

Prävention

## Aggression im Strassenverkehr **6**



### E-Handbremse

Auch bei Lehrfahrten?

**14**



### Nutzfahrzeuge

D. Piras beantwortet Briefe

**26**



### Klassik

Fridolin, der Pöstler

**22**

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 Lapiere  
Tel. 041 318 34 77  
c.lapiere@fl-magazin.ch  
Jahres-Abo: CHF 32.–  
Einzelheft: CHF 10.–

**Bilder Titelseite:**

Renault, ai-Klassik, Rolf Grob

**Sehr geehrte Fahrlehrerschaft**

Sagt vor Kurzem ein Fahrlehrer, er müsse eine duale Preisstrategie fahren, um seinen Kunden (den Fahrschülern) beim Verkehrskundeunterricht (VKU) entgegenzukommen:

- normaler Preis für eine VKU-Lektion mit Lehrmittel,
- reduzierter Preis, wenn der Schüler kein Lehrmittel möchte.



Werner Kirschbaum

Kann er es seinem Fahrschüler oder seiner Fahrschülerin überlassen, ohne Lehrmittel am VKU teilzunehmen? Diese Praxis scheint mir fragwürdig! Der Gesetzgeber schreibt vor, die Fahrschule habe ihren Schülern ein geeignetes Lehrmittel abzugeben.

Natürlich ist hinreichend bekannt, dass der potenzielle Fahrschüler (meist jung, in der Ausbildung und unter notorischem Geldmangel leidend) im Internet rasch eine günstige Fahrschule in seiner Nähe findet. Besteht er die Prüfung aufgrund mangelhafter Vorbereitung im ersten Anlauf nicht, wird das Billett am Ende teuer.

Wenn Sie VKU erteilen, machen Sie ihn attraktiv. Und verlangen Sie einen realistischen Preis. Gestalten Sie Ihre Lektionen multimedial. Entsprechende Hilfsmittel bieten gute Lehrmittel-Verlage an. Das spült Ihnen weitere Kunden (Fahrschüler) ins Lokal. Unterschätzen Sie die Macht der sozialen Medien nicht und profitieren Sie von diesen Mechanismen. Ihre Schüler sind Ihre Referenzen: ob negativ oder positiv. Gute Leistungen werden immer honoriert.

Im Namen von Redaktion und Verlag danke ich allen Lesern und Inserenten für ihre Treue und wünsche Ihnen besinnliche Feiertage, Gesundheit und ein friedvolles Jahr 2015!

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*



6

**Editorial**

3

**Aggression im Strassenverkehr**

Wenn der Lenker seinem Ärger Luft verschafft

6

**Partnerkunde**

Prävention: Verständnis für die Partner entwickeln

8

**Elektrische Handbremse bei Lernfahrten**

Fortschritt oder Rückschritt?

14

**Reifendruckkontrollsysteme**

Für Neufahrzeuge seit 1. November obligatorisch

18

**Aus der Redaktion**

Ravaldo Guerrini verstärkt Redaktionsteam

20

**Marktplatz**

Reifendruckkontrollsysteme in der Praxis

21

**Klassik**

Fridolin, der Pöstler aus Deutschland

22

**Nutzfahrzeuge**

Die Seite der Berufsschauffeure

26

«International Truck of the Year 2015»

31

**10 Jahre Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV**

Urs Fasel zum neuen Präsidenten gewählt

32

**Partie française**

33

**Parte italiana**

37

**Online-Ratgeber**

39

14



18



22



26



Preis ab

**CHF 26'550.-\***

Vorteilspaket bis CHF 6'710.-\*\*

INTELLI **Link** <    



## DER INSIGNIA SPORTS TOURER

# DIE ÜBERRASCHUNG IN DER BUSINESS-KLASSE.

Opel **FLEXCARE**

Mit IntelliLink, unserem einzigartigen Infotainment-System.  
Und den effizientesten Motoren aller Zeiten,  
ab nur 98 g/km CO<sub>2</sub>.\*\*\*

[opel.ch](http://opel.ch)

