr als 200 Videos von Verkehrssituationen zu Vortritt, Lichtsignal, Autobahn, Tunnel, Kreisel und weitere
- Anzeige aus verschiedenen Blickwinkeln
- bei Tag, Nacht, Regen oder Schnee
- Verkehrstests mit Erklärung der Verkehrsregeln
- Tipps rund um das Thema Fit am Steuer
- Reaktionstraining in Zusammenarbeit mit



nur CHF 30.-
Spezialpreis
für Fahrschulen



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

Neulenker testet Chevrolet Spark

In der Juni-Ausgabe 2013 haben wir die Schweizer Fahrlehrerschaft aufgerufen, Neulenkerinnen und Neulenker für eine 4-wöchige Testfahrt anzumelden. Aus den eingegangenen Vorschlägen wurde Nico Lanter aus Wittenbach gezogen. Ihm wurde das Testfahrzeug am 5. September übergeben und Nico Lanter hatte während vier Wochen Gelegenheit, «seinen» Chevrolet Spark auf Herz und Nieren zu testen (siehe FL-magazin 3/2013, Seite 17). Hier nun seine Bewertung.

Was hat mir gefallen?

Es ist ein sehr kompakter Kleinwagen und für seine Grösse bietet er sehr viel Platz im Innenraum. Mit dem kleinen Lenkrad ist es ein sehr angenehmes Fahren. Die Fussraumbelichtung in Blau finde ich eine sehr gute Idee. Sonst die Farbe des Autos im Innenraum weiterzuziehen, ist sehr mutig. Es ist Chevrolet aber gut gelungen. Der Verbrauch auf Landstrassen lässt sich gut sehen. Es ist ein sehr überschaubares Auto. Das erleichtert das Einparken sehr, denn man könnte fast zwei Sparks auf einen Parkplatz stellen.

Was hat mir nicht gefallen?

Mir fehlt das Brillenfach, denn ich trage Sonnenbrillen, wenn die Sonne scheint, wie viele andere Personen auch. Ich finde, dass er für fünf Personen untermotorisiert ist, er kommt bei einer steilen Strasse an seinen Grenzen, wenn er vollgeladen ist. Die Schalldämmung des hinteren Radkastens ist zu schwach. Wenn man bei Regen fährt, entsteht so viel Lärm. Der Verbrauch auf der Autobahn ist meines Erachtens zu hoch, aber ich vermute, dass das Auto auch nicht für die Autobahn gedacht ist, sondern eher für die Stadt. Ich fahre aber gerne und oft auch mit einem Tempomat, der in diesem Auto leider fehlt.



Eignet sich der Spark für Neulenker?

Auch wenn ich ein paar kleine Beanstandungen habe, würde ich dennoch sagen, dass er sich für Neulenker eignet. Denn er ist ein günstiger

Kleinwagen, mit dem man ohne Probleme fahren kann. Und sich nicht schämen muss. Meinen Kollegen hat die Front des Sparks gut gefallen, denn sie sieht ein wenig aggressiv und sportlich aus.

Design	Wie sexy findest Du die Front des Sparks?	★★★★★
	Wie sexy findest Du das Heck des Sparks?	★★★★
	Wie cool findest Du das Aussendesign gesamthaft?	★★★
	Wie cool findest Du das Innendesign gesamthaft?	★★★★
	Wie beurteilten Deine Freunde das Design des Sparks?	★★★★★
Qualität	Wie gut ist der Spark im Interieur verarbeitet?	★★★★
	Wie beurteilst Du die Ablagemöglichkeiten im Spark?	★★★★★
	Welche Qualitätsnote gibst Du dem Spark gesamthaft?	★★★★★
Funktionalität	Wie beurteilst Du das Platzangebot innen?	★★★★★
	Wie findest Du die Soundanlage des Sparks?	★★★★★
	Wie gut lässt sich mit dem Spark parkieren?	★★★★★
	Wie gut beurteilst Du die Komfortausstattung des Sparks?	★★★★
Fahreindruck	Wie einfach lässt sich der Spark fahren?	★★★★★
	Wie hoch ist der Fahrspass mit dem Spark?	★★★★
	Wie ruhig fährt sich der Spark auf der Autobahn?	★★★★
	Wie komfortabel fährt sich der Spark auf der Hauptstrasse?	★★★★★
	Wie zufrieden bist Du mit dem Treibstoffverbrauch?	★★★★★
Dein Gesamturteil über den Spark		★★★★↓



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

Donnerbüchsen am Klausenpass

Mit Hilfe der Kantone Glarus und Uri hat Fritz Trümpi das Klausenrennen wieder zum Leben erweckt – mehr als 260 Vorkriegsfahrzeuge stürmten den Klausen. Das war Rennhistorie der Extraklasse.





Tolle Stimmung

Das begeisterte Publikum feuerte die tollkühnen Männer in ihren rasselnden Kisten ordentlich an.

Manch einer hat angesichts der Querelen um das Klausenrennen und den Absagen in den Jahren 2009 und 2011 bis zum Schluss gezweifelt: Sollte es jetzt klappen? Doch als am 27. September die Fahrzeuge zur technischen Abnahme kamen, war klar – es wird gefahren.

Nach sieben Jahren durften auf der legendären Bergstrecke zwischen Linthal und Klausenpasshöhe Oldtimer der Vorkriegszeit wieder schnell gefahren werden – am sogenannten 11. Internationalen Klausenrennen. Schon die Numme-

rierung machte deutlich: Die Veranstalter wollten an die zehn Originalrennen anknüpfen, die zwischen 1922 und 1934 ausgetragen worden waren.

Damals traten die besten Fahrer ihrer Zeit wie Rudolf Caracciola oder Louis Chiron mit modernster Fahrzeugtechnik auf der unasphaltierten Strecke zum Wettstreit an – damals unter Einsatz ihres Lebens. Ganz so gefährlich war die Teilnahme am diesjährigen Klausenrennen nicht. Im Gegensatz zu den Memorial-Rennen



Exklusive Versammlung

Trotz Regen kamen schon bei der technischen Abnahme auf dem Landsgemeindeplatz viele Oldtimerfans vorbei, um Fahrer und Autos hautnah zu erleben.



Legendäre Rennstrecke

1200 Höhenmeter und 136 Kurven sind zu überwinden – bis zum Klausenpass.



Imbiss auf der Motorhaube

Nicht einmal für eine kurze Mahlzeit liess mancher sein Auto aus den Augen.



