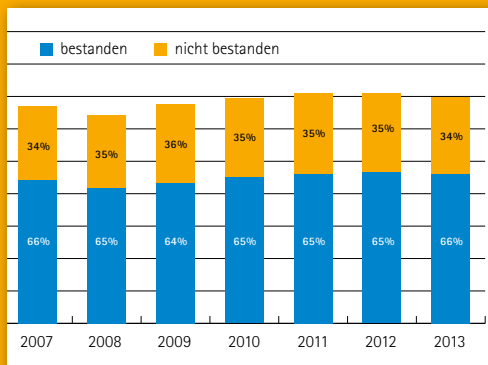




Dashcams Fluch oder Segen?

6



Statistik
Führerprüfungen 2013

14



Klassik
Der Bucklige aus Göteborg **20**



Motorrad
Schwere Unfälle vermeiden **18**

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

Claudia Weigand
Tel. 041 318 34 85
c.weigand@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:

thinkstockpoto.com,
Let's drive, ai-Klassik, flickr

Kennen Sie das auch?

Sie rufen jemanden an. Die Person geht ans Telefon, um Ihnen zu sagen, dass sie nicht ans Telefon gehen kann. Sehen Sie auch jeden Morgen Menschen an Bushaltestellen, die sich mit ihrem Smartphone beschäftigen, anstatt mit der Person nebenan zu reden?

Wie rasant sich doch das Kommunikationsverhalten von uns Menschen verändert. Und somit auch die Kommunikationskultur ganzer (Flat-)Generationen.



Werner Kirschbaum

Müssen wir uns therapieren lassen?

Anitra Eggler, selbsternannte Digitaltherapeutin aus Liebe zum Web, geht diese Probleme an. Die begeisterte Rednerin und Dozentin versucht mit ihren Vorträgen, den Leuten die Augen zu öffnen. Sie hat herausgefunden, dass ein Mensch, der heute 75 Jahre alt wird, sechs Jahre im Internet verbringt, acht Monate mit dem Löschen von unerwünschten E-Mails, hingegen nur 14 Tage mit Küssen. Das macht nachdenklich. Und die meisten Zuhörer fassen sich (bei ihren Vorträgen) erstaunt an den Kopf.

Vorbilder sind immer gut

Gesunder Menschenverstand und ein Minimum an Organisationstalent genügen schon, um der Flut von vermeintlich Wichtigem Herr zu werden. Da braucht es keine therapeutischen Eingriffe. Sind wir einfach Vorbild und füllen den Telekommunikationsriesen nicht unüberlegt die Taschen:

- Wir sparen uns den gut gemeinten Hinweis, eine Mail nicht auszudrucken, wenn wir diese erst gar nicht abschicken
- Eingegangene Mails nicht permanent checken, sondern zu bestimmten Zeiten abrufen
- Öfter mal das Handy abschalten
- Die eine oder andere «Botschaft» persönlich überbringen
- Im Auto nur mit Freisprecheinrichtung telefonieren

Mein Handy muss ich nach der Arbeit nicht ausschalten: Ich wohne in einem «Funkloch».

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-Magazin*



20

Editorial

Dashcams – Fluch oder Segen?

Einleitung

Wikipedia

Aus Sicht des Datenschützers

Das sagen Verkehrsjuristen

Auswahl Onlinehandel

Statistik Führerprüfungen 2013

Anhörung zur Neuregelung der Nachprüffristen

Sicherheitstipp

Schwere Töffunfälle vermeiden

Klassik

Der Bucklige aus Göteborg

Nutzfahrzeuge

Ladungssicherung – doch ein Buch mit sieben Siegeln?

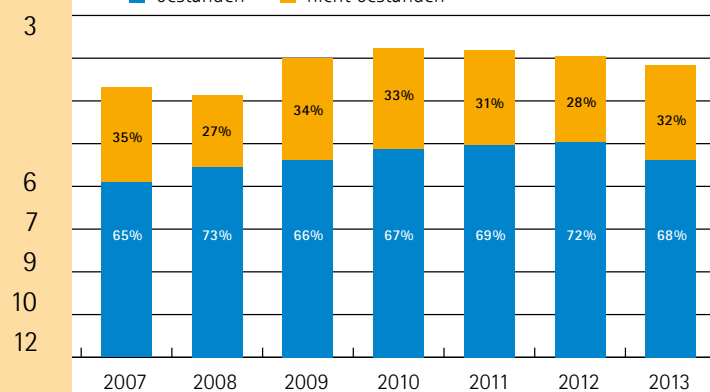
Partie française

Parte italiana

Online-Ratgeber

14

■ bestanden ■ nicht bestanden



17



18



ab

CHF 28'350.-*

INTELLI **Link** <    



DER INSIGNIA SPORTS TOURER

DIE ÜBERRASCHUNG IN DER BUSINESS-KLASSE.

Mit IntelliLink, unserem einzigartigen Infotainment-System.
Und den effizientesten Motoren aller Zeiten, ab nur 99 g/km CO₂.^{**}

opel.ch

^{*}Insignia ST 1.4 Turbo, 1364 cm³, 103 kW (140 PS), 5-Türer, LP CHF 32'350.-, Kundenvorteil CHF 4'000.-, neuer VP CHF 28'350.-. **131 g/km CO₂**, Ø-Verbrauch 5,6 l/100 km, Energieeffizienz C. Abb.: Insignia ST Cosmo 1.6 Turbo, 1598 cm³, 125 kW (170 PS), LP inkl. Swiss Pack Cosmo und Sonderausstattung CHF 44'490.-, Kundenvorteil CHF 4'000.-, neuer VP CHF 40'490.-. **146 g/km CO₂**, Ø-Verbrauch 6,2 l/100 km, Energieeffizienz D. Ø CO₂ aller verkauften Neuwagen in CH = 148 g/km.

^{**}Insignia Lim. 2.0 CDTI, **99 g/km CO₂**, Ø-Verbrauch 3,7 l/100 km (Benzinäquivalent 4,1 l/100 km), Energieeffizienz A.



Wir leben Autos.



Dashcams, Fluch oder Segen?

Alle haben sie eines gemeinsam: Sie beobachten das Geschehen vor dem Fahrzeug auf der Strasse und – je nach Objektiv – auch daneben oder sogar in der Luft (Meteoriteneinschlag in Russland). Und zeichnen dieses ungefragt auf. Die Rede ist von Dashcams. Spätestens seit dem spektakulären LKW-Unfall auf der A1 im Januar 2014 weiss man auch in der Schweiz, dass Fahrzeuge einiger Zeitgenossen mit diesen technischen Helfern ausgerüstet unterwegs sind.

Roadrunner oder Unfallkamera

Die meisten kleben hinter der Windschutzscheibe von Strassenfahrzeugen. Und sie heissen «Roadrunner», «CarCamOne», «Roadeyes», «Visiondrive» oder ganz schlicht und einfach «Unfall-Kamera». Die etwas unauffälligeren Typen sind eher von der kleineren Bauart und am Rückspiegel montiert. Und dann gibt es noch die Monster, welche mit klobigen Platten auf dem Armaturenbrett befestigt wurden.

Dashcam für den modernen FS-Unterricht

Nun ist es die Aufgabe der Redaktion, Ihnen, verehrte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, Informationen für Ihre tägliche Arbeit zu vermitteln.

Denn wir sind der Meinung, dass die Dashcam den Fahrschulunterricht bereichern kann. Dabei sollten Sie bitte auf folgende Details achten:

- Vor der Anschaffung überlegen, wie Sie die Daten einsetzen wollen
- Entsprechendes Gerät wählen (Montageart, Speicherkapazität, Stromversorgung, Winkel der Linse)
- Dashcam ausserhalb des permanenten Sichtfeldes anbringen
- Im Anschluss an die Fahrstunde mit der Schülerin/dem Schüler aufgezeichnete Situationen besprechen und anschliessend alle Daten löschen
- Spezielle Situationen im Verkehrskundeunterricht VKU präsentieren und mit der Klasse diskutieren (Daten länger speichern)
- Bei Präsentationen auf externen Geräten und vor Publikum müssen Personen und Kennzeichen unkenntlich gemacht werden
- Aufgezeichnete Daten niemals ins Internet stellen
- Aufgezeichnete Daten ohne Genehmigung von erkennbaren Personen nicht kopieren und/oder weitergeben

Die 2. Linse macht's

Das Einverständnis der/des lenkenden Schüler/ in vorausgesetzt machen Kameras mit einer zweiten Linse in den Fahrzeuginnenraum gerichtet durchaus Sinn. Bei der Wiedergabe im Splitscreenformat (parallele Wiedergabe der Aufzeichnung des Geschehens von beiden Linsen auf einem Monitor) kann so die Reaktion der/des Schüler/in auf bestimmte Situationen im Strassenverkehr beurteilt werden.

Empfehlungen

In den folgenden Beiträgen erklären Datensammler (Wikipedia), Datenschützer (Hanspeter Thür), Verkehrsjuristen und ein Onlinehändler ihre Sicht des Einsatzes von Dashcams und geben Empfehlungen für die Verwendung der damit aufgezeichneten Daten.



Was ist eine Dashcam?

Als Dashcam (englisch dash board «Armaturenbrett»; camera «Kamera») wird eine Videokamera in Fahrzeugen bezeichnet, die während der Fahrt laufend aufzeichnet. Die Kamera wird meist am Armaturenbrett oder an der Windschutzscheibe befestigt. Als Befestigungsmaterial werden oft Saugnapfhalterungen oder Klebepads verwendet.

Aufzeichnung im Loop

Bei einer Dashcam werden, im Gegensatz zu herkömmlichen Videoaufnahmesystemen, ununterbrochen Aufnahmen in einer Schleife gespeichert. Nach Ablauf einer programmierbaren Zeit oder bei Erreichen des Limits des Speichermediums werden ältere Aufnahmen überschrieben. Diese Funktion wird oft als Loop-Aufnahme bezeichnet. Die Inhalte werden digital gespeichert. Typischerweise unterstützt werden SD Memory Cards und microSD-Karten bis zu 32 GB (SDHC) und bei neueren Dashcams bis zu 64GB (SDXC) Speicherkapazität. Überwiegend werden die Videodaten nach dem H.264-Standard gespeichert, so dass sich die Aufnahmen auf den meisten handelsüblichen Computersystemen betrachten lassen.

Kleines 1x1 der Technik

Viele Kameras besitzen einen Beschleunigungssensor (G-Sensor), der im Falle eines Unfalls das aktuelle Video mit einem Schreibschutz versieht. Damit wird sichergestellt, dass das Video nicht überschrieben wird. Bei falscher Justierung und einer holprigen Fahrt kann dies jedoch zu ungewollten Auslösern des Schreibschutzes führen. In einigen Autokameras ist der Bewegungssensor ein- sowie ausschaltbar sowie die Empfindlichkeit regulierbar.

Manche Dashcams verfügen über einen integrierten GPS-Empfänger. Die hieraus ermittelten Daten, die jeweilige Position und die gefahrene Geschwindigkeit, können so direkt in die Aufnahmen eingeblendet oder je nach Modell zur späteren Auswertung genutzt werden.

In immer mehr Dashcams findet die aus dem Bereich von Überwachungskameras beliebte WDR-Technologie (engl. Wide Dynamic Range) ihren Einsatz. Diese Technologie ähnelt ein wenig der HDR-Technologie aus der Fotografie und wird über den Bildsensor gesteuert. Der Einsatz einer Dashcam mit WDR-Technologie hat den Vorteil, dass Anpassungen an sich schnell ändernde Lichtverhältnisse möglich



sind. Zudem ermöglicht der Einsatz von WDR, dass auch unter sehr schlechten Lichtverhältnissen und bei schwachem Licht noch kontrastreiche Videoaufnahmen möglich sind.

Alternative Systeme

Eine zumindest teilweise Alternative zu Dashcams sind sogenannte Dashcam-Apps. Anstelle einer eigenen Hardware handelt es sich hierbei um eine reine Softwarelösung in Form einer Mobile App für ein Smartphone. Diese bieten gewöhnlicherweise bereits die nötigen Komponenten wie Kamera, GPS und Beschleunigungssensor. Besonders für das Betriebssystem Android und für das iPhone gibt es zahlreiche solcher Dashcam-Apps. Während Dashcam-Geräte zwischen 30 und 400 Schweizer Franken kosten, sind die meisten Dashcam-Apps gratis oder für wenige Franken zu haben. Da jedoch Dashcam-Geräte gegenüber Dashcam-Apps in der Regel fest montiert sind und nicht vor und nach jeder Fahrt de- und montiert werden müssen, bieten Dashcam-Geräte wie auch dedizierte Navigationsgeräte einen höheren Bedienkomfort. Zudem muss erwähnt werden, dass Smartphone-Kameras nicht dafür ausgelegt sind, z. B. eine Nachtfahrt aufzunehmen. Die Videoqualität und der Weitwinkel von derzeitigen Dashcams erreichen einen Blickwinkel von bis zu 160 Grad und sind somit einem Smartphone überlegen. Insofern eignen sich Dashcam-Apps eher für spontane Aufnahmen.

Verwendung und Geschichte

Autofahrer installieren diese Kameras, um Verkehrsabläufe zu dokumentieren und so die Frage des Verschuldens von Verkehrsunfällen zu beweisen oder Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer zur Anzeige bringen zu können oder zur Dokumentation von Polizeikontrollen. Allerdings kann sich bei einem Eigenverschulden die Dashcam-Aufnahme auch zum Nachteil des Besitzers auswirken, da die Polizei je nach Land das Recht besitzt, die Aufnahme sicherzustellen.

Laut einem Online-Versandhändler war die Nachfrage nach Dashcams im Sommer 2013 noch gering, jedoch stark steigend.

In der Schweiz erlaubt, oder nicht?