\*Insignia Limousine 1.4 Turbo, 1364 cm<sup>3</sup>, 103 kW (140 PS), 4-Türer, LP CHF 30'550.-, Kundenvorteil CHF 4'000.-, neuer VP CHF 26'550.-. **123 g/km CO<sub>2</sub>**, Ø-Verbrauch 5,2 l/100 km, Energieeffizienz B. \*\*Abb.: Insignia ST Cosmo 1.6 Turbo, 1598 cm<sup>3</sup>, 125 kW (170 PS), LP inkl. Swiss Pack Cosmo und Sonderausstattung CHF 47'200.-, Vorteilspaket CHF 6'710.-, neuer VP CHF 40'490.-. **146 g/km CO<sub>2</sub>**, Ø-Verbrauch 6,2 l/100 km, Energieeffizienz D. Ø CO<sub>2</sub> aller verkauften Neuwagen in CH = 148 g/km. \*\*\*Insignia Limousine 2.0 CDTI, 98 g/km CO<sub>2</sub>, Ø-Verbrauch 3,7 l/100 km (Benzinäquivalent 4,1 l/100 km), Energieeffizienz A.



Wir leben Autos.



## Aggression im Strassenverkehr

# Wenn der Lenker seinem Ärger Luft verschafft

**Von penetrantem Hupen über verbale Drohungen bis hin zum gefährlichen Drängeln: Aggressives Verhalten im Strassenverkehr wird als Problem wahrgenommen. Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung schätzt, dass 5 bis 10 Prozent aller Unfälle darauf zurückzuführen sind. In einer Kurzanalyse hat sie deshalb den aktuellen Wissensstand über Ausmass und Konsequenzen von Aggressionen im Strassenverkehr aufbereitet sowie mögliche Präventionsmassnahmen aufgelistet.**

Was ist überhaupt unter aggressiven Verhaltensweisen im Strassenverkehr zu verstehen? Typischerweise zählen dazu – neben dem Aussprechen von Drohungen, wütender Gestik und Hupen – auch sicherheitsabträgliche Aspekte des Fahrstils, insbesondere das absichtliche

dichte Auffahren und rücksichtslose Überholen. Auch wenn viele Autofahrer der Meinung sind, aggressives Verhalten im Strassenverkehr hätte in den letzten Jahren zugenommen, ist dies aufgrund der dürftigen Datenlage und unterschiedlicher Definitionen schwierig festzustellen.

### **Sechs aufschlussreiche Erkenntnisse aus dem bfu-Faktenblatt:**

1. Ältere Personen erleben im Strassenverkehr weniger Ärger und zeigen weniger aggressives Fahrverhalten als jüngere.
2. Unter Männern ist aggressives Verhalten stärker verbreitet als unter Frauen. Das trifft vor allem auf die schweren Ausdrucksformen zu.
3. Ärger wird häufiger durch andere Personen (z. B. jemanden, der einem den Weg abschneidet) ausgelöst als durch Situationen (z. B. bauliche Massnahme).



4. Grossen Ärger lösen folgende Verhaltensweisen aus:
- Das Vordrängen und Wegschnappen eines Parkplatzes;
  - entgegenkommende Fahrer, die nicht abblenden;
  - Lenker, die zu nahe aufschliessen oder beschleunigen, wenn man sie zu überholen versucht;
  - Linksfahrer, die das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen nicht beachten.
5. Die Anonymität in der Verkehrsumgebung und die relativ geringe Wahrscheinlichkeit, anderen Fahrern in Zukunft wieder zu begegnen, begünstigen aggressive Reaktionen. Das Gleiche gilt für die eingeschränkten Kommunikationsmöglichkeiten im Strassenverkehr.
6. Selbst- und Fremdwahrnehmung divergieren stark: Bei anderen Personen werden bedeutend mehr aggressive Verhaltensweisen beobachtet als bei sich selbst.

### Was kann getan werden?

Auf Ebene des Verkehrssystems sind neben Massnahmen zur Homogenisierung der Fahrgeschwindigkeiten und Abstandskontrollen auch selbsterklärende Strassen sinnvoll. Aber auch die einzelnen Autofahrer können einiges beitragen: Wer ab und zu die Wirkung seines eigenen Verhaltens hinterfragt und sich bemüht, rücksichtsvoll zu fahren und die Fehler anderer tolerant zu kompensieren, trägt dazu bei, Konflikte zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Unter [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch) finden Sie das bfu-Faktenblatt zum Thema «Aggressionen und Emotionen im Strassenverkehr».