Müde Krieger

Franz Messerli mit seinem Maserati 4CM, den bereits Graf Castelbarco 1934 am Klausen fuhr.



Zeitzeugen

Die meisten Fahrzeuge im Feld stammten aus der Zeit der Originalrennen. So wie dieser blaue Maserati Tipo 26 aus dem Jahr 1931.

stand 2013 aber der Rennsportgedanke mehr im Vordergrund: 190 historische Sport- und Rennwagen sowie 70 Töff wetteiferten auf der 21,5 Kilometer langen Strecke um gute Streckenzeiten.

Schnellster in der Rennkategorie war am Ende Christian Traber aus Toffen in einem Talbot Lago von 1939. Bei den Motorrädern/Threewheelern gewann Susan Jane Darbyshire aus England mit ihrem Morgan Super Aero, Baujahr 1929.

Doch der Star des Rennens war ein Mercedes-Benz W25 Silberpfeil. Das Modell, mit dem Caracciola 1934 den unauslöschlichen Streckenrekord von 15 min 22,20 s aufstellte.

Fahren durfte das Museumsstück aus Stuttgart der ehemalige Tourenwagen- und Bergrennfahrer Roland Asch, der zunächst mit viel Respekt ins Steuer des historischen Supersportwagens

griff. Nicht nur wegen der ungewohnten und gerade noch rechtzeitig wieder revidierten Technik, sondern wegen des Versicherungswertes von 5,5 Millionen Franken.

Trotzdem zeigte Asch dem begeisterten Publikum einige waghalsige Drifts und zog teilweise sogar richtig durch: «Am Urnerboden hab ich in den vierten Gang geschaltet, da hatte ich bestimmt 200 km/h drauf.»

Zugeständnis bei der Wertung

Der Urnerboden diente seinerzeit dazu, das Letzte aus den Boliden herauszukitzeln. Beim aktuellen Rennen kam die lange Gerade allerdings nicht in die Zeitwertung – ein Zugeständnis an das Alter der Oldtimer, denen die Unebenheiten sehr zugesetzt hätten und wegen des Risikos eines unkontrollierten Abflugs: «Das ist dort wie Rodeo», berichtete Rainer Ott, der den wilden Ritt auf seinem Era B-Type von 1936 mitmachte.

Star des Rennens

Ein Mercedes-Silberpfeil W25, das Modell, mit dem Rudolf Caracciola 1934 Streckenrekord fuhr. Diesmal am Steuer: Ex-Rennfahrer Roland Asch.



Sieger-Modell

Als Schnellster der Rennkategorie schaffte es Christian Traber aus Toffen in seinem Talbot Lago von 1939 über die Ziellinie.



Zweirad-Duell

Neben Sport- und Rennwagen gaben sich rund 70 Töff und Threewheeler die Ehre. Hier eine New Map und eine Norton.



Schweizer Geschichte

Aufgelockert wurde die Hatz der Rennboliden durch ein historisches Postauto der Marke Saurer.

Die meisten Veteranen stammten aus der Zeit der Originalrennen. Darunter zahlreiche Amilcar, Riley, MG, Alvis sowie mehrere Alfa Romeo, Bugatti, Salmson und Maserati. Die ältesten Autos im Feld hatten mehr als hundert Jahre auf dem Buckel. Kein Wunder, dass ein Brasier von 1908 am Ende den Pass nicht ganz erreichte.

Die Strecke forderte wie früher viel von Mensch und Material, doch das Fazit war durchwegs positiv: «Wer hier keinen Spass hatte, war selbst schuld», brachte es ein Fahrer auf den Punkt.

Auch auf die Zuschauer sprang der Funke über, 20000 säumten die Strecke.

Wem die 60 Franken für einen Stehplatz zu gesalzen waren, der suchte sich einen Weg entlang der Bergstrecke und lauschte von hoher Warte aus dem süßen Klang der historischen Donnerbüchsen.

Text | Michael Lux

Fotos | Meinert, Safferling, Lux, Böhringer

Aus auto-Illustrierte 11/2013

Technik von morgen im Reisebus von heute

Wenn man über Assistenzsysteme bei Nutzfahrzeugen spricht, darf man den Reisebus nicht ausser Acht lassen. Vorbildhaft sind die Reisebusse der Marken Mercedes-Benz und Setra aus dem Daimlerkonzern.

Als Vorzeigebispiel gilt der Mercedes-Benz Travego Edition 1 Euro VI. Mit ihm beginnt in vielerlei Hinsicht eine neue Ära für Reisebusse. In Sachen Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und Komfort gibt es derzeit ausserhalb des Daimlerkonzerns kaum Vergleichbares auf dem Markt.

Das Neuste

Wenn wir Überlegungen hinsichtlich Assistenzsystemen für mehr Sicherheit und Komfort in einem Fahrzeug anstellen, müssten wir letztlich schon auf kleine und ebenfalls interessante Details, wie beispielsweise Türöffnungs- und Türschliesssysteme, eingehen. Vieles ist heute schon selbstverständlich, zu selbstverständlich, dass es vorhanden ist und funktioniert.

Ein Fahrzeugcockpit, ob Lkw oder Bus, muss vor allem aus Sicherheitsgründen so ergonomisch und übersichtlich wie möglich sein.



Der Travego bietet viel Neues und Verbessertes, welches weitere Ersparnis beim Kraftstoffverbrauch und weniger Emissionen sowie noch mehr Sicherheit bringt:

- Durchzugsstarker Mercedes-Benz-Motor der neuen BlueEfficiency Power-Motoren-generation (Euro VI)
- Euro VI-Komponenten ohne Auswirkung auf Fahrgast- und Gepäckkapazität
- Neues Getriebe GO 250-8 PowerShift
- Praktischer Kriechmodus und ein neuer Retarder
- Schaltung jetzt per Lenkstockhebel
- Ergonomisch optimierter Fahrerarbeitsplatz bis ins Detail überarbeitet
- Grosse und übersichtliche Instrumente
- Neues Sicherheitssystem Attention Assist warnt vor Müdigkeit
- Neuer Active Brake Assist 2 bremsst vor stehenden Hindernissen
- Neu: LED-Tagfahrlicht und Reifendruckkontrolle

Sicherheit aus Tradition

Das integrale Sicherheitskonzept von Mercedes-Benz-Bussen umfasst eine umfangreiche Sicherheitsausstattung. Stufe um Stufe, Jahr um Jahr wurden die folgend aufgeführten Systeme eingeführt: ESP und Bremsassistent, Abstandsregeltempomat, Spurassistent, Dauerbrems-Limiter, Active Brake Assist, Front Collision Guard, Active Brake Assist 2, Attention Assist.