Das Bundesamt für Strassen sieht in Dashcams keinen Verstoß gegen das Strassenverkehrsrecht, solange die Kamera das Sichtfeld des Lenkers nicht einschränkt und er die Kamera während der Fahrt nicht bedient. Demgegenüber sieht man im Amt des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten eine Verletzung des Datenschutzgesetzes, da bei Dashcam-Aufnahmen unweigerlich auch Personen zu erkennen sind und diese im Rahmen der vorgeschriebenen Transparenz nicht vorweg informiert werden. Aus diesem Grund veröffentlichte das Amt im Juli 2013 eine Erläuterung mit der Empfehlung, auf Dashcams zu verzichten.

Quelle: www.wikipedia.org



Aus der Sicht des Datenschützers

Erläuterungen zu Videoüberwachung in Fahrzeugen (Dashcam)

Der neuste Trend auf dem Markt der Videoüberwachung heisst «Dashcam». Diese Kameras werden in Fahrzeuge eingebaut, um das Geschehen auf der Strasse zu filmen. Die Gründe dafür reichen von reiner Unterhaltung bis zur Beschaffung von Beweismitteln bei Unfällen. In einigen Ländern sind solche Kameras gesetzlich oder durch die Haftpflichtversicherer vorgeschrieben, in der Schweiz jedoch verstösst ihr Einsatz gegen Grundsätze des Datenschutzgesetzes.

Videokameras für Fahrzeuge, so genannte Dashcams, erfreuen sich auch in der Schweiz wachsender Beliebtheit. Sie werden vermehrt eingesetzt, um die Strasse vor oder hinter dem Fahrzeug zu filmen, sei es zur Unterhaltung oder als Beweismittel bei Unfällen. Sind auf den Bildern Personen oder Fahrzeugkennzeichen erkennbar, gilt das als Bearbeitung von Personendaten, und die allgemeinen Bearbeitungsgrundsätze des Datenschutzgesetzes müssen beachtet werden (vgl. unser Merkblatt «Videoüberwachung durch private Personen»). Dies ist beim Einsatz von Dashcams jedoch oft nicht der Fall. Das Filmen der Strasse um das Fahrzeug herum durch eine Privatperson führt unweigerlich zu einer privaten Videoüberwachung des öffentlichen Grunds. Eine solche ist nur in sehr engen Grenzen zulässig, wie wir in unseren Erläuterungen zur «Videoüberwachung des öffentlichen Raums durch Privatpersonen» aufzeigen. Diese Grenzen werden beim Betrieb von Dashcams in der Regel nicht eingehalten.

Grundsätzlich kann jede Person, welche sich auf einer Strasse aufhält, von diesen Kameras erfasst werden. Dabei weiss man in der Regel nicht, dass man gefilmt wird; die Datenerfas-

sung gelangt allenfalls dann zur Kenntnis der betroffenen Personen, wenn es zu einem Unfall gekommen ist und die Beteiligten mit den Aufnahmen konfrontiert werden. Die Datenbearbeitung geschieht heimlich und verstösst gegen den Grundsatz der Transparenz. Dies wiegt schwer, verunmöglicht es doch den betroffenen Personen, ihre aus dem Persönlichkeitsschutz fließenden Rechte (Auskunftsrechte, allfällige Klagerechte, vgl. Leitfaden «Die Rechte der betroffenen Personen bei der Bearbeitung von Personendaten») geltend machen zu können. Ein derart gravierender Verstoss gegen datenschutzrechtliche Prinzipien lässt sich bei Kamerafahrten zur reinen Unterhaltung (wenn also z.B. eine besonders spektakuläre Fahrt aufgezeichnet und anschliessend veröffentlicht werden soll) nie rechtfertigen, weshalb bei solchen Aufzeichnungen keine Personen erkennbar sein dürfen. Aber auch Aufzeichnungen zu Beweis Zwecken sind vor diesem Hintergrund problematisch.

Auch der Grundsatz der Verhältnismässigkeit wird beim Einsatz von Dashcams oft verletzt. Wird die Kamera zur Gewinnung von Beweismitteln betrieben und filmt dabei ständig (also nicht nur im Ereignisfall wie z.B. bei einem Unfall), beschränkt sich die Datenbearbeitung nicht auf diejenigen Personen, die in das Ereignis verwickelt sind oder sich regelwidrig verhalten. Vielmehr werden wahllos Daten sämtlicher Personen aufgezeichnet, die sich im Aufnahmebereich der Kameras aufhalten. Dieses Vorgehen steht zum verfolgten Zweck in keinem Verhältnis, da alle Verkehrsteilnehmer unter Generalverdacht gestellt werden und eine Datenbearbeitung auf Vorrat vorgenommen wird. Damit unterscheidet sich das Vorgehen denn auch wesentlich von demjenigen der Polizei, welche bei Patrouillenfahrten Daten in der Regel nur dann aufzeichnet, wenn sie einen konkreten Verkehrsregelverstoss beobachtet oder zumindest einen begründeten Verdacht hat.



Zusammenfassend halten wir fest, dass der Einsatz von Dashcams auf öffentlichen Strassen in der Regel das Transparenz- und das Verhältnismässigkeitsprinzip verletzt, sofern die gewonnenen Bilder einer bestimmten Person zugeordnet werden können. Diese Verstösse sind als schwerwiegend einzustufen und können demnach nur mit einem entsprechend schwerer wiegenden privaten oder öffentlichen Interesse gerechtfertigt werden.

Ein solcher Rechtfertigungsgrund ist normalerweise nicht gegeben, so dass die Aufnahmen eine widerrechtliche Persönlichkeitsverletzung darstellen. Die Gewährleistung der Verkehrssi-

cherheit ist klassische Polizeiaufgabe und nicht Sache privater Verkehrsteilnehmer und gilt also nicht als Rechtfertigungsgrund. Aber auch das an sich nachvollziehbare Interesse, bei Unfällen Bilder als Beweismittel zur Hand zu haben, ist kein den Persönlichkeitsschutz überwiegendes Interesse, zumal diese Bilder oft keine eindeutige Version des Sachverhalts wiedergeben.

Aus diesen Gründen ist auf den Einsatz von Dashcams auf öffentlichem Grund zu verzichten.

Quelle: Eidgenössischer Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragter (EDÖB)

Stand: Juli 2013

§

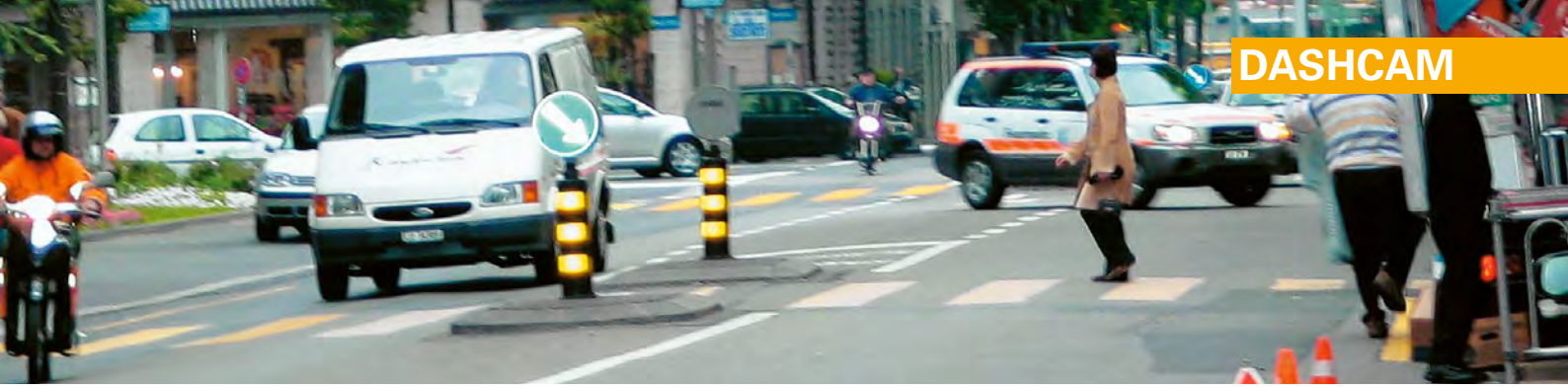
Das sagen Verkehrsjuristen

Zulässigkeit von Dashcams im Strassenverkehr?

Seit dem Lastwagenunfall vom 13. Januar 2014 auf der Autobahn A1 sind Dashcams schweizweit bekannt geworden. «Dashcam» steht für eine Kamera («cam»), die auf dem Armaturenbrett («dash board») festgemacht wird und von dort aus durch die Windschutzscheibe den Verkehr aufnimmt. Sie funktionieren ähnlich wie die Kameras, welche beispielsweise auf den Helmen einiger Ski- und Snowboardfahrer den Tag über den Spass im Schnee aufzeichnen. Jedoch werden die Aufnahmen je nach Einstellung überschrieben und nur im Falle eines Unfalls mit einem sog. Schreibschutz gesichert. Diese Sicherung wird durch abruptes Bremsen ausgelöst, unter Umständen jedoch auch durch eine holprige Fahrt.

Dashcams waren bis im vergangenen Sommer auf Schweizer Strassen relativ selten zu sehen, die Verkaufszahlen sind seither jedoch stark gestiegen. Insbesondere in Russland gehören Dashcams zur Grundausstattung jedes Autos, mit dem Ziel, die eigene Unschuld in einem der häufig stattfindenden Unfälle beweisen zu können. Dies ist denn auch die eigentliche Funktion dieser speziellen Kamera: Die Aufnahmen sollen als Beweismittel dienen, sobald sich ein Unfall ereignet.

Grundsätzlich stellen sich bei der Verwendung von Dashcams verschiedene Fragen. Ist eine Dashcam überhaupt zulässig, sprich darf sie an der Windschutzscheibe, am Armaturenbrett oder an einem anderen Ort platziert werden? Was geschieht mit den Aufnahmen? Widersprechen diese nicht dem Datenschutzgesetz?



Dashcam-Platzierung

Die Frage der Platzierung bzw. der Verwendung und Handhabung kann vermutlich analog des Gebrauchs von Navigationsgeräten und Mobiltelefonen beantwortet werden. Gemäss Art. 71 Abs. 5 VTS darf die Sicht des Fahrzeuglenkers nicht beeinträchtigt werden. So darf die Dashcam nur so platziert werden, dass sie das Sichtfeld auf keinen Fall stört. Weiter schreibt der Gesetzgeber vor, dass der Fahrzeuglenker das Fahrzeug stets beherrschen (Art. 31 SVG) und die Aufmerksamkeit immer der Strasse und dem Verkehr zugewandt sein muss (Art. 3 VRV). Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und die Polizei sind sich einig, dass die heute üblichen Navigationsgeräte an bzw. vor der Windschutzscheibe unter gewissen Bedingungen toleriert werden, ausser natürlich es entsteht eine Gefährdung für die anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere durch Bedienung während des Fahrens. Dies gilt auch für die Dashcam.

Datenschutz

Die zweite Frage betrifft das Tätigen und die Verwendung der Kameraaufnahmen. Gemäss dem Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten (EDÖB) verstösst der Einsatz gegen die Grundsätze der Transparenz und der Verhältnismässigkeit des Datenschutzgesetzes. Sobald nämlich Personen oder Fahrzeugkennzeichen auf Aufnahmen von Privatpersonen erkennbar sind, werden Personendaten bearbeitet und dies kommt der Videoüberwachung des öffentlichen Grundes gleich, was Privatpersonen nur in sehr engen Grenzen gestattet ist. Problematisch ist vor allem, dass die Gefilmten in aller Regel nichts davon wissen und auch nicht um Erlaubnis gefragt werden, sowie der Umstand, dass nicht nur die an einem Unfall Beteiligten aufgezeichnet werden können. Hier stehen die

Interessen des Persönlichkeitsschutzes einer möglichen Beweissicherung entgegen. Ob der Zweck der Beweissicherung noch innerhalb der Gesetzesgrenzen liegt, muss von Fall zu Fall entschieden werden und die Zulässigkeit liegt im Ermessen des zuständigen Richters; vorausgesetzt, die Kamera behindert den Fahrzeuglenker nicht beim sicheren Fahren.

Nutzen und Gefahren

Zudem eröffnen sich weitere rechtliche Problematiken: Darf die Polizei eine Dashcam einfach aus dem Auto entfernen oder begeht sie dadurch «Hausfriedensbruch»? Darf eine verboten genutzte Dashcam als Beweismittel dienen? Bei Dashcams, auf deren Aufnahmen die aktuelle Geschwindigkeit angezeigt wird, läuft der Fahrzeuglenker im Falle einer Geschwindigkeitsübertretung die Gefahr einer Selbstbelastung. Jeder Dashcam-Nutzer muss selbst abwägen, ob er durch den Dashcam-Einsatz Vorteile (Spass, eigene Beweisvorteile usw.) ziehen oder aber auch Nachteile (Beweis eigener Fehler) im Falle eines Selbstverschuldens erleiden will.

Noch keine Gerichtsentscheide

Was tatsächlich erlaubt ist und was nicht, wird sich weisen, denn Gerichtsentscheide gibt es in dieser Frage noch keine. Aufgrund der steigenden Anzahl benutzter Dashcams wird es in Zukunft zu polizeilichen Verzeigungen kommen und somit auch zu richterlichen Urteilen. Ob und wie weit einer Dashcam-Aufnahme Beweismittelcharakter zukommen wird oder kann, kommt wahrscheinlich auf den konkreten Einzelfall an. Die Zukunft wird die Dashcam-Möglichkeiten weisen.

Quelle: www.verkehrs-recht.ch



Auswahl Onlinehandel

In Zusammenarbeit mit dem Onlineversand Brack Electronics AG in Mägenwil hat die Redaktion eine Auswahl von Dashcams zusammengestellt. Drei Modelle in den Preiskategorien bis 100 Franken und über 100 Franken haben wir näher angeschaut und für Sie bewertet.

bis CHF 100.–

DCAM-005

Hersteller: Gembird

Die Einfache

Die DCAM-005 von Gembird ist eine einfache, robuste Dashcam mit integriertem Mikrofon und Nachtsichtfunktion. Dank Beschleunigungssensor erkennt das Gerät abrupte Manöver und speichert die Aufnahmen der 20 Sekunden bis zum Vorfall auf microSD-Speicherkarte.