### Fahrlehrerschaft hat Einfluss

Insbesondere der Fahrlehrerschaft kommt hier eine grosse Verantwortung zu. Denn sie ist gehalten, bereits im Verkehrskundeunterricht VKU in der Lektion «Verkehrsumwelt» die «Partnerkunde» zu thematisieren. Der Beitrag ab Seite 8 ist dem Thema «Partnerkunde» gewidmet.

Quelle: [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

Weitere Infos: bfu-Faktenblatt



**Partnerkunde**

# Prävention: Verständnis für die Partner entwickeln

**Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung schätzt, dass 5 bis 10 Prozent aller Unfälle auf aggressives Verhalten im Strassenverkehr zurückzuführen sind. Besonders auffällig ist aggressives Verhalten bei jüngeren Männern festzustellen.**

In einer Kurzanalyse hat sie deshalb den aktuellen Wissensstand über Ausmass und Konsequenzen von Aggressionen im Strassenverkehr

aufbereitet sowie mögliche Präventionsmassnahmen aufgelistet (siehe Seite 6 und 7).

**VKU als Präventionsmassnahme**

Der Lehrmittelverlag Brunner AG, Druck und Medien leistet mit seinen multimedialen Lehrmitteln für den Verkehrskundeunterricht VKU einen wichtigen Beitrag zur Prävention für den Einsatz in Fahrschulen. Die folgenden Seiten zeigen einen Ausschnitt aus der Lektion «Verkehrsumwelt» zum Thema «Partnerkunde».

## Die Partner in der Verkehrsumwelt

**Partnerkunde ist das Training, Überraschungen richtig zu meistern!**

Du lernst die Partner und ihre unterschiedlichen Verhalten im Strassenverkehr kennen. Dann bleibt dir genügend Zeit zum richtigen Handeln.

**Wer sich in der Verkehrsumwelt bewegt, stösst rasch auf grosse Überraschungen:**

Im gleichen Strassenraum halten sich häufig sehr ungleiche Verkehrsteilnehmer auf engstem Raum auf.

Da bewegen sich nicht nur verschieden schnelle und grosse Autos. Die Fussgänger sind flink oder gehen sehr langsam. Kids und Senioren, junge und alte Menschen sind unterwegs, Invalide, Motorradfahrer, öffentliche Verkehrsmittel.

**Beachte besonders:**

- den Unterschied zwischen Motorfahrzeugen und Fussgängern;
- den Unterschied zwischen Autos und Radfahrern.

**Der «gemischte Verkehr» hat seine Tücken**

Wo ungleiche Verkehrsteilnehmer hautnah zusammen sind, ist das Konflikt- und Gefährdungspotenzial hoch. Auf schnelleren Durchgangsstrassen versucht man den Verkehr zu «entmischen», die Ungleichen im Strassenraum voneinander zu trennen. Dadurch wird die Zahl der Unfälle wesentlich reduziert.

In Innerortszonen, Altstadtgebieten und Quartierstrassen musst du lernen, mit dem «gemischten» Verkehr umzugehen. Hier soll mit neuen Verkehrskonzepten und reduzierten Geschwindigkeiten die Sicherheit erhöht werden.



## AUS- UND WEITERBILDUNG

- **Visuelle Moderation**  
23.02.2015 | Anerkennung FL Kat. B + Moderator
- **Verhalten im Strassenverkehr**  
24.03.2015 | Anerkennung FL Kat. C + CZV
- **Moderne Mobilität**  
21.04.2015 | Anerkennung FL Kat. B
- **Ausbildungsstart Fahrlehrer/-in Kat. A**  
05.02.2015 | Berufsbegleitender Kurs

**acadevia**

by DRIVESWISS.ORG

Acadevia by DRIVESWISS | Breitstrasse 7 | CH-5610 Wohlen | T + 41 (0)56 200 00 40 | [www.acadevia.ch](http://www.acadevia.ch)



## DOPPEL- PEDAL- PROFIS

Für Fahrschulen

- für PW, LKW, Van und Bus
- Mehrwegpedal-System
- CHF 400.- sparen bei einer weiteren Umrüstung