Wenn Müdigkeit aufkommt

Das neue Sicherheitssystem Attention Assist warnt vor Müdigkeit. Der als Sonderausstattung wählbare Attention Assist registriert Parameter wie Lenkwinkel, Geschwindigkeit, Längs- und Querbeschleunigung, Fahrtdauer, Bediensignale



und Fahrerwechsel. Aus der Korrelation der Daten schliesst der Attention Assist auf die Kondition des Fahrers. Weisen die Daten auf Unkonzentriertheit und Müdigkeit hin, erscheint als Hinweis für eine notwendige Pause das Symbol einer Kaffeetasse im Display.

Achtung stehende Hindernisse

Löste das Sicherheitssystem Active Brake Assist bisher ausschliesslich eine Notbremsung bei einem drohenden Auffahrunfall auf ein langsamer vorausfahrendes Fahrzeug ein, so leitet der Active Brake Assist 2 auch ein Bremsmanöver bei stehenden Hindernissen ein, etwa bei einem überraschenden Stau auf der Autobahn.

Das radarbasierte System scannt einen Bereich von 0,25–200 m der Fahrspur vor dem Bus ab und ermittelt dabei fortlaufend den Abstand und die Differenzgeschwindigkeit zu vorausfahrenden Fahrzeugen beziehungsweise die Entfernung zu einem Hindernis. Die Radartechnik arbeitet zuverlässig bei nahezu allen Witterungs- und Lichtverhältnissen. Der Active Brake Assist ist im gesamten Geschwindigkeitsspektrum von Rangiertempo bis zu 100 km/h aktiv.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob,
Mobilität®, Winterthur

Der voll auf Sicherheit und Umweltfreundlichkeit getrimmte Reisebus von Mercedes-Benz, der Travego Edition 1 Euro VI.



Schwerkraft unterstützt die Verbrauchssenkung

Scania stellt Eco-Roll vor – ein innovatives System, mit dem Scania-Kunden ihre Kraftstoffkosten um bis zu zwei Prozent senken können. Eco-Roll errechnet den genauen Zeitpunkt, an dem sich ein Lkw die Gesetze der Schwerkraft zunutze machen kann, um in Neutralposition Gefällestrrecken herunterzurollen.

Scania-Kunden in Europa, die heute einen Lkw mit Scania Opticruise mit der vorausschauenden Geschwindigkeitsregelung (Scania Active Prediction) bestellen, können ab dem ersten Quartal 2014 mithilfe einer neuartigen Funktion noch mehr Kraftstoff und Kosten sparen: Scania Eco-Roll. Mit diesem System beurteilt der Lkw automatisch, was für den Kraftstoffverbrauch am effizientesten ist: längere Gefällestrrecken mit Getriebe in Neutralposition und Motor im Leerlauf herunterzurollen – oder bei abgeschalteter Kraftstoffzufuhr die Motorbremse einzusetzen.

Die vorausschauende Geschwindigkeitsregelung von Scania nimmt diese Berechnung selbständig ohne Zutun des Fahrers vor. Entscheidet sich das System für Eco-Roll, sollte der Lkw für mindestens zehn Sekunden oder mehr rollen können. Damit wird einerseits die Bewegungsenergie aufgrund des Eigengewichts des Lastzugs optimal genutzt, andererseits vermeidet das System damit viele kurze einzelne Regelvorgänge. Gleichzeitig darf die Geschwindigkeit nicht so hoch ansteigen, als dass die Motorbremsen sich aktivieren – in diesem Falle würde die im Kraftstoff enthaltene, dem Motor zugeführte Energie einfach weggebremst.

Scania Active Prediction nutzt dabei sowohl GPS (für die Position) als auch topografische Karten zur Geschwindigkeitsregelung. Je nachdem, für welches Fahrprogramm sich der Fahrer entscheidet, nutzt der Lkw verschiedene Strategien, um entweder so wenig Kraftstoff wie

möglich zu verbrauchen oder um optimale Fahrleistungen zugunsten einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen. Scania Eco-Roll setzt voraus, dass der Lkw mit Scania Opticruise ohne Kupplungspedal und Scania Active Prediction ausgestattet ist und die Euro-6-Schadstoffnorm erfüllt. Auf Märkten, von denen topografische Kartendaten verfügbar sind, wird Scania Opticruise mit Scania Active Prediction und Scania Eco-Roll Standard bei Fernverkehrsfahrzeugen sein.

Scania Active Prediction wurde zudem weiterentwickelt, um Schaltstrategien zu optimieren. Indem das System analysiert, welche Reststrecke auf einer Steigung noch verbleibt, lässt sich unnötiges Hoch- und Herunterschalten durch ein hohes Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen vermeiden.

www.scania.com



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG

Winterthurerstr. 694, 8051 Zürich, Tel. 044 320 01 53, Fax 044 320 01 58
www.truetsch-ag.ch
truetsch-umbauten@bluewin.ch




Einbau von:

- Fahrschulpedallerien
- Behindertengerechte Fahrschulautos
- Handbediengeräte zum Bremsen und Gas geben ohne Beineinsatz
- Funk-Bedieneinheit für einhändiges Fahren
- Rollstuhlverladehilfen
- Schwenksitze, Personenlifter, Rampen
- Umbauanfertigung nach individuellen Angaben



Des discussions virulentes

Le thème récurrent «Cours de formation complémentaire – que faire?» fait l'objet de débats à tous les niveaux depuis des mois. En septembre 2013, le parlement a accepté la motion de Ch. Wasserfallen. Peu de temps après, l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC fait référence à la décision du Parlement. En novembre, le bpa réagit à l'étude de la société Mundi. Et il y a quelques jours à peine, l'IGWAB-CH a présenté le résultat d'un sondage réalisé auprès des «personnes directement concernées».

La rédaction du magazine FL publie les quatre articles.