- + integrierter Bildschirm
- + hochwertige Verarbeitung
- + integriertes Mikrofon und Nachtsichtfunktion
- + G-Sensor zur automatischen Datensicherung bei Unfällen
- + 2,7"-Display
- mässige Bildqualität

Art.-Nr. 270297

Preis auf Brack.ch: **CHF 79.–**

Verfügbarkeit: ab Lager erhältlich.



über CHF 100.–

f310 Car Camcorder

Hersteller: HP

Der Alleskönner

Die HP f310 startet die Aufnahme wahlweise automatisch bei Zündung des Motors. Dank GPS zeichnet die Kamera auch Fahrgeschwindigkeit und Position mit. Anhand von Sensoren erkennt die HP f310 Bewegungen und Kollisionen. Zur Kamera gibt es eine Software, anhand derer sich die Fahrten mit allen aufgezeichneten Daten auswerten lassen.

- + GPS-Aufzeichnung
- + 3G-Bewegungssensor
- + Full-HD
- + Weitwinkel-Objektiv
- gehobener Preis

Art.-Nr. 283708

Preis auf Brack.ch: **CHF 179.–**

Verfügbarkeit: ab Lager erhältlich.



DCAM-006

Hersteller: Gembird

Die Zweiäugige

Die Gembird DCAM-006 verfügt nebst der Hauptkamera für das Geschehen vor dem Fahrzeug über eine schwenkbare zweite Linse, die entweder den Fahrer, die Rückbank oder aus dem Seitenfenster aufnimmt. Kollisionen erkennt das robuste Gerät dank eines Sensors. Dank Infrarot-Nachtsicht erzeugt es auch bei schlechten Lichtverhältnissen brauchbare Aufnahmen.

- + zwei Kameralinsen
- + zweite Linse 180 Grad drehbar
- + 5 Megapixel
- + Nachtsicht
- 20 cm breit

Art.-Nr. 303449

Preis auf Brack.ch: **CHF 124.–**

Verfügbarkeit: in Kürze erhältlich.





SECURITAS

Mit Sicherheit eine interessante Stelle.

Verkehrsdienst 20% bis 60%

Die Tätigkeit umfasst die Verkehrsregelung von einspurigen Strassenabschnitten bei Baustellen, aber auch die komplexe Verkehrsregelung auf Strassenkreuzungen sowie das Stauraummanagement auf Autobahnen.

Anforderungen:

- gesundes Durchsetzungsvermögen
- körperlich belastbar, robust und wetterfest
- zeitlich flexibel einsetzbar (Tag-/Abend-/Nachtdienste; werktags/Wochenenden)
- kein bestimmtes Arbeitspensum benötigt (Arbeitsanfall saisonal schwankend zwischen ca. 20% bis 60%)
- Führerausweis Kat. B und eigenes Auto

Wir bieten:

- Aus- und Weiterbildungen im Verkehrsdienst
- Gründliche Einführung in Ihren neuen Aufgabenbereich
- Abwechslungsreiche Einsätze in der Zentralschweiz
- Zweckmässige Uniform und Ausrüstung

Senden Sie uns Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit Foto an Securitas AG, Myriam Hunkeler, PF 3839, 6002 Luzern, 041 226 26 55, myriam.hunkeler@securitas.ch



Wir sind da wo Sie sind!

- Cazis
- Emmen
- Erstfeld
- Frick
- Hinwil
- Nottwil
- Seelisberg
- Sissach
- Spreitenbach
- Trubschachen
- Zürich



Weiterbildungsprogramm und Anmeldung:
www.verkehrsschulung.ch / Tel. 061 333 06 59



SanPool Nothilfeinstruktor

Wir sind die SanPool und stehen für Integrität



Daniela Schmitt



Nadia Rougebief



Esther Uebersax



Ralf Stelzner



Andrea Catania



Didier Gonzalez



Markus Lenherr



Daniel Uebersax

Über alpha, beta oder gamma, wissen Sie bald nicht mehr, welcher Kurspartner nun der richtige ist?

Partnerschaft misst sich nicht allein am Ausweispreis
Die SanPool bildet und bindet seit über 10 Jahren Ausbilder für Nothilfekurse. Wir schulen auch bestehende Instruktoren auf unser ansprechendes Kurskonzept um und dies geradezu **kostenlos**.

Unser Nothilfeausweis kostet 19 CHF, und das ist er Wert

Grundkurs, Weiterbildung oder Umschulung?

Wir freuen uns auf Sie!



Tel. 061 602 06 06
www.sanpool.ch

DOPPELPEDALEINBAU



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

Kurzfilm auf unserer Homepage!

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

Verlangen Sie eine Offerte bei:

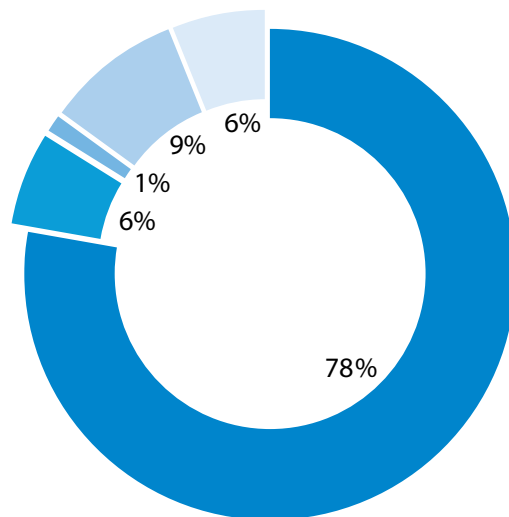


www.autograedelag.ch
E-Mail: autograedelag@bluewin.ch



Statistik Führerprüfungen 2013

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) erhebt periodisch die Zahl der in den verschiedenen Kategorien abgelegten praktischen und theoretischen Führerprüfungen. Dies ermöglicht Langzeitvergleiche, u. a. beim Anteil bestandener Prüfungen: Bei der Theorieprüfung schwankt die Erfolgsquote zwischen 62 % und 73 %, bei der praktischen Prüfung zwischen 64 % und 66 %.



Anteile theoretischer Führerprüfungen nach Kategorien 2013
Quelle: Strassenverkehrsämter CH + FL, vgl. Zahlen und Erklärungen im Anhang

Theoretische Führerprüfung 2013

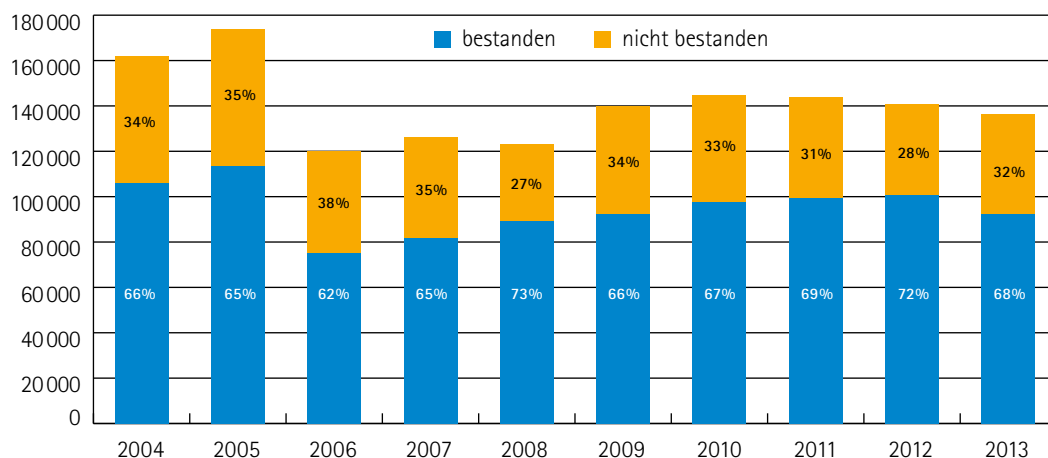
Bei den Schweizer Strassenverkehrsämtern wurden 2013 über 176 000 theoretische Führerprüfungen abgelegt, am häufigsten die sogenannte Basistheorieprüfung für die Kategorien A/A1 (Motorrad) und B (Personenwagen).

Kat. A/A1+B	78%
Kat. C/C1+D/D1	6%
Kat. CZV	1%
Kat. M (Mofa)	9%
Kat. F+G	6%

Basistheorie 2004–2013 (Kat. A/A1 und B)

2013 versuchten die Kandidatinnen und Kandidaten 136 459 Mal, die 50 Fragen in der Basistheorieprüfung mit jeweils drei Antwortmöglichkeiten zu beantworten. 92 244 Mal wurde die Prüfung bestanden. In 44 215 Fällen wurde

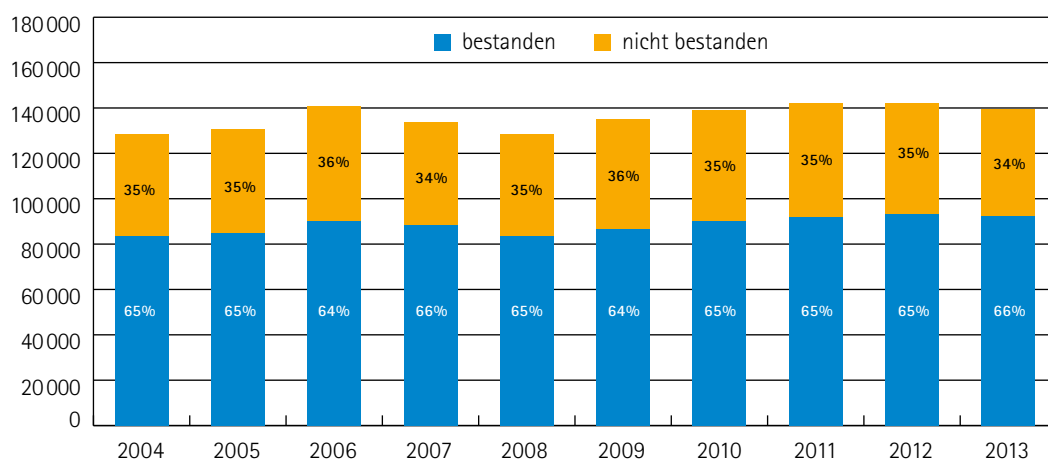
die erforderliche Zahl richtiger Antworten nicht erreicht. 68 % Kandidatinnen und Kandidaten waren erfolgreich. Für das Bestehen der Prüfung wurden im Durchschnitt also 1,48 Versuche benötigt.



Theorieprüfung Kat. A/A1 und B
2004–2013, Quelle: Strassen-
verkehrsämter CH + FL

Praktische Prüfung

139 381 Personen meldeten sich zur praktischen Prüfung der Kat. B bzw. 34 590 zur praktischen Prüfung der Kat. A/A1. Auch für diese Prüfung waren im Durchschnitt 1,51 bzw. 1,49 Anläufe erforderlich.



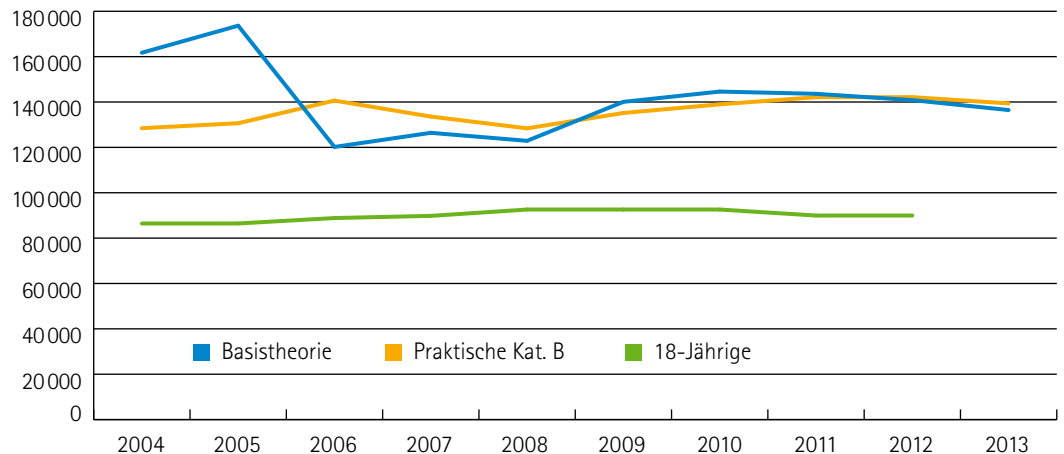
Praktische Prüfung Kat. B
2004–2013, Quelle: Strassen-
verkehrsämter CH + FL

Die beiden Diagramme zeigen stärkere Schwankungen der Erfolgsquote bei den theoretischen Prüfungen im Vergleich zur praktischen Führerprüfung der Kat. B. Der Unterschied ist auf die laufenden Anpassungen der Fragen in den Theorieprüfungen zurückzuführen, die einerseits aufgrund geänderter Vorschriften und andererseits mit dem Ziel erfolgen, dass die Prüfung nicht in erster Linie mit Auswendiglernen bestanden wird, sondern zeigt, ob die Verkehrsregeln in konkreten Situationen ver-

standen und richtig angewendet werden. In den Monaten nach grösseren Änderungen sinkt jeweils die Erfolgsquote, um sich einige Zeit später wieder auf dem Durchschnittsniveau einzupendeln. Bei der praktischen Führerprüfung bleiben die Anforderungen hingegen konstant, die Erfolgsquote schwankt deshalb nur ± 2 Prozentpunkte (64–66%). Ein Drittel der Kandidatinnen und Kandidaten ist beim Antritt der praktischen Führerprüfung noch nicht prüfungsreif.