**Garage Stauffer GmbH** | Cheerstrasse 16 | 6014 Luzern  
041 250 11 33 | [info@garagestauffer.ch](mailto:info@garagestauffer.ch) | [www.garagestauffer.ch](http://www.garagestauffer.ch)

garage stauffer



## SanPool

# Nothilfeinstruktur

Wir sind die SanPool und stehen für Integrität

 <small>Daniela Schmitt</small>	 <small>Nadia Rougebief</small>	 <small>Esther Uebersax</small>	 <small>Ralf Stelzner</small>
 <small>Andrea Catania</small>	 <small>Didier Gonzalez</small>	 <small>Markus Lenherr</small>	 <small>Daniel Uebersax</small>

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 Nothilfeurse. 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!**

**EDUQUA**

Tel. 061 602 06 06  
[www.sanpool.ch](http://www.sanpool.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**                      Tel: 044 320 01 53                      [www.truetsch-ag.ch](http://www.truetsch-ag.ch)  
Winterthurerstrasse 694, 8051 Zürich              Fax: 044 320 01 58                      [info@truetsch-ag.ch](mailto:info@truetsch-ag.ch)





## Einschätzen und Beurteilen der Partner

Als Automobilist oder Motorradfahrer darfst du Fussgänger, Kinder, Velofahrer und öffentliche Verkehrsmittel nicht als störende Hindernisse betrachten.

Alle Strassenbenützer haben ihre Rechte. Und sie nehmen diese auch in Anspruch.

## Das 3-A-Training

Mit der 3-A-Technik wirst du den Umgang mit deinen Verkehrspartnern schnell und sicher analysieren und trainieren.



### Alter

Es ist leicht möglich und erst noch höchst wichtig, das Alter der Verkehrspartner zu taxieren und einen sicheren Blick für ältere Menschen und Kinder zu bekommen. Besonders Betagte und Kinder verhalten sich oftmals unerwartet. Ein junger Mensch handelt im Strassenverkehr anders als ein betagter Mensch.

Das weisst du auch: Wenn zwei das Gleiche tun, muss es noch lange nicht gleich ausgehen.

Betagte Menschen sind langsamer und oft unsicher. Du solltest ihnen mit Rücksicht und Respekt begegnen. Möglicherweise machen ihnen die Sehleistung, das Gehör oder das Kopfdrehen schon Mühe.

Kinder sind unberechenbar. Und sie sind keine kleinen Erwachsenen. Kinder sind mit ihrem Spiel sehr beschäftigt und vergessen alles andere um sich herum. Sie reagieren auf Einwirkungen spontan. Kinder können oft nicht beurteilen, ob und woher eine Gefahr droht. Kinder unter sieben Jahren haben noch keine voll ausgebildeten Sinnesorgane, sie haben nur ein begrenztes Blickfeld und wenig Kenntnisse über den Verkehr.

Jugendliche kennen sich schon besser aus. In Gruppen neigen sie jedoch manchmal aus Impioniergehabe zu riskantem Verhalten.



Deine Verkehrspartner wollen auch verstanden werden. Sie wollen «durchschaut» werden.

Im Grunde ist jedem klar: Geschwindigkeit und Abstand zum Partner müssen auf dessen Verhalten und die jeweiligen Gegebenheiten abgestimmt sein.

Gute Aufmerksamkeit und eine angepasste Fahrweise gepaart mit Blickkontakt und kommunikativem Verhalten werden dir das Erkennen und Einschätzen der Partner leichter machen.

### Aufmerksamkeit

Viele Anfänger unter den Auto- und Motorradfahrern wollen es zunächst nicht glauben – und doch trifft es zu: Einem Menschen auf der Strasse kannst du schon von weitem ansehen, ob er aufmerksam oder abgelenkt ist. In ein Gespräch vertieft vergessen viele, was um sie herum geschieht. Ablenkung, Eile und Blickrichtung verraten Gefahr. Jeder Partner im Strassenverkehr zeigt einen bestimmten Grad an Aufmerksamkeit.

Trainiere deine Wahrnehmung auf diese kleinen Unterschiede. Suche unbedingt den Blickkontakt zu deinen Partnern.



### Absicht

Frühzeitiges Erkennen der Absichten des Verkehrspartners ist der beste Schutz vor gefährlichen Situationen. Eine Vielzahl kleiner Anzeichen «verraten» dem geschulten Auge die Absicht des Verkehrspartners: Blinken, leichte Richtungsänderungen, Verändern der Geschwindigkeit, ein erhobener Arm, die Körperhaltung, flüchtige Kopfbewegungen, mitgeführte Gegenstände.