Extrait du procès-verbal de la séance du Conseil national du 26.9.13

Motion du PLR: «Pas de responsabilité solidaire pour les conducteurs novices. Suppression des cours obligatoires de formation complémentaire»

Christian Wasserfallen

«Au cours de cette intervention, je souhaiterais souligner une chose très simple:

Nous avons ... mis en place la formation en deux temps pour la formation à la conduite des élèves en auto-école. Deux cours de formation complémentaire ont été définis et devaient nettement améliorer la sécurité routière et réduire considérablement les comportements à risques des nouvelles conductrices et des nouveaux conducteurs.

Il s'agissait là de la théorie, mais la pratique a remis en question la formation en deux temps.

... Par cette intervention, nous ne voulons pas supprimer la période probatoire du permis de conduire. Je voudrais citer ... un rapport du Bureau de Prévention des Accidents, dans lequel quelques constats intéressants sont formulés. Nous voulons simplement lever le caractère obligatoire de ces deux cours de formation complémentaire. ...

J'ai fait référence au rapport du Bureau de Prévention des Accidents. À la question de l'efficacité de ces cours de formation complémentaire, il parvient à un résultat cataclysmique. Je vou-

drais citer une phrase centrale, qui se trouve en page 88 de ce rapport: «L'augmentation à 4,00 était cependant nette après le cours de formation complémentaire 2. Ces données confirment ainsi la détérioration du profil des risques après le cours de formation complémentaire 1 et le cours de formation complémentaire 2.»

Le seul sens de cette phrase est que ces deux cours ont uniquement contribué à aggraver le comportement à risques des jeunes conductrices et conducteurs. «Les éléments centraux des deux cours de formation complémentaire semblent n'avoir aucune influence sur le style de conduite envisagé pour l'avenir.» ...

... Notre demande est la suivante ...: le caractère obligatoire de ces cours inefficaces, voire contre-productifs doit être supprimé. ...: en règle générale, nous devons conserver la formation en deux temps. Ceci signifie que nous ne remettons pas en question la période probatoire du permis de conduire, car ce même rapport révèle également un élément intéressant à ce sujet. Selon cet élément, la période probatoire du permis de conduire est une épée de Damoclès. Bien entendu, puisque les jeunes conducteurs savent que le permis de conduire leur sera retiré même en cas de petite infraction à la loi sur la circulation routière et qu'ils devront revenir aux bases de la formation, ils conduisent automatiquement plus prudemment. Nous ne remettons absolument pas cela en question. Nous remettons justement en question le caractère obligatoire

de deux cours inefficaces qui coûtent environ 750 francs chacun. On prend ainsi de l'argent des poches des jeunes, sans que cela ait le moindre effet ...

Je vous prie de bien vouloir soutenir cette intervention. Vous ne rendriez pas seulement un grand service aux jeunes, mais vous améliorerez aussi la sécurité routière en général.»

Doris Leuthard, conseillère fédérale

«En principe, le conseiller national monsieur Wasserfallen a raison: cette évaluation est apparue entre-temps. Il a également raison en ce qui concerne l'évaluation des cours de formation complémentaire: il est vrai que les effets de sécurité attendus n'ont pas pu être clairement démontrés. ...

Pour cela, le BPA a des explications. Son avis: la participation aux cours a commencé relativement tard et quelques éléments ont mal tourné dans la mise en œuvre. Je ne suis pas en mesure de juger cela. Mais la conséquence de ceci est Opera-3, ce groupe de travail composé de l'association des moniteurs de conduite, du BPA, des cantons et des autres organisations. Dans le cadre de la troisième directive de l'UE relative aux permis de conduire, ce groupe de travail doit vérifier s'il faut arrêter ces cours ou s'il existe des améliorations potentielles. Il est incontestable que nous avons ici une faiblesse. Je devrais recevoir ces propositions fin 2013 et je ne peux tout simplement pas encore prendre position à ce sujet. Ce groupe travaille encore et je ne connais pas encore ses propositions. C'est pourquoi je continue à demander le refus de votre motion. Je ne suis pas encore en mesure de juger de la pertinence de la suppression hâtive de ces cours et de l'attribution du caractère obligatoire uniquement en cas d'infractions graves envers les dispositions de circulation routière. C'est pour cette raison qu'au sens des processus courants, je me dois de refuser cette motion jusqu'à ce que nous ayons obtenu les résultats et les propositions d'amélioration des experts.»

Vote

Pour l'acceptation de la motion: 109 voix;
contre: 75 voix; 8 abstentions

Source: http://www.parlament.ch/ab/frameset/d/n/4910/423012/d_n_4910_423012_423231.htm

Prise de position de l'ASMC par rapport à la suppression des cours de formation complémentaire obligatoires pour les nouveaux conducteurs

La politique façon Far West

L'Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC reproche au Conseil national d'avoir mené sa politique à la façon Far West: en sachant que les cours de formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs sont actuellement soumis à un examen minutieux, il a supprimé l'innovation introduite il y a quelques années.

C'est avec surprise que l'ASMC prend également connaissance des circonstances dans lesquelles la motion du conseiller national bernois PLR Christian Wasserfallen a été approuvée par la majorité du Conseil national sans avoir fait l'objet d'un débat en assemblée plénière, et ce contre la demande de la conseillère fédérale Doris Leuthard. La directrice du DETEC avait, en vain, attiré l'attention sur le contrôle actuel des cours de formation complémentaire. Ce contrôle s'effectue dans le cadre du projet «Opera 3», mené par l'Office Fédéral des Routes, qui aspire à optimiser la première phase de formation des futurs conducteurs de véhicules. «Opera 3» doit passer en consultation avant la fin de l'année.