Anzahl Prüfungen und 18-Jährige

Prüfungen Basistheorie und praktische Prüfung Kat. B 2004–2013 im Vergleich mit der Zahl in der Schweiz wohnhafter 18-Jähriger
Quellen: Strassenverkehrsämter CH + FL, Bundesamt für Statistik



Die stark erhöhte Zahl abgelegter Theorieprüfungen in den Jahren 2004 und 2005 hat keine demographischen Gründe, wie die mehr oder weniger gleichbleibende Zahl 18-jähriger Personen in der Schweiz zeigt. Die Spitze ist auf die Einführung der Zweiphasenausbildung im Jahr 2005 zurückzuführen, als sich zahlreiche Personen kurzfristig noch einen Lernfahrausweis nach bisherigem Recht besorgten, um so die dreijährige Probezeit und die WAB-Kurse zu vermeiden.

11 087 Kandidatinnen und Kandidaten absolvierten eine der Theorieprüfungen für schwere Motorwagen (Kat. C/C1, D/D1). Sie benötigen

dafür im Durchschnitt über zwei Anläufe (2,23). Auch die schriftliche Prüfung für den Fähigkeitsausweis gemäss Chauffeurzulassungsverordnung CZV (1220 Prüfungen, 598 bestandene Prüfungen) erforderte im Durchschnitt zwei Versuche. 9825 Mal wurde die Prüfung für die Kategorien F+G (Motorfahrzeuge bis 45 km/h und landwirtschaftliche Fahrzeuge) abgelegt und 6071 Mal bestanden, was einer Erfolgsquote von 61,8% entspricht. Bei der Kat. M (Motorfahrräder) ist die Erfolgsquote bei 15 717 abgelegten und 9671 bestandenen Prüfungen gleich wie bei der Kategorie F+G.

Quelle: Medienstelle asa, www.asa.ch

Fahrschulpedalen

- Professionell verbaut
- Erfahrung seit 1951
- Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
- Auch Einzelanfertigungen
- AB 1440.- Franken
- PW und Lastwagenpedalen
- Schön ausgeschnittene Verschalungen sind nicht Glücksache, sondern eine Trütsch Sache.



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Winterthurerstrasse 694, 8051 Zürich

Tel: 044 320 01 53
Fax: 044 320 01 58

www.truetsch-ag.ch
info@truetsch-ag.ch



asa informiert

Anhörung zur Neuregelung der Nachprüffristen

Das Bundesamt für Strassen hat die Anhörung zur Neuregelung der Nachprüffristen eröffnet. Der Vorstand der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen im Grundsatz und wird im Rahmen der Bearbeitung der Vorlage zu den einzelnen Positionen Stellung nehmen.

Erste Kontrolle nach sechs Jahren

Die Anhörung zur Neuregelung der Nachprüffristen beinhaltet eine bedeutende Änderung. Neu sollen Personenwagen und Motorräder sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung zur ersten amtlichen Kontrolle (vorgeführt werden – Anmerkung der Redaktion). Bislang gilt eine Frist von vier Jahren. Die weiteren Kontrollen – 2. Prüfung innerhalb von drei Jahren und anschliessend regelmässige Prüfung alle zwei Jahre – werden beibehalten.

Mängel erst nach fünf bis sechs Jahren

Die geplante Anpassung der Frist bis zur 1. Kontrolle stützt sich unter anderem auf die durch die Mängelstatistik gewonnene Erkenntnis (Quelle: Bericht des ASTRA zur Überprüfung der Nachprüffristen von Strassenfahrzeugen), dass bei jungen Fahrzeugen grössere technische Mängel erst nach fünf bis sechs Jahren auftreten.

Strassenverkehrsämter sind gefordert

Nun sind auch die Strassenverkehrsämter aufgefordert, zum Verordnungsinhalt Stellung zu nehmen. Der Vorstand der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen im Grundsatz und wird im Rahmen der Bearbeitung der Vorlage zu den einzelnen Positionen Stellung nehmen.

asa befürwortet die Vorlage

Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Veränderungen der Prüffristen sind für die Zulassungsstellen verantwortbar. Die Vorlage wird aus folgenden Gründen befürwortet:

- Die Verkehrssicherheit wird nicht beeinträchtigt
- Der technischen Entwicklung der Fahrzeuge und der Wartungsqualität der Fahrzeuge in der Schweiz wird Rechnung getragen
- In den ersten zehn Betriebsjahren wird beispielsweise bei Personenwagen und Motorrädern die Zahl der Kontrollen lediglich um eine Prüfung von drei auf zwei Kontrollen reduziert
- Die Eigenverantwortung wird massvoll gefördert
- Ein grosser Teil der Fahrzeuge wechselt innerhalb von drei bis fünf Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung den Halter (Ablauf Leasingdauer). Dann erfolgt freiwillig die für den Fahrzeughandel wichtige Fahrzeugprüfung

Der Vorstand der asa erwartet, dass in den Kantonen geeignete Massnahmen ergriffen werden, um die neuen Prüffristen einzuhalten.

Bern, 9. April 2014

Quelle: Medienstelle asa, www.verkehrszulassung.ch



Sicherheitstipp

Schwere Töffunfälle vermeiden

Obwohl die Zahl der Motorradfahrer unter den Schwerverletzten und Getöteten im Strassenverkehr im letzten Jahrzehnt zurückgegangen ist, bleibt das Unfallrisiko der Biker überproportional hoch.

In der Schweiz verletzten sich im Durchschnitt der letzten fünf Jahre rund 4500 Motorradfahrer jährlich, 74 starben. Töfffahrer machen 22% der Getöteten und 30% der Schwerverletzten im Strassenverkehr aus. Das Risiko pro gefahrenen Kilometer, schwer zu verunfallen, ist bei Motorradfahrern gegenüber PW-Insassen um den Faktor 30 erhöht. Dies ergibt sich aus der Analyse des Unfallgeschehens im aktualisierten Sicherheitsdossier «Motorradverkehr» der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

ABS dringend empfohlen

Im Dossier wird nebst einer Vielzahl anderer Präventionsmassnahmen auf den hohen Sicherheitsgewinn des Antiblockiersystems (ABS) bei Motorrädern hingewiesen. Gemäss Studien können durch ABS tödliche Motorradunfälle um rund 30–40% reduziert werden. Angesichts dieses enormen Schutzpotenzials haben der TCS und die bfu eine Aktion durchgeführt, um ABS in der Praxis zu testen, und empfehlen aufgrund der Ergebnisse nachdrücklich, bei einem Kauf eines neuen oder gebrauchten Motorrads ein Modell mit ABS zu wählen.

Passende Schutzkleidung

Ebenfalls von hoher präventiver Bedeutung ist die richtige persönliche Schutzausrüstung der Motorradfahrer. Dazu gehört neben dem Motorradhelm, der in der Schweiz gesetzlich vor-

geschrieben ist, eine Kleidung, die den Motorradfahrer auch unterhalb des Kopfes schützt. Noch verzichten zu viele Motorrad- und vor allem Rollerfahrer auf protektive Kleidung. Um dem entgegenzuwirken, gibt die bfu neu einen Flyer mit den wichtigsten Informationen zur richtigen persönlichen Schutzausrüstung für Motorrad- und Rollerfahrer heraus.

Vorausschauend fahren

Oftmals geraten Biker unverschuldet in schwere Zweierkollisionen. Aufgrund ihrer schmalen Silhouette werden sie zu spät erkannt oder gar gänzlich übersehen. Mit einer defensiven und vorausschauenden Fahrweise können die Biker selber viel zur eigenen Sicherheit beitragen. Dies zu vermitteln ist das Ziel der Kampagne «Stayin' Alive», welche die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS) gemeinsam mit der bfu dieses Jahr lanciert hat. Finanziell unterstützt wird die Kampagne durch den Fonds für Verkehrssicherheit FVS.

Am 1. Mai 2014 wurde anlässlich des «Aperitivo del motociclista», das jährlich durch TIMOTO organisiert wird, in der Vallemaggia die Kampagne «Stayin' Alive» auch in der italienischen Schweiz lanciert.

Weitere Informationen: www.stayin-alive.ch

Quelle: bfu-Medienstelle, www.bfu.ch

Bilder: www.flickr.com



Die neue Gratis-App für clevere Fahrschulen!

Der einfachste Weg, mehr Schülerempfehlungen zu erhalten.

Mit dieser App senden Sie Ihren Fahrschülern zur erfolgreichen Fahrausbildung eine originale Glückwunschkarte elektronisch zu. Viele Ihrer Fahrschüler werden diese über Facebook mit den Freunden teilen und so Ihre Fahrschule empfehlen.

Alle Infos unter
www.fahrlehrer.ch/gratisapp



App: Fahrlehrer.ch

FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint
am 26. September 2014.
Anzeigen-/Redaktionsschluss:
1. September 2014



Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

Praktische Anwendung von Fahrhilfen (Offroadkurs)

08.09.2014 Eventcenter Seelisberg

Neuerungen aus der Verkehrsmedizin

19.09.2014 in Egerkingen

Jede Sekunde zählt – Polizei und Feuerwehr im Einsatz

04.09.2014 in Zug

Weitere FL/Moderatorenkurse: www.hkws.ch

Anerkennung: Jeweils 1 Tag Fahrlehrer Kat. B

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



Revex FLEX
EINFACH GENIALE DOPPEL PEDALE

ÜBERALL IN DER SCHWEIZ

WIR KOMMEN ZU IHNEN!
MOBILER EINBAUSERVICE



Fon: +41 (0) 71 5 11 37 99

Mail: info@revex-flex.de



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



Der Bucklige aus Göteborg

Der PV444A war der erste Buckel-Volvo. Er begründete vor 80 Jahren den Ruf der Schweden als innovative und sicherheitsbewusste Autohersteller.

Anders als Victor Hugos Glöckner von Notre-Dame in Paris kann man den Buckligen aus Göteborg kaum hässlich nennen. Der Beiname «Buckel-Volvo» wurde dem PV444 angeheftet, weil er von 1947 bis 1965 gebaut wurde, als seine Form längst veraltet schien und mit dem modernen Amazon bereits ein Nachfolger parat stand.

Dass sich das Modell erfolgreich behaupten konnte, ist vor allem seinem Schöpfer Assar Gabrielsson zu verdanken. Als Mitgründer der Marke Volvo kannte er den schwedischen Automarkt seit 1926 und ahnte, dass das Publikum bald nach erschwinglichen Personenwagen verlangen würde. Noch während der Zweite Weltkrieg tobte, forcierte er die Entwicklung eines gezielt für die heimischen Bedürfnisse konzipierten «Volks-Volvo». Der «Personvagn» (PV) 444 war 1944 weltweit die einzige Neukonstruktion: Schon bei der Publikumsvorstellung

in der «Royal Tennis Hall» im September in Stockholm wurden 2300 Kaufverträge zum Preis von 4800 Kronen abgeschlossen.

Allerdings mussten die Kunden noch drei Jahre warten, bis die Autos ausgeliefert wurden. Streiks und technische Probleme sorgten für unerwartete Verzögerungen. Und weil Volvo das Versprechen für den Festpreis einlösen wollte, wurden die ersten paar tausend Exemplare mit Verlust verkauft.

Die Modellbezeichnung 444 soll vom Jahrgang '44 und 4 Sitzen abgeleitet sein. In einigen Quellen wird allerdings vermutet, dass die 40 PS namensgebend waren.

Für die Konstruktion wurde nur Bewährtes berücksichtigt: «Wir konstruieren, wir verbessern – aber wir erfinden nicht», lautete die Devise von Gabrielsson. Für den beschränkten

Heimmarkt wollte man kein teurer Pionier sein und verzichtete sogar auf Farben – die ersten drei Jahre gab es nur Schwarz.

Mit Helmer Petterson und Gustav Larson hatte der Firmenchef allerdings zwei kongeniale Ingenieure zur Seite, die nicht nur amerikanische Produktionsmethoden einführten, sondern das Auto mit der modernsten Technologie ausstatteten. Ob die Teile dafür aus den USA, England, Frankreich oder sogar dem kriegsversehrten Deutschland stammten, spielte keine Rolle. Selbst auf geschätzten Schwedenstahl verzichtete man anfänglich, weil tiefgezogenes Karosserieblech nur in den USA erhältlich war.

Trotzdem liess man nie einen Zweifel daran, dass es sich beim PV444 um ein schwedisches Auto handelte. Daran ändert auch nichts, dass alle Volvo trotz Linksverkehr in Schweden mit dem Steuer auf der linken Seite gebaut wurden. Die amerikanischen Importe waren ebenfalls linksgesteuert, und man fand es zu aufwendig, eine konstruktive Ausnahme zu machen.

Die selbsttragende Karosserie war modern und besonders verwindungssteif ausgelegt und das Sicherheitsglas der Windschutzscheibe eine Sensation. Ein Vorbote für den späteren Ruf der Marke.



Das Ersatzrad ist in einer Holzkiste untergebracht, der Rest des Kofferraums muss ohne Verkleidung auskommen.

Der Vierzylinder war eine moderne Neukonstruktion mit zentraler Nockenwelle und kurzem Hub. Die Stromlinienform der Karosserie sollte zu geringerem Benzinverbrauch beitragen. Der lag offiziell bei neun Litern auf hundert Kilometer. Das Auto sollte trotz moderner Auslegung robust, einfach und sparsam sein – und wurde gerade deshalb zum Grosserfolg.

40 PS sind alltagstauglich

Ganz im Norden der Schweiz, in Schleithelm bei Schaffhausen, wird eines der wohl ältesten Exemplare des PV444A des Landes gepflegt. Ein schwedischer Arzt hatte das Fahrzeug in den Achtzigerjahren in die Schweiz gebracht. Nach den schwedischen Fahrzeugpapieren gilt er als 1947er, aber seine Chassisnummer 5626 weist auf das Baujahr 1949 hin.

Die Nummerierung war bei der Produktion fortlaufend: 1947 von 1 bis 1920, 1948 von 1921 bis 4096 und so weiter. Der «Ur-Buckel» PV444A wurde bis 1950 nur 12 493 Mal gebaut, bevor ihn das B-Modell ersetzte beziehungsweise die Tradition fortsetzte – an der Optik wurde nicht viel geändert.