Au vu de cette situation de départ, la décision du Conseil national est parfaitement incompréhensible et doit être qualifiée d'irréfléchie. Quant à l'auteur de la motion, on peut lui reprocher d'avoir cité de manière tendancieuse et incomplète le rapport du Bureau de Prévention des Accidents bpa, qui avait évalué les cours de

Plus de réussite au CUR avec

Let's drive

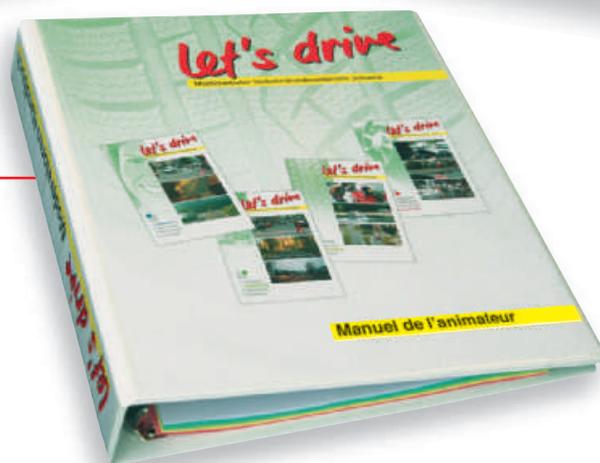
Livrets élève

- 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

formation complémentaire sur demande du DETEC. Ceci souligne l'angle d'attaque populiste de l'offensive lancée par les libéraux du PLR, qui se manifeste déjà dans le titre «Pas de responsabilité solidaire pour les conducteurs novices».

Si le Conseil des États approuve lui aussi la motion, la Confédération devra dédommager les gérants des centres de formation complémentaire des investissements ne pouvant plus être amortis dans le futur. À l'échelle de la Suisse, ces investissements représentent plusieurs dizaines de millions de francs.

Berne, le 27 septembre 2013

Dr Raphael D. Huguenin, Werner Waldmeier

Source: Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC, Berne

Prise de position du bpa par rapport au papier de mundi

Situation de départ:

La communauté d'intérêts des fournisseurs suisses de cours de formation complémentaire a chargé la société mundi consulting ag de vérifier «si, et dans quelles proportions, l'évaluation des effets réalisée par les auteurs du bpa – pour compléter l'analyse des accidents déjà entreprise et n'étant pas débattue ici – suffit aux critères scientifiques courants». Le verdict de la société mundi consulting ag a été résumé dans le numéro du magazine FL de septembre. Le bpa – Bureau de Prévention des Accidents – rejette la critique formulée envers son étude d'évaluation, qu'elle considère comme non justifiée.

Prise de position du bpa:

Tout d'abord, il convient de préciser que le seul devoir du bpa est la sécurité et qu'il ne nourrit aucun intérêt particulier, que ce soit d'ordre politique ou économique. La neutralité et l'objectivité requises pour les évaluations scientifiques existent ainsi sans l'ombre d'un doute.

Comme l'a mentionné à juste titre Gérard Wettstein, conseiller en chef de la société mundi

consulting ag, les résultats de l'évaluation des effets étaient soumis à certaines restrictions, ce qui est vrai pour tout travail de recherche. Il est important de définir explicitement les limitations des travaux scientifiques et de les appréhender dans l'interprétation des résultats. Ces deux notions sont vraies pour le rapport d'évaluation. Malgré des limitations dans les études partielles individuelles (analyse des accidents, sondage postal conçu de manière quasi-expérimentale, sondages en ligne transversaux et longitudinaux, groupe de focalisation en guise de méthode qualitative), force est de constater que les résultats restituent une image cohérente dans l'ensemble, ce qui renforce la valeur significative de ces résultats.

Mundi consulting ag dénonce le fait que les fournisseurs des cours de formation complémentaire n'aient pas été inclus dans le rapport d'évaluation. Selon mundi, cette procédure serait scientifiquement peu courante dans le cadre d'une évaluation des effets. Ce sont plutôt les fournisseurs qui doivent être inclus via une évaluation des processus. Ceux-ci ont été couverts par le CSR dans le cadre de leur mission d'assurance qualité. Le rapport d'évaluation du bpa recommande de consulter cette source d'information complémentaire.

L'expertise des études scientifiques ne fait pas partie des activités principales de la société mundi consulting ag. Certains propos attestent du fait que l'expert connaissait peu la procédure et les objectifs, en particulier l'étude qualitative. Malheureusement, la critique du rapport d'évaluation du bpa était beaucoup basée sur des conjectures. Les questions en suspens ont pu être clarifiées via des demandes de précisions envoyées aux auteurs de rapport d'évaluation.

Bilan:

Les résultats obtenus expliquent que les effets voulus n'ont pas (encore) pu être atteints dans tous les secteurs. C'est pourquoi il est recom-

mandé de vérifier les différentes approches d'optimisation des cours et d'étoffer l'assurance qualité en tant que mesure cadre.

Source: le bpa, Stefan Siegrist

Prise de position d'IGWAB-CH par rapport aux critiques du bpa

Quelle est vraiment le taux d'acceptation des cours de formation complémentaire par les personnes directement concernées?

L'étude du bpa, soit les sondages en ligne menés par le bpa, suivis de 40 entretiens dans des groupes de focalisation sur la crédibilité des sondages, a mené à un résultat diamétralement opposé aux sondages généralisés des cours, menés par notre groupe depuis le lancement des cours de formation complémentaire. Ainsi, en 2012, nous avons demandé à 88 867 participants aux cours quels cours de formation complémentaire ils considéraient majoritairement comme bons et instructifs.

Étant donné que nous avons été très troublés par ce désaccord entre le rapport du bpa et nos expériences, nous avons chargé la société Mundi d'évaluer la représentativité du rapport du bpa.

La société Mundi est parvenue à la conclusion que le rapport du bpa remplissait majoritairement les exigences méthodologiques et scientifiques de telles études, en particulier pour l'évaluation des résultats qu'ils ont effectuée (analyse du déroulement d'un accident). Lors de l'évaluation des effets (sondage des nouveaux conducteurs), la société Mundi a cependant constaté de graves défauts dans la méthode d'évaluation choisie par le bpa, ce que le bpa dément.

C'est pourquoi nous avons mené un sondage de contrôle, déclaré auprès du Conseil des États comme une pétition pour refuser la motion du

PLR (suppression des cours de formation complémentaire).

Pour ce faire, les participants aux cours devaient ajouter eux-mêmes leur nom et leur adresse sur une liste, puis confirmer l'exactitude des données écrites en signant. Nous voulions ainsi conférer au sondage un caractère plus officiel.

En allemand, le texte de pétition à signer stipulait ce qui suit: «Nous, diplômés et diplômées des cours de formation complémentaire mentionnés ci-après, en tant que personnes directement concernées, considérons les cours de formation complémentaire judicieux et recommandables. Nous sommes également absolument convaincus que nous pouvons mettre en pratique ce que nous avons appris dans ces cours «de temps à autre» à «fréquemment». Par conséquent, nous pensons que supprimer ces cours pour des raisons de sécurité routière serait contre-productif.»

Pendant environ un mois, nous avons sondé un total de 1 764 participants aux cours dans six centres différents des cantons de Zurich, de Berne, des Grisons, de Schaffhouse, de Schwyz et du Tessin. 1 072 d'entre elles (61 %) ont signé la pétition spontanément.

Parmi ces 61 % d'acceptation des cours de formation complémentaire, nous ne pouvons certes pas constater scientifiquement, mais néanmoins clairement, que la majeure partie des nouveaux conducteurs considère non seulement que ces cours comme bons et instructifs, mais se prononce ouvertement en faveur de leur continuation, et ce en dépit des prix partiellement mal colportés et des bénéfices non démontrables de ces cours.

Nous avons enregistré les dossiers correspondants et ils peuvent être consultés à tout moment.

Silvio A. Barfuss, IGWAB-CH

Discussioni accese

Da mesi il tema dominante «Formazione complementare obbligatoria – come finirà?» viene discusso ad ogni livello. Nel settembre del 2013, il Parlamento ha accettato la mozione Ch. Wasserfallen. Subito dopo, l'Associazione Svizzera dei maestri conducenti, l'ASMC, ha esposto la propria presa di posizione in merito alla decisione parlamentare. In novembre, l'upi ha reagito allo studio Mundi. Ed alcuni giorni fa, la IGWAB-CH ha presentato i risultati di un sondaggio condotto tra i «diretti interessati».

La redazione della rivista FL-magazins ha pubblicato tutti i 4 articoli.

Estratto del protocollo della sessione del Consiglio nazionale del 26.09.13

Mozione del PLR svizzero: «Nessuna responsabilità penale estesa alla famiglia per i neopatentati: abolire i corsi di formazione complementare obbligatoria»

Christian Wasserfallen

«In questa iniziativa, desidero fare per voi qualcosa di caro, che è in realtà piuttosto semplice: Abbiamo introdotto ... per la formazione di guida delle conducenti e dei conducenti e per gli iscritti alle scuole guida la formazione in due fasi. Sono stati definiti due cosiddetti corsi di formazione complementare (WAB), e questi dovrebbero migliorare enormemente la sicurezza stradale e il comportamento di rischio delle neopatentate e dei neopatentati.

Questa era la teoria, la prassi ha in realtà messo in discussione questa formazione in due fasi.

... Con tale iniziativa, noi non vogliamo eliminare la messa in prova della licenza di condurre. Citerò ... un rapporto dell'Ufficio di prevenzione infortuni, nel quale si è potuto notare alcuni aspetti interessanti. Noi vogliamo solo abolire l'obbligo per questi due corsi di formazione complementare obbligatoria. ...

Ho fatto riferimento al rapporto dell'Ufficio di prevenzione infortuni. Nella questione sull'efficacia di questi corsi di formazione complementare obbligatoria, questo rapporto giunge ad un

risultato distruttivo. Desidero citarvi una frase centrale, contenuta a pagina 88 di questo rapporto: «Significativo è stato l'aumento dopo la formazione complementare obbligatoria-2 al 4,00. In tal modo, si è confermato in questo record di dati il peggioramento nel profilo di rischio dopo la formazione complementare obbligatoria-1 e dopo la formazione complementare obbligatoria-2.»

Ciò non significa altro che questi due corsi hanno contribuito ad un ulteriore peggioramento del comportamento rischioso delle giovani conducenti e dei giovani conducenti. «Gli elementi centrali dei due corsi di formazione complementare obbligatoria sembrano non avere alcuna influenza sullo stile di guida previsto per il futuro.» ...

... La nostra richiesta è quindi l'obbligo di corsi inefficaci, o addirittura controproduttivi deve essere abolito; ... noi dobbiamo mantenere generalmente la formazione in due fasi. Ciò significa che noi non vogliamo eliminare la messa in prova della licenza di condurre, perché nello stesso rapporto viene alla luce anche un'interessante conoscenza. Questa è: la licenza di condurre in prova è come una spada di Damocle. Se voi sapete effettivamente che a voi come neopatentati viene ritirata la licenza di condurre già alla minima violazione della Legge federale sulla circolazione stradale e dovete iniziare la formazione di nuovo dall'inizio, allora guidate automaticamente in modo più cauto. Noi non lo met-

tiamo assolutamente in discussione. Noi mettiamo in discussione però l'obbligo di due corsi inefficaci, i quali costano tra l'altro ad ognuno circa 750 franchi. In questo modo, viene sottratto del denaro dalle tasche dei giovani, senza avere alcuna efficacia ...

Vi prego quindi di sostenere questa iniziativa. Farete una buona azione non solo ai giovani, bensì migliorerete anche la sicurezza stradale generale.»

Consigliera federale Doris Leuthard

«Il parlamentare del Consiglio nazionale, il signor Wasserfallen, ha in principio ragione: ora è disponibile anche questa valutazione. Egli ha ragione anche per quanto riguarda il giudizio dei corsi di formazione complementare obbligatoria: è chiaro che gli effetti di sicurezza che erano previsti non sono stati comprovati. ...

L'upi ha trasmesso per questo relativi chiarimenti. È del parere: la partecipazione ai corsi è iniziata relativamente tardi e probabilmente qualcosa è andato storto anche nella loro realizzazione. Io posso giudicare questo in maniera ancora insufficiente. Ma come conseguenza di questo vi è Opera-3, questo gruppo di lavoro, costituito dall'Associazione svizzera dei maestri conducenti, dall'upi, dai cantoni e da altre organizzazioni. Questo gruppo di lavoro deve verificare, ai sensi della direttiva UE sulla terza licenza di condurre, se è opportuno smettere con tali corsi o quali sarebbero i possibili miglioramenti. Noi qui abbiamo un punto debole, ciò è evidente. Prevedo di ricevere queste proposte alla fine del 2013 e non posso ora esprimere alcuna presa di posizione. Questo gruppo è ancora al lavoro e non conosco ancora le sue proposte. Pertanto devo presentare come prima la respinta della sua mozione. Abolire oggi questi corsi velocemente, rispettivamente dichiararli obbligatori solo in caso di gravi violazioni delle norme di sicurezza stradale – se questa è la via più opportuna, io non sono in grado di dirlo ancora. Pertanto, in accordo con le normali procedure, devo respingere la mozione, fino a quando avremo a dispo-

sizione i risultati e le proposte di miglioramento degli esperti.»