Die Blinker-Winker funktionieren tadellos, wurden aber bald durch den «Kuckuck» auf dem Dach ersetzt.



Das Armaturenbrett wurde symmetrisch gestaltet. Trotzdem gab es den Wagen nur mit Linkslenkung.

Ob es die sprichwörtliche Qualität ist, oder ob das Auto gut gepflegt und gewartet wurde, lässt sich nicht beurteilen. Jedenfalls erfolgte ausser einer Teillackierung nie eine Restauration.

Der Wagen lässt sich noch heute für den Alltag gebrauchen und schwimmt trotz seiner 40 PS im Verkehr mit. Nur Steigungen wie auf der Bergrennstrecke in Oberhallau mag er nicht – dort machen sich das Leergewicht von 940 Kilo plus zwei Passagiere bemerkbar.

Die Dreigangschaltung ist etwas gewöhnungsbedürftig, während der Fahrt stehen nur zwei Gänge zur Verfügung. Der erste Gang ist nicht synchronisiert und damit nur zum Anfahren zu gebrauchen. Immerhin schaltet man mit einem langen Stock unter dem Armaturenbrett, was dem Wagen ein wenig sportliches Flair gibt. Der Motor hat mit rund 93 Nm bei 2200/min genü-

In Bakelit gefasste Anzeigen für Batterie, Öl, Kilometerstand, Benzin und Wassertemperatur.



Knöpfe für Licht, Handgas und Choke – alles auf Schwedisch.



gend Drehmoment, um fehlende Gänge zu kompensieren.

Die Beschleunigung wird vom Werk mit 15 Sekunden von 0 bis 80 km/h und 26 Sekunden von 0 bis 100 km/h angegeben – nicht gerade atemberaubend, aber damals durchaus temperamentvoll.

Man fühlt sich gut im «Buckel». Die Sichtverhältnisse sind gut, Trommelbremsen und Strassenlage schaffen Vertrauen. Die Starrachse entspricht dem damaligen Standard. Platz ist mehr vorhanden, als die Karosserie von aussen verspricht. Vielleicht hat da die Philosophie von Gabrielsson mitgespielt, der beim Vorgängermodell PV36 instruierte: «Ein ausgewachsenes Mannsbild muss mit Hut im Wagen sitzen können.» Selbst der Kofferraum bietet viel Platz, obwohl das Ersatzrad in seiner Holzkiste einen guten Teil einnimmt.

Die Handbremse im Schirmstock-Format ist tief unter dem Armaturenbrett links vom Fahrer versteckt – genauso eine Zeiterscheinung wie die beiden Winker. Diese wurden schon im Nachfolgemodell kurzfristig durch einen «Kuckuck» auf dem Wagendach ersetzt: Ein Aufbau mit zwei naheliegenden Blinklichtern, der an die heutigen Haifischflossen-Antennen erinnert.

Der etwas skurrile Aufbau musste bald konventionellen Blinkern an den B-Säulen weichen.

Das war immerhin sieben Jahre, bevor Volkswagen den populären Käfer mit Blinklichtern statt Winkern ausstattete. Einige Kuriositäten gilt es aber doch zu erwähnen: Die Scheibenwischer werden pneumatisch gesteuert und funktionieren nur bei Stillstand oder in langsamer Fahrt. Gibt man Vollgas, dann baut der Druck ab, und nichts geht mehr. Also gerade dann, wenn man einen Lastwagen möglichst schnell überholen will, um aus seiner Gischt zu kommen. Seltsam. Ob man wohl auf elektrische Wischer verzichtete, um die 6-Volt-Batterie zu schonen?

Die Heizung befindet sich indessen vor den Beinen des Beifahrers in einem Bakelit-Gehäuse. Sie sei sehr wirksam, versprach man beim Werk. Das glaubt man bei einem Auto aus dem kalten Norden gern, trotzdem baute Volvo eine kleine Serie für den lokalen Markt, bei der die Heizung weggelassen wurde. Die Skandinavier sind bekanntlich hart im Nehmen, aber so hart dann offenbar doch nicht – die Sparversion blieb ohne Erfolg. Überhaupt die Aussagen des Werks: Die Betriebsanleitung gibt es nur auf Schwedisch, denn exportiert wurde bis 1950 noch nicht. Sie umfasst gerade mal 22 Seiten mit Schreibmaschinenschrift im A5-Format,

ohne Skizzen und Bilder. Und dann ist da noch die Option der Sonnenblende über der Frontscheibe, eine Geschmackssache. Die wurde vermutlich von den Amerikanern kopiert, man sah sie unter anderem auch beim Ford Taunus. Jedenfalls fragt man sich, ob die Mitternachts-sonne so stark ist, um dieses Konstrukt zu rechtfertigen.

Der bucklige Volvo aber stösst überall auf Sympathie und Wohlwollen. Der Besitzer, Bernhard Rüst, ist eigentlich ein anglophiler Sammler von Raritäten aus dem Vereinigten Königreich. Aber der Volvo ist ihm besonders ans Herz gewachsen, seit er ihn 2001 erworben hat. Nicht zuletzt, weil er trotz regem Gebrauch keine nennenswerte Arbeit oder Probleme verursacht hat. «Im Vergleich mit den Engländern ist er unglaublich modern und leicht zu fahren. Die Qualität ist unter der Oberfläche, da wurde auf Understatement gemacht.» Dazu lässt sich nochmals Assar Gabrielsson zitieren: «Wir sind nicht billig, aber preiswert.» Insgesamt 440 000 Buckel-Volvos wurden von 1947 bis 1965 produziert, wovon 160 000 exportiert wurden.

Text: Hans Tremel

Fotos: Richard Meinert

Quelle: ai Klassik 2/2014

Die Heckscheiben sind wie an der Front geteilt, damit es keine teuren, gekrümmten Scheiben braucht.

Technische Daten

Volvo PV444A

Preis 1949 ab	4800 SEK, ca. Fr. 4000.–
Zyl./Hubraum	R4/1414 cm ³
Leistung	40 PS bei 4800/min
Drehmoment	ca. 93 bei 2200/min
Antrieb/Getriebe	Hinterrad/3-Gang
0 bis 100 km/h	26 s
Spitze	ca. 110 km/h
Verbrauch	ca. 9 l/100 km, Benzin
Länge/Breite/Höhe	4,36/1,58/1,38 m
Leergewicht	ca. 940 kg
Produktion	12 493
Produktionszeit	1947–1950
Preis (Zustand 2/4)	Fr. 19 200.–/5300.–

classic-analytics.de





Ladungssicherung – doch ein Buch mit sieben Siegeln?

In der März-Ausgabe haben wir uns erstmals an das Thema Ladungssicherung gewagt. Gewagt deshalb, weil es trotz klaren Vorgaben, in Form von Gesetzen und Normen, unterschiedliche Auslegungen gibt.

Laden und Sichern

Die Ladung zu sichern erfordert Material, Zeit und ist mühsam sowie vermeintlich nicht immer nötig. Dabei ist zu erwähnen, dass nicht alles «angebunden», sehr wohl aber gesichert werden muss. Um Zeit zu sparen, betrügt sich manch einer mit der Ausrede, vorsichtiger zu fahren. Die Verkehrsmeldungen zeigen das Gegenteil, regelmässig entstehen Staus wegen verlorener Ladung. Auch aufgrund verschobener Ladung kann ein Fahrzeug instabil werden und somit verunfallen.

Häufigste Ausrede bei mangelnder Ladungssicherung ist Zeitmangel oder Mangel an Binde-material. Der Disponent gebe keine Zeit, der Abladetermin steht bereits fest und Zeit für die Ladungssicherung wurde nicht eingeplant. Trotz all diesen Gründen darf an der Sicherheit nicht gespart werden. Die Verantwortung fällt letztendlich auch auf den Chauffeur. Es liegt an ihm, zu beurteilen, ob er sich mit einer Fuhre auf Fahrt begeben darf oder nicht. Seine Entscheidung sollte von Kunden, Disponenten und

Transportgeschäftsleitern ausnahmslos akzeptiert werden.

Auch der zweite Teil der Aufzeichnungen, den der Chauffeurenverband Les Routiers Suisses freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat, enthält keine endgültigen Rezepte. Wir weisen auf einfache physikalische Grundsätze hin und wollen zur ordentlichen Ladungssicherung anregen.

Mit ungeeigneten Fahrzeugen, falschen Hilfsmitteln zur ordentlichen Ladungssicherung und Zeitdruck werden die Grenzen sehr schnell erreicht und überschritten. Chauffeure, die hier ein Risiko eingehen, müssen dies bei einem Zwischenfall auch zuerst verantworten.

Physikalische Gesetze

Sobald sich ein Fahrzeug bewegt, wirken Kräfte ein. Diese Kräfte sind besonders stark beim Beschleunigen, beim Bremsen, bei Kurvenfahrt sowie bei Unebenheiten in der Strassenoberfläche (Löcher, Bodenschwellen). Die Einwirkung

«Alles klar» beim VKU mit

let's drive

Schülerhefte

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



Moderatoren-Handbuch

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



DVD

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



www.fl-portal.ch

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

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz

dieser Kräfte ist bei einem Verkehrsunfall besonders stark. Sie wirken nicht nur auf das Fahrzeug ein, sondern auch auf die Ladung.

Gesetzesgrundlagen und Verantwortung

Das sagt das schweizerische Strassenverkehrsgesetz SVG (Art. 30 Mitfahrende, Ladung, Anhänger):

1. Der Führer darf auf Motorfahrzeugen und Fahrrädern Personen nur auf den dafür eingerichteten Plätzen mitführen. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen; er erlässt Vorschriften über die Personenbeförderung mit Anhängern.¹
2. Fahrzeuge dürfen nicht überladen werden. Die Ladung ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann. Überhängende Ladungen sind bei Tag und Nacht auffällig zu kennzeichnen.
3. Zum Ziehen von Anhängern und zum Abschleppen von Fahrzeugen dürfen Motorfahrzeuge nur verwendet werden, wenn Zugkraft und Bremsen ausreichen und die Anhängervorrichtung betriebssicher ist.
4. Der Bundesrat erlässt im Rahmen der dem Bund zustehenden Befugnisse Vorschriften über die Beförderung von Tieren sowie von gefährlichen, gesundheitsschädlichen oder ekelerregenden Stoffen und Gegenständen. Er kann die Genehmigung, die Zulassung oder die Prüfung von Gefahrgutumschliessungen dafür geeigneten Betrieben oder Organisationen übertragen oder diese Kompetenz dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation einräumen.²

Das Fahrzeug

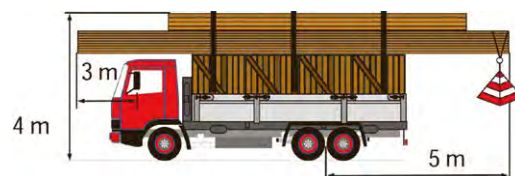
Bevor ein Transport gestartet werden kann, muss sich der Fahrer davon überzeugen, dass das Fahrzeug für die Ladung geeignet ist. Das Fahrzeug muss mit genügend Verankerungsmöglichkeiten und ausreichend dimensionierten Zurrpunkten ausgerüstet sein.

Toleranz zur Ladung

Die bisherige straffreie Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts bis 5% und der zulässigen Achslast bis 2% wird aufgehoben, um auch im Bereich der Toleranzregelung mit dem europäischen Recht übereinzustimmen. Um allfälligen Ungenauigkeiten der Wägeeinrichtung sowie der Wägemethode und -umstände Rechnung zu tragen, wird jedoch vom ermittelten Messergebnis eine Geräte- und Messtoleranz von 3% abgezogen.

Dimensionen und Signalisation der Ladung

Die Ladung darf bei Motorfahrzeugen, von der Mitte der Lenkvorrichtung gemessen, höchstens 3 m nach vorne und bei Motorfahrzeugen und Anhängern höchstens 5 m hinter die Mitte der Hinterachse oder den Drehpunkt der Hinterachsen hinausreichen, wenn sie über die Ladefläche hinausragt. Die Ladung darf mehrspurige Motorfahrzeuge und Anhänger seitlich nicht überragen.



Schutzvorrichtungen, Signalisation

Im Gesetz, Art. 58 Schutzvorkehrungen (Art. 29 SVG), wie folgt beschrieben:

1. Bestandteile, Arbeitsgeräte oder Ladestücke, die bei Zusammenstößen gefährlich werden könnten, namentlich wegen Spitzen, Schneiden oder Kanten, müssen mit Schutzvorrichtungen versehen werden.
2. Stehen Ladungen, Einzelteile oder Anhänger nicht leicht erkennbar seitlich vor, so sind die äussersten Stellen auffällig zu kennzeichnen, tags mit Wimpeln oder Tafeln, nachts und wenn die Witterung es erfordert, mit Licht oder Rückstrahlern, die nach vorne weiss und nach hinten rot leuchten; die Rückstrahler dürfen sich höchstens 90 cm über dem Bo-

¹ Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1975, in Kraft seit 1. Aug. 1975 (AS 1975 1257 1268 Art. 1; BBl 1973 II 1173).

² Fassung gemäss Ziff. II 12 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

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



FAHRSCHULE STADELMANN

Wir suchen Sie!

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir sofort
oder nach Vereinbarung

Fahrlehrer Kat. C/D 100%

Haben Sie Freude am Beruf, sind flexibel, innovativ und haben
schon als Fahrlehrer Erfahrungen gesammelt?

Wenn ja, freuen wir uns, Ihre Bewerbungsunterlagen per
Post oder E-Mail zu erhalten.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Beda Kempter unter
Tel. 079 439 40 70 zur Verfügung.

Fahrschule Stadelmann AG
Industriestrasse 30c
6102 Malters
info@fahrschule-stadelmann.ch
Tel. 041 497 57 77

www.fahrschule-stadelmann.ch

166/002

8%

Die Reduktion des Treibstoffverbrauchs bis zu 8% ist möglich durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung von verschiedenen Komponenten und Funktionen. Bei der zweiten Generation unserer Euro-6-Motoren haben wir die Erfahrungen aus zwei Jahren auf der Strasse eingebracht und einen noch geringeren Treibstoffverbrauch erreicht.

Die überarbeitete Sonnenblende mit neuen optionalen Zusatzscheinwerfern schafft eine aerodynamisch optimierte Dachlinie.

Zu den Verbesserungen im Fahrerhaus zählen neue Premiumsitze, neue Farbmuster und ein Premiumradio mit Navigation.

Fernzugriff über den Scania Communicator zur Fahrzeugdiagnose.

Neues Doppelbatteriesystem um Batterieausfälle zu vermeiden.

Die zweite Generation der Scania Euro-6-Motoren sichert Ihnen die Spitzenposition mit Motorleistungen von 250 bis 730 PS.

Neu mit 5 Motoren für 100% Biodiesel Einsatz.



Scania Active Prediction: Die intelligente Geschwindigkeitsregelung hilft durch Geschwindigkeitsanpassungen auf Basis von GPS-Daten bis zu 3% Treibstoff zu sparen.

Scania Opticruise spart Treibstoff mit neuen Schaltprogrammen.

Die neuen Fahrerhauserken verbessern die Aerodynamik.

Optimiertes Getriebeöl-Management und abschaltbare Kompressoren erhöhen die Treibstoffeffizienz.

Die neuen Scania V8-Motoren mit Euro 6 setzen mit einem einzigartig hohen Verhältnis von Drehmoment zu Leistung neue Maßstäbe bei Fahrbarkeit und Leistungsfähigkeit.

Überzeugt durch niedrigen Verbrauch. Der neue Scania Streamline.

Der neue Scania Streamline verbraucht bis zu 8% weniger Treibstoff als sein Vorgänger, das macht ihn führend in Sachen Treibstoffwirtschaftlichkeit.

Einfach ausgedrückt, Scania hat die Messlatte noch ein Stück höher gelegt.

Für Sie bedeutet das herausragende Wirtschaftlichkeit und Produktivität.

Scania. Der Masstab.

Scania Schweiz AG
Steinackerstrasse 57
8302 Kloten
Tel. 044 800 13 00

www.scania.ch



den befinden. Das Ende von Ladungen oder Einzelteilen, die das Fahrzeug auf der Rückseite um mehr als 1 m überragen, ist mit einem Signalkörper (Kugel, Pyramide usw.) zu kennzeichnen, der eine Projektionsfläche von rund 1000 cm² in der Längsachse des Fahrzeugs aufweist und mit rund 10 cm breiten rotweissen Streifen sowie mit Rückstrahlern oder Reflexmaterial versehen ist.

3. Bewegliche Teile, wie Kranarme oder Haken, sind für die Fahrt zu sichern; Hebegabeln müssen hochgeklappt sein oder gut sichtbare Schutzkasten tragen.
4. Überbreite Ladungen oder Anhänger bei Ausnahmetransporten sind vorne am Zugfahrzeug für den Gegenverkehr mit rechteckigen Flaggen oder Tafeln von mindestens 40 cm Seitenlänge zu kennzeichnen, die schräge, rund 10 cm breite rotweisse Streifen aufweisen. Nachts und wenn die Witterung

es erfordert, sind die Zeichen zu beleuchten oder Markierlichter anzubringen.

5. Motorfahrzeuge, die sichthemende Ladungen oder Anhänger mitführen, müssen links und rechts aussen je einen Rückspiegel tragen, der dem Fahrer erlaubt, die Fahrbahn seitlich neben den Ladungen oder Anhängern und nach hinten mindestens 100 m weit zu überblicken. Ausgenommen sind landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, die Anhänger mit einer mehr als 2,55 m breiten Ladung ziehen.

Lastverteilung

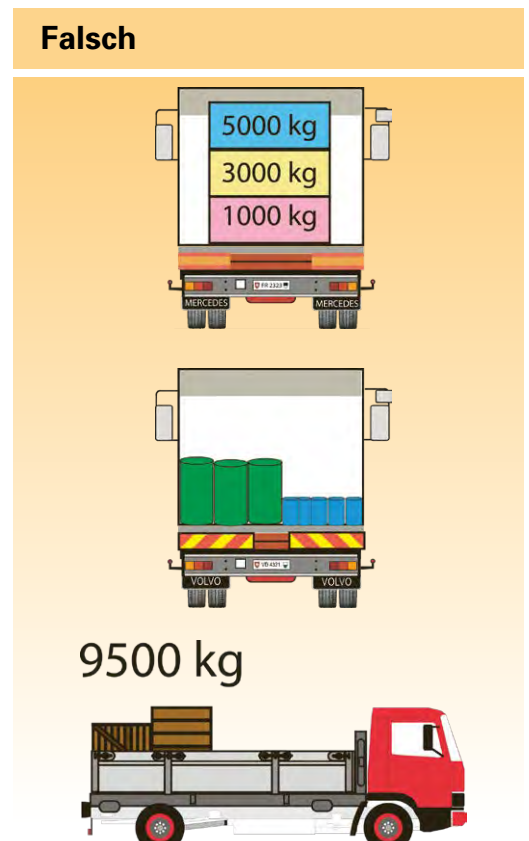
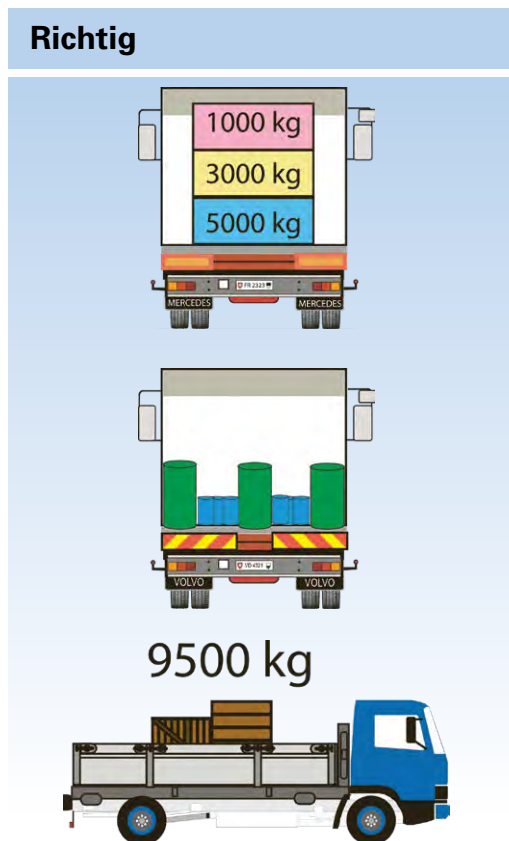
Der Lastverteilungsplan des leeren Fahrzeuges muss vor dem Beladen bekannt sein. Sie wird ungefähr folgendermassen verteilt:

Lastwagen: 75 % vorne, 25 % hinten
Anhänger 2 Achsen: 50 % vorne, 50 % hinten

Grundlagen zur guten Lastverteilung

Die Ladung muss so verteilt werden, dass der Schwerpunkt:

- so tief wie möglich liegt, die schwereren Gegenstände unten
- in der Breitenmitte liegt
- sinnvoll zwischen den Achsen liegt



Wenn möglich soll die Ladung gleichermassen (Längs-, Breitenmitte) auf der gesamten Fahrzeugbrücke verteilt werden.

Minimale Achslast

Die Ladung muss so verteilt werden, dass die Lenkachse mindestens 20% des Betriebsgewichtes des Fahrzeuges trägt.



20% Achslast LW

20% Achslast
Anhängers



20% Achslast Schlepper

Die Ladung muss so verteilt werden, dass die Antriebsachse mindestens

25% des Betriebsgewichtes des ganzen Fahrzeuges trägt.



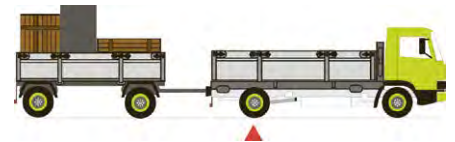
25% Achslast vom Ganzen



25% Achslast vom Ganzen

Ein Sattelzug oder ein leerer Lastwagen können einen beladenen Sattelanhänger/Anhängers mitführen, solange die Antriebsachse 25% des

Betriebsgewichtes der ganzen Fahrzeugkombination trägt (Adhäsionsgewicht).



25% des Betriebsgewichtes

Eine schlecht verteilte Ladung kann Folgendes auslösen:

- Umkippen des Fahrzeuges, auch bei geringer Geschwindigkeit
- Zusammenklappen des ganzen Fahrzeuges
- Spurabweichung beim Bremsen
- Schwierigkeit die Spur beizubehalten

Kursangebote: www.routiers.ch

Richard Knaus war der Erste

2007 war Richard Knaus der erste Schweizer, der eine anerkannte Ausbildung über die Ladungssicherung absolvierte und die entsprechende Prüfung schaffte.

Lastwagenfahrlehrer und Autor in einem – das ist Richard Knaus heute. Als Sohn eines Transportunternehmers hat er die gewaltige Entwicklung in der Transportbranche miterlebt. Während seiner 20-jährigen Tätigkeit als Fahrlehrer war ihm eine solide und fundierte Grundausbildung immer sehr wichtig. Sein Fachbuch für die Ausbildung auf schweren Motorwagen **«Auf Achse»** brachte er im April 2004 auf den Markt. Seither sind fünf Auflagen erschienen.

Mit dem Inkrafttreten der neuen Chauffeuren-Zulassungsverordnung

(CZV) hat er sich entschieden, sich voll und ganz der Weiterbildung von Berufschaffenden zu widmen.

Seit 2007 ist er registrierter Ausbilder für Ladungssicherung beim VDI (Verein Deutscher Ingenieure). Im Mai 2012 hat er zusammen mit seiner Frau das 1. Ladungssicherungssymposium Schweiz ins Leben gerufen.

Fachbuch «Auf Achse»

Das Buch enthält die theoretischen und technischen Grundkenntnisse, welche Führer und Führerinnen von Kleinbussen, Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen oder Gesellschaftswagen benötigen, um diese sicher führen zu können.

Das Fachbuch ist mit vielen Grafiken und Bildern in 30 Kapitel gegliedert. Die Gesetzesartikel sind am Rande vermerkt.

«Auf Achse» erleichtert das spezifische Lernen auf die entsprechende Prüfung. Das Wissen, welches zum Erwerb des Führerausweises benötigt wird, ist am Rand **rot** markiert. Alle zusätzlichen Informationen für die CZV-Prüfung sind **grün** gekennzeichnet.

Die rund 500 Seiten sind in einem Ringordner zusammengefasst. Bei Gesetzesänderungen können die entsprechenden Passagen blattweise ausgetauscht werden.

www.auf-achse.ch

Beitrag, Bilder:

Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

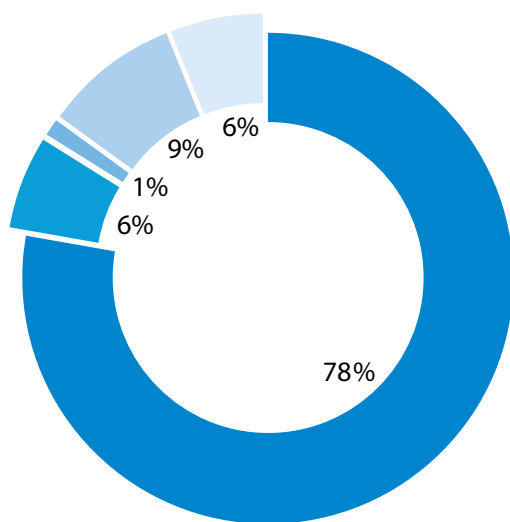
Quelle 1. Teil: Les Routiers Suisses und Strassenverkehrsgesetz des Bundes

Quelle 2. Teil: Richard Knaus



Statistiques 2013 des examens de conduite

L'association des services des automobiles (asa) relève périodiquement le nombre d'examens de conduite pratiques et théoriques passés dans les différentes catégories, ce qui permet d'effectuer des comparaisons à long terme, portant par exemple sur la proportion de réussite aux examens: le taux de réussite à l'examen théorique varie entre 62 % et 73 %, alors qu'il oscille entre 64 % et 66 % pour l'examen pratique.



Répartition des examens de conduite théoriques par catégories en 2013, source: services des automobiles CH + FL, voir chiffres et explications en annexe

Examens de conduite théoriques en 2013

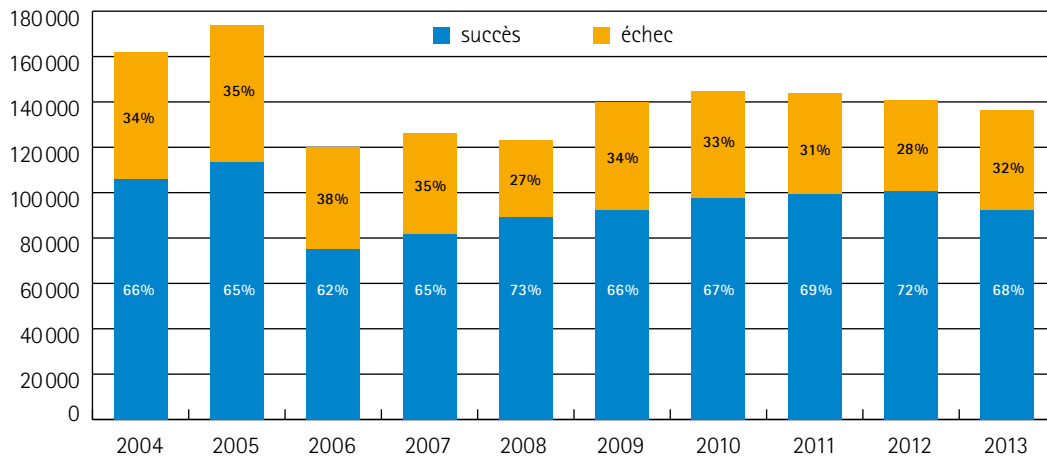
En 2013, les services des automobiles de Suisse ont fait passer 176 000 examens de conduite théoriques, pour la majeure partie l'examen théorique de base pour les catégories A/A1 (motocycles) et B (voitures de tourisme).