Votazione

Per l'accettazione della mozione: 109 voti a favore; contro: 75 voti; 8 astenuti

Fonte: http://www.parlament.ch/ab/frameset/d/n/4910/423012/d_n_4910_423012_423231.htm

Presenza di posizione dell'ASMC in merito all'abolizione dei corsi della formazione complementare obbligatoria per neopatentati

Politica come nel selvaggio west

L'Associazione svizzera dei maestri conducenti ASMC accusa il Consiglio nazionale di aver condotto una politica al livello del selvaggio west: nella consapevolezza che i corsi di rinfrescamento obbligatori per i nuovi conducenti attualmente sono soggetti ad un controllo minuzioso, ha abbattuto il primo rinnovamento introdotto alcuni anni fa.

Con stupore, l'ASMC prende conoscenza del fatto che la mozione presentata dal membro bernese del Consiglio nazionale del PLR svizzero, Christian Wasserfallen, è stata approvata dalla maggioranza del parlamento senza ulteriori dibattimenti in seduta plenaria, ossia contro la richiesta della consigliera federale Doris Leuthard. La direttrice del DATEC aveva inutilmente avvisato del controllo attuale sui corsi della formazione complementare obbligatoria. Ciò si svolge nell'ambito del progetto diretto dall'Ufficio federale delle strade «Opera-3», il quale mira ad un perfezionamento della prima fase formativa per i futuri conducenti di auto. «Opera-3» dovrebbe arrivare già entro la fine di quest'anno nella procedura di consultazione.

In considerazione di tale situazione di partenza, la decisione del Consiglio nazionale è del tutto incomprensibile ed è da considerarsi affrettata.

Il presentatore di una mozione deve accettare da parte sua la critica di aver citato in modo tendenzioso e incompleto il rapporto dell'Ufficio di prevenzione infortuni upi, il quale ha valutato i corsi della formazione complementare obbligatoria per conto del DATEC. Ciò sottolinea la direzione populistica di attacco alla violazione promossa dalla frazione dei liberali del PLR, la quale si manifesta già dal suo titolo «Nessuna responsabilità penale estesa alla famiglia per i neopotentati».

Dovesse anche il Consiglio degli stati accettare la mozione, i gestori dei centri di formazione della formazione complementare obbligatoria dovrebbero essere risarciti dalla Confederazione per gli investimenti non più ammortizzabili in futuro. Questi ammontano a livello confederale a diverse decine di milioni di franchi.

Berna, 27 settembre 2013

Dr. Raphael D. Huguenin, Werner Waldmeier

Fonte: Associazione svizzera dei maestri conducenti ASMC, Berna

Presa di posizione dell'upi in merito alla carta mundi

Posizione di partenza

La comunità di interessati degli operatori svizzeri della formazione complementare obbligatoria ha incaricato mundi consulting ag di verificare «se risp. in quale misura la valutazione di efficacia condotta dagli autori upi – come completamento all'analisi degli infortuni condotta, la quale non è qui in discussione – è sufficiente per ciò che concerne i criteri scientifici comuni». Il giudizio di mundi consulting ag è stato pubblicato in modo riassuntivo nel numero di settembre della rivista FL-magazins. L'upi – Ufficio di prevenzione infortuni, replica definendo le critiche ivi manifestate nei confronti del proprio studio di valutazione come infondate.

Presa di posizione upi

È necessario premettere che la funzione dell'upi

riguardi esclusivamente la sicurezza e non persegua accanto a ciò alcun interesse particolare né politico, né economico. Pertanto, sussistono senza dubbio le necessarie neutralità ed obiettività per una valutazione scientifica.

Come cita Gérard Wettstein, consulente Senior di mundi consulting ag, per i risultati della valutazione di efficacia valgono determinati limiti. Ciò vale per ogni attività di ricerca. L'importante è che tali limitazioni in attività scientifiche siano esplicitamente menzionate e che siano riprese nell'interpretazione dei risultati. Entrambi tali fattori interessano il rapporto di valutazione. Nonostante le limitazioni nelle singole analisi parziali (analisi degli infortuni, sondaggio postale con design quasi sperimentale, sondaggio online con design orizzontale e longitudinale, focus groups come metodo qualitativo) è da dichiarare che i risultati forniscono complessivamente una panoramica coerente. Ciò rinforza la forza espressiva dei risultati.

Mundi consulting ag lamenta che gli operatori dei corsi della formazione complementare obbligatoria non siano stati coinvolti nel rapporto di valutazione. Tale procedura non sarebbe scientificamente comune nell'ambito di una valutazione di efficacia. Molto di più, gli operatori devono essere coinvolti attraverso una valutazione di processi. Questa viene compresa dal VSR nell'ambito del proprio incarico di controllo qualità. Per il rapporto di valutazione dell'upi si consiglia di consultare questa fonte informativa complementare.

Il giudizio concernente gli studi scientifici non è parte dell'attività principale di mundi consulting ag. Certe dichiarazioni testimoniano che il soggetto giudicante non conosce del tutto la procedura e la finalità, in particolare per quanto concerne la ricerca qualitativa. Purtroppo, la critica al rapporto di valutazione dell'upi si basa in più punti su mere supposizioni. Attraverso le contro-domande degli autori del rapporto di valutazione avrebbero potuto essere chiarite delle questioni tuttora irrisolte.

Conclusione

I risultati ottenuti documentano che gli effetti proposti non sono (ancora) stati raggiunti in tutti i settori. È per questo che si consiglia di verificare i diversi suggerimenti per l'ottimizzazione dei corsi e di considerarli come misura da affiancare al controllo qualità.

Fonte: upi, Stefan Siegrist

Presa di posizione di IGWAB-CH in merito alla critica upi

Quanto grande è l'accettazione dei corsi della formazione complementare obbligatoria presso i diretti interessati?

Lo studio upi o il sondaggio on-line condotto da upi con le conclusive 40 discussioni in focus group, la cui plausibilità ha portato al risultato, che è diametralmente opposto ai sondaggi dei corsi su tutto il territorio, condotti dal nostro gruppo già dall'introduzione dei corsi della formazione complementare obbligatoria. Così abbiamo intervistato nel 2012 88'867 partecipanti ai corsi, che hanno giudicato i corsi della formazione complementare obbligatoria per la maggior parte come «buoni» ed «istruttivi».