Cat. A/A1+B	78%
Cat. C/C1+D/D1	6%
Cat. OACP	1%
Cat. M (cyclomoteur)	9%
Cat. F+G	6%

Théorie de base 2004–2013 (cat. A/A1 et B)

En 2013, l'examen théorique de base, qui comporte 50 questions avec trois possibilités de réponse pour chacune, a été passé 136 459 fois, dont 92 244 fois avec succès. Dans 44 215 cas,

les candidat(e)s n'ont pas atteint le nombre de réponses correctes nécessaire. Le taux de réussite a été de 68 %. Il a donc fallu, en moyenne, passer cet examen 1,48 fois.

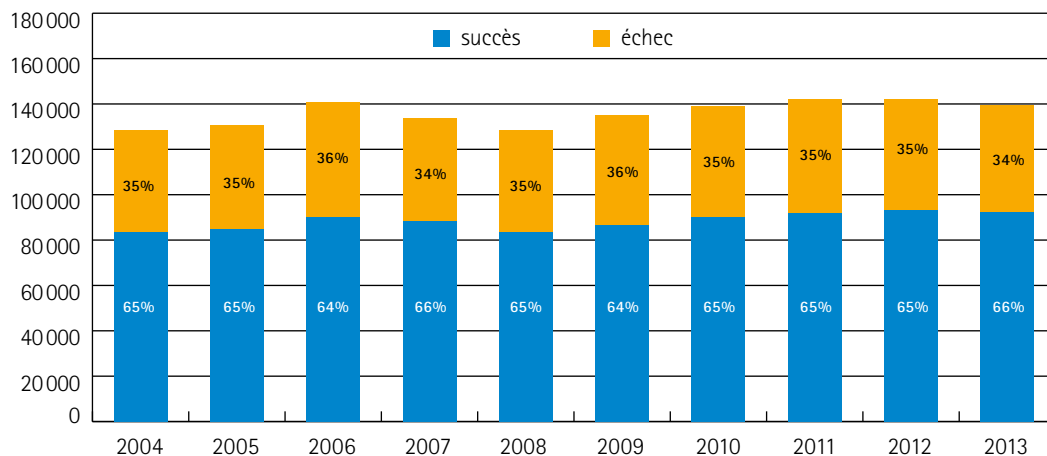


Examen théorique cat. A/A1 et B
2004–2013, source: services
des automobiles CH + FL

Examen pratique cat. B

Le nombre de personnes inscrites aux épreuves de l'examen pratique a été de 139 381 pour la catégorie B et de 34 590 pour les catégories

A/A1. Là encore, il a fallu passer cet examen en moyenne entre 1,49 et 1,51 fois pour le réussir.



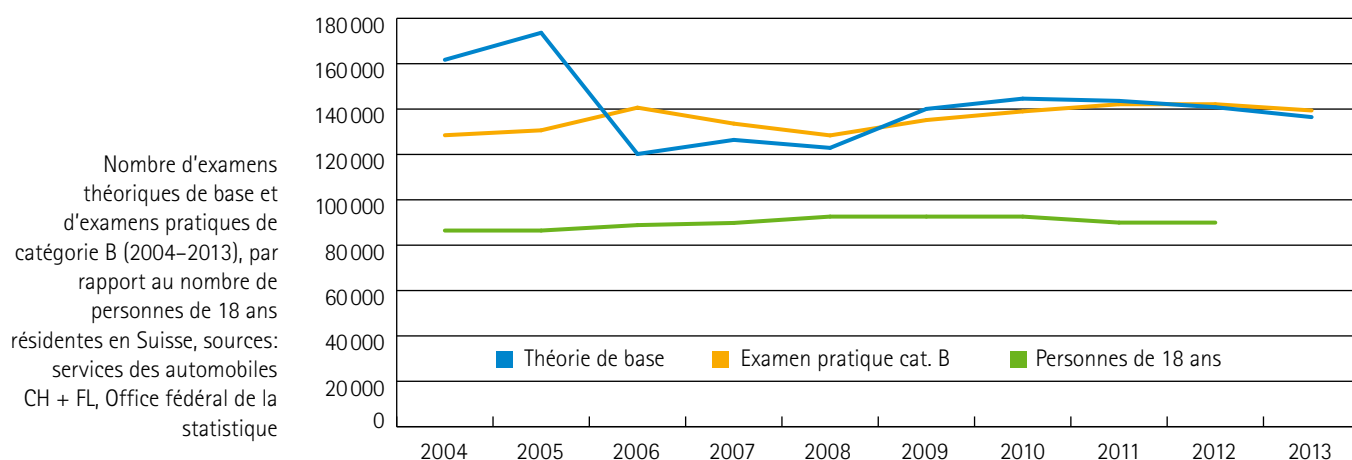
Examen pratique cat. B
2004–2013, source: services
des automobiles CH + FL

Les deux schémas présentent des variations du taux de réussite plus fortes pour les examens théoriques que pour l'examen de conduite pratique de la catégorie B. La différence est à mettre sur le compte de l'adaptation permanente des questions des examens théoriques, motivée d'une part par l'évolution de la réglementation et, d'autre part, par la volonté que l'examen ne puisse pas être obtenu essentiellement par un apprentissage par cœur, mais au contraire qu'il révèle si les règles de la circulation sont comprises et utilisées correctement

dans des situations concrètes. Le taux de réussite chute systématiquement au cours des mois qui suivent des modifications importantes, pour de nouveau se stabiliser à son niveau moyen au bout d'un certain temps. En revanche, les exigences demeurant constantes en ce qui concerne l'examen de conduite pratique, le taux de réussite ne varie là que de $\pm 2\%$ (entre 64 et 66%). Un tiers des candidat(e)s n'est donc pas prêt au moment de passer l'examen de conduite pratique.



Nombre d'examens et de personnes de 18 ans



Il n'y a aucune explication démographique au nombre nettement plus élevé d'examens théoriques passés en 2004 et 2005, comme le montre le nombre relativement constant de personnes de 18 ans résidentes en Suisse. Cette pointe est à mettre sur le compte de la mise en place en 2005 de la formation en deux phases. Un grand nombre de personnes s'étant alors procuré un permis d'élève-conducteur selon l'ancien droit afin d'éviter la période d'essai de trois ans et les cours CFC.

11 087 candidat(e)s ont passé avec succès l'un des examens théoriques pour poids lourds (cat. C/C1, D/D1). En moyenne, il leur a fallu plus de deux tentatives (2,23). L'épreuve écrite en vue

de l'obtention du certificat de capacité selon l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs OACP (épreuve passée 1220 fois, dont 598 avec succès) a, elle aussi, demandé en moyenne deux tentatives. L'examen pour les catégories F et G (véhicules automobiles avec une vitesse maximale de 45 km/h et véhicules agricoles) a été passé 9825 fois, dont 6071 avec succès, ce qui représente un taux de réussite de 61,8 %. Dans la catégorie M (cyclomoteurs), avec 9671 réussites à l'examen passé 15 717 fois, le taux de réussite est le même que pour les catégories F+G.

Source: Service de presse asa, www.asa.ch

Plus de réussite au «Sensi» avec

Let's drive



www.fl-portal.ch

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

Let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière

S'arrêter – et couper le moteur?

À chaque seconde durant laquelle le moteur ne tourne pas, les conductrices et conducteurs d'automobiles évitent le rejet de 10 litres de gaz d'échappement. Naturellement, cela vaut également pour les professeurs de conduite et leurs élèves.

Le jeu en vaut toujours la chandelle

Les analyses le prouvent: pour un arrêt de cinq à dix secondes, c'est déjà rentable de couper le moteur – pour les véhicules équipés d'un système start & stop, c'est même parfois rentable à partir de moins d'une seconde. En règle générale, on considère que: l'arrêt du moteur est toujours rentable. Pour les experts, les éventuelles préoccupations qui veulent que la voiture pourrait être endommagée sont injustifiées.

Le temps est venu de faire le deuil de deux fables

La première: «Laisser chauffer le moteur apporte quelque chose.» C'est faux. Car après l'avoir laissé chauffer par une température extérieure de -10 °C, la température de l'huile du moteur augmente à peine pour atteindre -7 °C. Et c'est seulement après quatre minutes qu'une petite brise tiède d'à peine plus de 10 °C arrive par les buses d'air. Pourtant, durant cette courte période, le moteur a déjà brûlé 0,15 litres de car-

burant. Et ce si on fait abstraction du fait que laisser tourner le moteur pour rien est interdit, passible de 60 francs d'amende et que cela nuit encore au moteur.

La deuxième: «Les démarrages et coupures fréquents du moteur endommagent le véhicule.» Cette affirmation elle aussi est erronée. Car une fois que le moteur a atteint sa température de service, la mise à contribution supplémentaire de celui-ci impliquée par des démarrages et coupures fréquents est négligeable.

Jusqu'à 145 000 tonnes de CO₂ en moins

La mesure simple qui consiste à couper le moteur même pour des temps d'arrêts plus courts présente un potentiel d'économies considérable. Les études et les experts évoquent une moyenne pouvant atteindre six pourcent de carburant brûlé lorsque le moteur tourne au ralenti – une moyenne qui peut même dépasser les dix pourcent en ville.

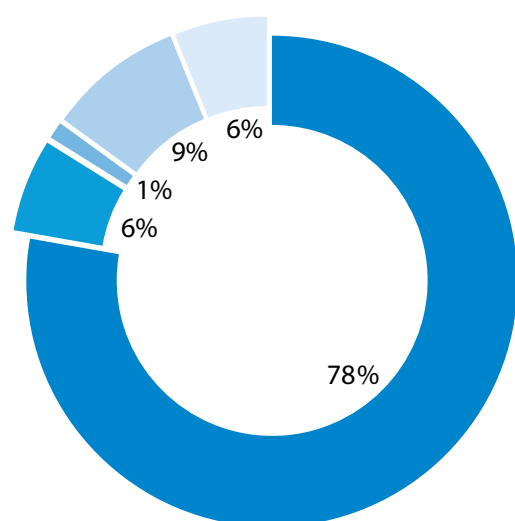
Si on considère une période de ralenti de cinq minutes par jour et si le moteur était coupé seulement la moitié de ce temps environ, jusqu'à 50 à 60 millions de litres de carburant pourraient être économisés chaque année en Suisse, ce qui représente une économie de 100 millions de francs. Cela représente une réduction des émissions de CO₂ de 115 000 à 145 000 tonnes par an.

www.motor-abschalten.ch



Statistica degli esami di guida 2013

L'associazione dei servizi della circolazione (asa) rileva periodicamente il numero degli esami di guida, teorici e pratici, assolti nelle diverse categorie. Ciò consente di effettuare dei confronti a lungo termine, ad esempio per quanto riguarda la percentuale degli esami superati: nell'esame teorico la quota di successo varia tra il 62 % e il 73 %, in quello pratico tra il 64 % e il 66 %.



Esami di guida teorici 2013

Presso i servizi della circolazione svizzeri nel 2013 si sono svolti più di 176 000 esami di guida teorici. Il più diffuso è stato il cosiddetto esame teorico di base per le categorie A/A1 (motoveicoli) e B (autoveicoli).

Cat. A/A1+B	78%
Cat. C/C1+D/D1	6%
Cat. OAut	1%
Cat. M (ciclomot.)	9%
Cat. F+G	6%

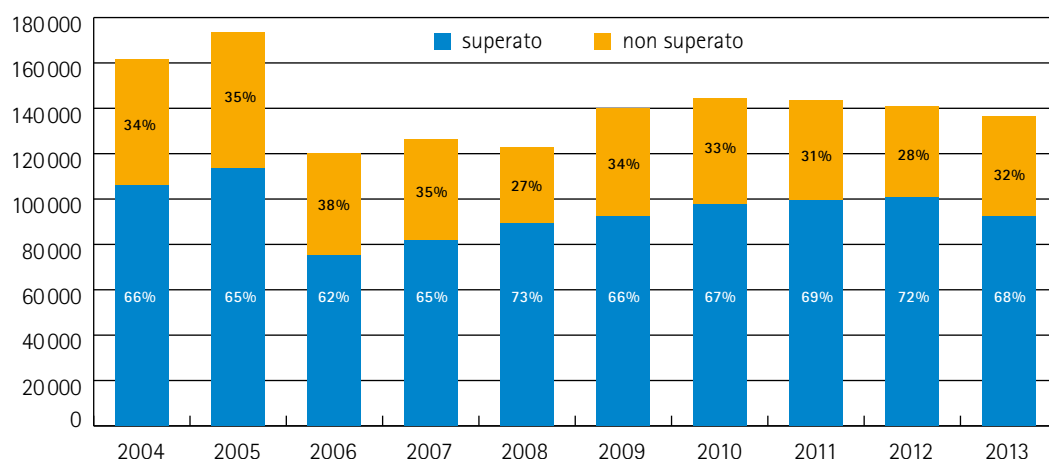
Quote degli esami di guida teorici secondo le categorie nel 2013, fonte: servizi della circolazione CH e FL, cfr. dati e spiegazioni nell'allegato

Teoria di base 2004–2013 (cat. A/A1 e B)

Nel 2013, sui 136 459 tentativi di superare l'esame teorico di base – che comprende 50 domande con tre opzioni di risposta – 92 244 sono stati coronati da successo (ovvero il 68 %).

In 44 215 casi i/le candidati/e non hanno raggiunto il numero richiesto di risposte esatte. In media hanno quindi avuto bisogno di 1,48 tentativi per superare l'esame.

Esami teorici cat. A/A1 e B
2004-2013, fonte: servizi della
circolazione CH + FL

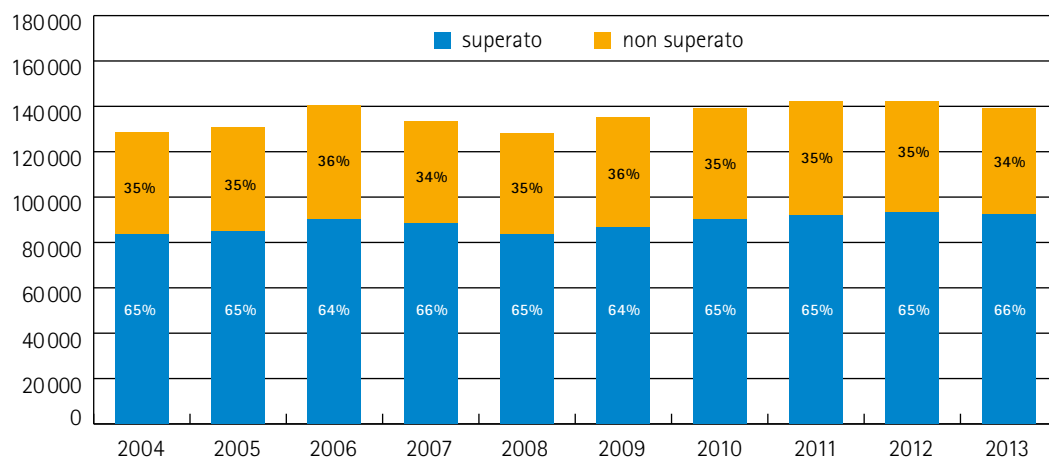


Esami pratici cat. B

139 381 persone si sono iscritte all'esame pratico della cat. B e 34 590 agli esami pratici delle cat. A/A1. Anche per questi esami sono stati

necessari in media rispettivamente 1,51 e 1,49 tentativi.

Esami pratici cat. B
2004-2013, fonte: servizi della
circolazione CH + FL

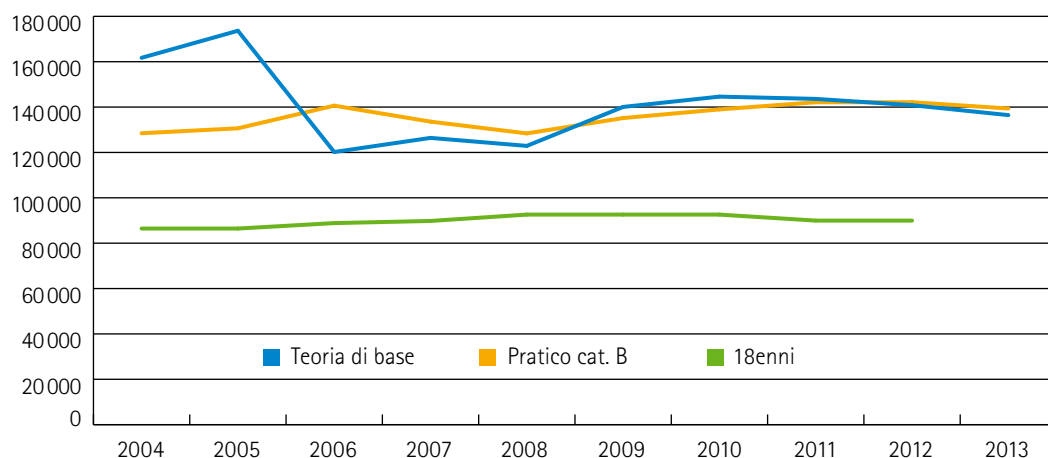


I due diagrammi rivelano delle fluttuazioni maggiori nella quota di successo degli esami teorici rispetto a quella degli esami pratici della cat. B. La differenza è da ricondurre ai continui adattamenti delle domande di teoria, dovuti non solo alle prescrizioni modificate ma anche alla volontà di evitare che gli esami possano essere superati limitandosi a studiare a memoria le domande. L'obiettivo è verificare che le norme della strada siano effettivamente state capite e

che si riesca ad applicarle correttamente nelle situazioni concrete. Nei mesi successivi all'introduzione di adattamenti consistenti, la quota di successo diminuisce per poi ristabilizzarsi al livello medio. Negli esami pratici di guida le capacità richieste rimangono invece costanti, per cui la quota di successo oscilla solo di ± 2 punti percentuali (64-66%). Un terzo dei candidati che si presenta all'esame pratico non è ancora sufficientemente preparato.



Numero esami e 18enni



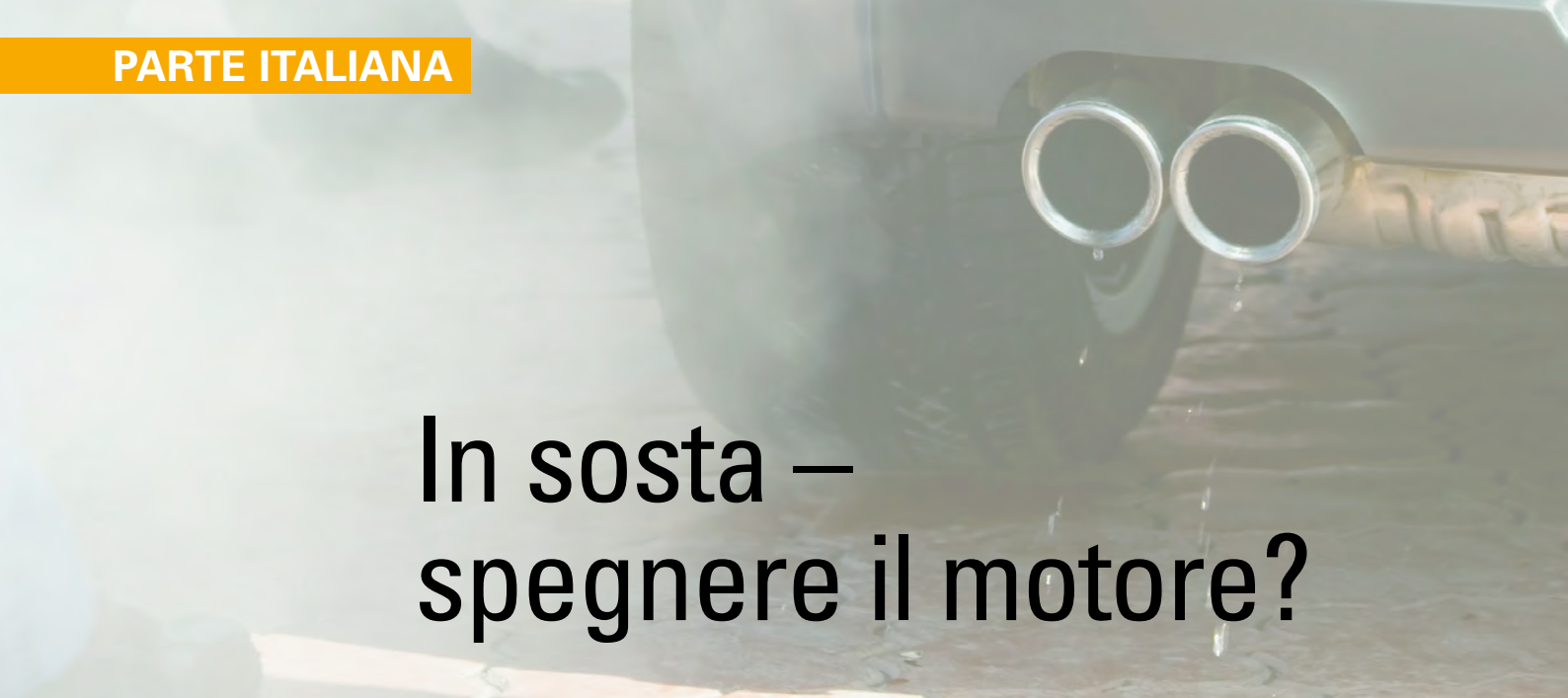
Esami teorici di base ed esami pratici delle cat. B 2004–2013 rispetto al numero dei 18enni residenti in Svizzera, fonte: servizi della circolazione CH + FL, Ufficio federale di statistica

L'impennata del numero degli esami di teoria sostenuti negli anni 2004 e 2005 non è da attribuire a ragioni demografiche – come dimostra la cifra più o meno costante dei residenti 18enni in Svizzera – bensì all'introduzione della formazione in due fasi nel 2005. Il grafico rispecchia il numero elevato di persone che si sono affrettate a ottenere una licenza per allievo conducente in base al diritto previgente, per evitare in tal modo il periodo di prova di tre anni e i corsi FC.

11 087 candidati hanno sostenuto uno degli esami teorici per gli autoveicoli pesanti (cat. C/ C1 e D/D1). In media sono stati necessari più di

due tentativi (2,23). Anche l'esame scritto per ottenere il certificato di capacità ai sensi dell'Ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut) ha richiesto in media due tentativi (1220 esami svolti, 598 esami superati). L'esame per le categorie F+G (veicoli a motore la cui velocità massima non supera i 45 km/h e veicoli a motore agricoli) è stato sostenuto 9825 volte, di cui 6071 volte con esito positivo, il che corrisponde a una quota di successo del 61,8%. Nella cat. M (ciclomotori), con 9671 esiti positivi all'esame dato 15 717 volte, la quota di successo è uguale a quella delle categorie F+G.

Fonte: Servizio stampa asa, www.asa.ch



In sosta – spegnere il motore?

Ad ogni secondo, durante il quale il motore non è acceso, le conducenti ed i conducenti d'auto evitano un'emissione di gas di scarico pari a dieci litri. Ciò vale anche per i maestri di scuola guida e per i loro allievi.

Ne vale sempre la pena

Le rilevazioni dimostrano: già durante una sosta dai cinque ai dieci secondi, vale la pena spegnere il motore – nei veicoli con sistema automatico start-stop, addirittura già per meno di un secondo. In generale si dice: vale la pena spegnere sempre il motore. Qualsiasi preoccupazione, per la quale l'auto potrebbe danneggiarsi, è secondo gli esperti completamente infondata.

È tempo di non credere più alle favole

In primo luogo: «Riscaldare il motore porta dei vantaggi.» È falso. Infatti, dopo quattro minuti di ciclo di riscaldamento ad una temperatura esterna di -10° Celsius, la temperatura dell'olio nel motore aumenta appena a -7° Celsius. Anche nelle bocchette dell'aria arriva solo dopo quattro minuti un'arietta tiepida appena oltre i 10° Celsius. In questo breve intervallo vengono

però consumati già 0,15 litri di carburante. Senza contare che l'accensione superflua del motore è vietata, può essere punita con 60 franchi e danneggiare anche il motore.

In secondo luogo: «Un frequente accendi-e-spegni del motore danneggia l'auto.» Anche questa credenza è infondata. Infatti, quando il motore ha raggiunto la temperatura di esercizio, la sollecitazione aggiuntiva dovuta al frequente accendi-e-spegni è veramente irrisoria.

Ridurre fino a 145 000 tonnellate di CO₂

La semplice azione di spegnere il motore anche per brevi soste nasconde un immenso potenziale di risparmio. Studi ed esperti parlano di fino al sei per cento di carburante, ce nella corsa a vuoto viene consumato in media – in centri abitati, addirittura oltre il dieci per cento.

Partendo da cinque minuti al giorno e spegnendo il motore solo per la metà di questo tempo, si potrebbe avere ogni anno in Svizzera un risparmio di 50 fino a 60 milioni di carburante, rispettivamente 100 milioni di franchi. Ciò corrisponde ad una riduzione da 115 000 a 145 000 di tonnellate di CO₂ all'anno.

www.motor-abschalten.ch

Inserenten	Seite
Acadevia, Wohlen	19
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	25, 33
Fahrlehrervergleich, Baar	2
General Motors, Glattbrugg	5
Grädel, Bern	13
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Hasan Kalender, Hagendorn	19
Revex-Flex, Schwarzenbach	19
SanPool, Basel	13
Scania, Kloten	27
Securitas, Luzern	13
Stauffer, Luzern	27
Trütsch, Zürich	16
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	13
WebArt, Zürich	19

Autoren	Seite
Grob, Rolf	24–29
Treml, Hans	20–23
Von Arx, Michael	39

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Claudia Ruckli, Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch

Inserate:

Claudia Weigand, Telefon 041 318 34 85
c.weigand@fl-magazin.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: 3661 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 1. September 2014
Erscheinungstermin 26. September 2014



Webseite: weniger ist mehr

Wer erinnert sich noch an die Zeit, als man auf der Webseite der SBB eine Fahrplanauskunft erfragen wollte und dafür sbb.ch eintippte, um gleich darauf im Menü auf «Fahrplan» zu klicken? Hunderte Millionen Mal haben damals SBB-Kunden einen Klick zu viel machen müssen, um das zu bekommen, was sie wollten. Dann stellte auch die SBB fest: Eigentlich möchten weit über 90% der Besucher eine Fahrplanauskunft und nichts anderes. Die SBB handelte und platzierte die Fahrplanabfrage neu zentral auf der Startseite. Und das ist auch heute noch so.

Google, Facebook etc. wussten schon sehr früh, was die SBB erst nach Jahren kapierte: Auf die Startseite gehören nur jene Elemente, die wichtig sind, um die Hauptinteressen der Besucher abzudecken. Bei Google ist es das Suchfeld, bei Facebook das Formular, mit dem man sich einloggen oder neu registrieren kann. Und das macht auch Sinn.

Für Sie als Fahrlehrer heisst das: Fragen Sie sich, was Ihre Webseiten-Besucher eigentlich von Ihnen wollen, und decken Sie die Bedürfnisse der klaren Mehrheit mit Ihrem Inhalt auf der Startseite ab. Links auf Inhalte, die nur eine Minderheit interessieren, verbannen Sie in die Fusszeile Ihrer Webseite.

Und was will die Mehrheit? Einen Fahrlehrer auswählen oder einen Kurs besuchen.

Alles andere ist Beilage.



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 2014/15

Prüfungsfragen
2014/15



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

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