Poiché abbiamo trovato tale discrepanza tra il rapporto upi e le nostre esperienze molto irritante, abbiamo incaricato la ditta Mundi di giudicare il rapporto upi per la sua rappresentatività.

La ditta Mundi è giunta alla conclusione che il rapporto upi corrisponde maggiormente alle esigenze metodo-scientifiche di tali studi, in particolare nella valutazione dei risultati svolta (analisi dell'evento di sinistro stradale). Nella valutazione dell'efficacia (sondaggi tra i neopiloti), la ditta Mundi ha rilevato tuttavia difetti gravi nei metodi di valutazione adottati dall'upi. L'upi contesta tutto ciò.

Ecco perché abbiamo svolto un sondaggio di controllo, che è stato dichiarato come una peti-

zione al Consiglio degli Stati per respingere la mozione del PLR svizzero (abolizione dei corsi della formazione complementare obbligatoria). Qui i partecipanti ai corsi hanno dovuto registrarsi in una lista di propria mano e indicando nome e indirizzo propri, e confermare poi con la loro sottoscrizione la correttezza dei dati inseriti. Abbiamo voluto dare al sondaggio in questo modo un carattere vincolante.

Il testo sottoscritto della presa di posizione corrisponde in tedesco letteralmente a quanto segue:

«Noi, qui di seguito elencati soggetti che hanno portato a termine i corsi della formazione complementare obbligatoria, quali direttamente interessati, siamo dell'opinione che i corsi della formazione complementare obbligatoria siano opportuni e consigliabili. Inoltre, noi siamo dell'opinione che abbiamo appreso in questi corsi ciò che potremo applicare nella prassi da «di tanto in tanto» a «spesso». Per tali motivi, considereremo controproducente l'abolizione di tali corsi, ai sensi della sicurezza stradale.»

Abbiamo intervistato in sei diversi centri nei Cantoni ZH, BE, GR, SH, SZ e TI, per circa un mese in totale 1764 partecipanti ai corsi. Di questi, 1072 (61%) hanno sottoscritto spontaneamente la petizione.

Da questo consenso del 61% a favore dei corsi della formazione complementare obbligatoria noi possiamo affermare non scientificamente, tuttavia ancora più incomprensibilmente, che la stragrande maggioranza dei neopiloti considera questi corsi, nonostante i prezzi parzialmente comunicati erroneamente e dell'utilità non comprovabile, non solo buoni ed istruttivi, bensì è anche favorevole ad una loro continuazione.

I relativi documenti sono archiviati presso la nostra sede e possono essere visionati in ogni momento.

Silvio A. Barfuss, IGWAB-CH

Korrigenda

In Ausgabe 3/2013 ist der Redaktion ein Fehler unterlaufen. Den Beitrag «Fahrschulwagen: Upper Class» haben wir mit Text und Bildern versehentlich der Marke Volvo zugeordnet. Wir stellen richtig, dass dieser Beitrag von Renault kommt.

Verlag und Redaktion entschuldigen sich in aller Form für diesen Fehler.

Inserenten	Seite
Auto Grädel AG, Bern	16
Brunner AG,	
Druck und Medien, Kriens	8, 32
CTM Alter, St. Gallen	19
Drivecenter, Basel	16
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Hänni Mikhail Verlag GmbH,	
Oberhofen/Thunersee	40
Hasan Kalender, Hagendorn	19
Kantonal-Bernischer	
Autofahrlehrer-Verband, Bern	10
Life-saver, Romanshorn	10
Motor-Presse AG, Volketswil	21
Quality Alliance Eco-Drive, Zürich	10
Revex-Flex, Schwarzenbach	4
SanPool, Basel	16
Garage Stauffer, Luzern	16
Swiss Alpha Medic, Cham	5
Trütsch Fahrzeug-Umbauten AG, Zürich	29
WebArt, Zürich	19

Autoren	Seite
Barfuss, Silvio	11
Grob, Rolf	26,27
Huber, Roger	18
Hugenin, Dr. R.D.	7,8
Krähenbühl, Stefan	17
Lux, Michael	22–25
Schmidt, Herbie	12,13
Siegrist, Stefan	9,11
von Arx, Michael	39
Waldmeier, Werner	7,8

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 3. März 2014
Erscheinungstermin 28. März 2014



Gutscheine, Rabatte, Prämien und Co.

Viele Fahrlehrer wissen, dass sie Fahrschüler mit Anreizen gewinnen und an sich binden können. Nun haben Konsumforscher festgestellt, dass Kunden, die an Prämiensystemen teilnehmen, mehr Engagement zeigen und die gesetzten Ziele (zum Beispiel die ersten 10 Fahrstunden zu absolvieren) schneller erreichen, wenn ihnen ein kleiner «Vorsprung» gewährt wird. Beispiel «pro 10 Fahrstunden eine geschenkt»: Fahrschüler sind motivierter, die Fahrstunden zu besuchen, wenn sie in ein Prämien-Programm einsteigen, das bereits begonnen hat und von ihnen nur noch vervollständigt werden muss. Das heisst, ihnen von Anfang an eine Sammel-Karte zu geben, auf der schon die ersten 2 Felder abgestempelt sind. Dann sind es nur noch 8 Stunden bis zur Prämie. Die Fahrschüler werden mehr Mühe aufbringen, das gesetzte Ziel zu erreichen, wenn sie das Gefühl haben, diesem Ziel schon ein Stück näher gekommen zu sein. Ihre Webseite eignet sich hervorragend, um den angehenden Fahr-

schülern zum Beispiel eine «Sammel-Karte mit Vorsprung» oder eine Gratis-Fahrstunde anzubieten (man kann diese beiden Anreiz-Modelle natürlich auch kombinieren). Wichtig ist, dass Sie von allen Personen, die einen Gutschein oder eine Sammel-Karte herunterladen, auch Name, E-Mail-Adresse und Natelnummer bekommen. Gratis ist bekanntlich nichts im Leben, aber für eine gute Prämie sind die meisten Fahrschüler bereit, ihre Kontaktdaten anzugeben – und dann wird, wenn nötig, höflich nachgefasst.



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 STRASSENVERKEHRSSAMTER
 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