«Alles klar» beim VKU mit

# let's drive

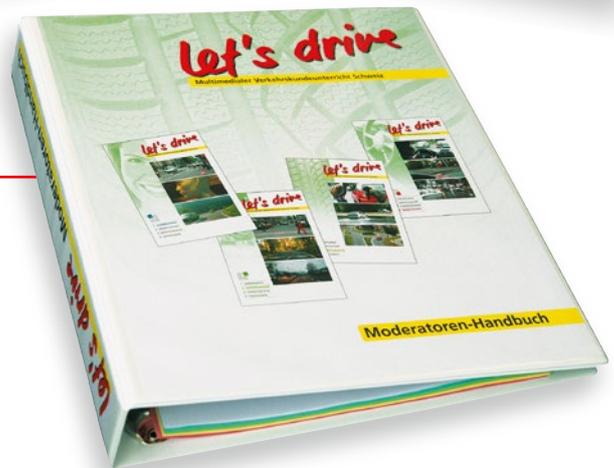
## Schülerhefte

- 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](http://www.fl-portal.ch)

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

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz

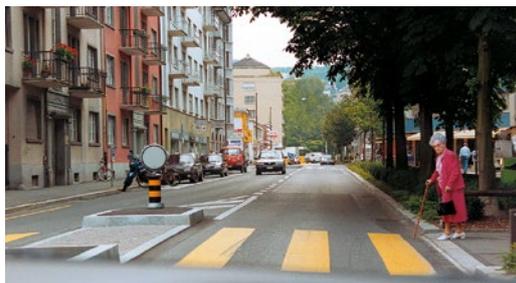


## Gefährdete, schwierige und spezielle Partner

### Die gefährdeten Partner

Das sind vor allem die Schwächsten. Sie sind teils langsamer, sind weniger geschützt und dadurch auch ängstlicher.

**Achtung,  
Kinder sind  
unberechen-  
bar!**



Begegne betagten Menschen mit Abstand und Respekt. Zeige ihnen früh und klar, dass du sie siehst und über die Strasse lässt.



Behinderte müssen ihre Mobilität auf besondere Weise organisieren.



Hat mich der Velofahrer schon bemerkt?



Gruppen sind besonders abgelenkt.

### Die schwierigen Partner

Diese können kaum eingeschätzt werden. Sie handeln plötzlich und unberechenbar.



Die Eiligen rennen manchmal im letzten Moment noch auf den Bus.



Motorradfahrer sind oft schnell und beweglich, aber nicht immer gut zu sehen!



Raser und Drängler provozieren: Lass dich auf solche gefährlichen Spielchen nicht ein – gib nach!



## Die speziellen Partner

Sichere Partner überraschen dich nicht. Sie zeigen klar ihre Absichten an und antizipieren mit ihrem Umfeld und dem Verkehrsablauf.



Landwirtschaftsfahrzeuge biegen oft unvermittelt ab. Häufig führen sie Anhänger mit. Nachts sind sie oft schlecht beleuchtet.



Bei Begegnungen mit grossen, schweren Partnern solltest du besonders ihre Absichten und ihr Spurverhalten beachten und einkalkulieren.



Schwertransporte sind breit und lang. Sie haben einen besonderen Spurverlauf und brauchen viel Platz.



Auf Strassenbahnen besonders achten. Sie sind an Schienen gebunden und haben immer Vortritt.



Fahrzeuge mit Blaulicht und Wechselklanghorn fahren schnell und auf direktem Weg zum Einsatzort. Sie haben absoluten Vortritt.

Leseproben des VKU-Lehrmittels finden Sie unter [www.fahrlehrer-portal.ch/lehrmittel/lets\\_drive](http://www.fahrlehrer-portal.ch/lehrmittel/lets_drive) oder scannen Sie diesen QR-Code mit Ihrem Smartphone:





## Elektrische Handbremse bei Lernfahrten

# Fortschritt oder Rückschritt?

**Die normale Handbremse verschwindet immer mehr. Statt eines Bremsgriffes findet sich deshalb immer häufiger ein simpler, grosser Knopf in der Fahrzeugmittelkonsole: die elektrische Parkbremse.**

Bei der elektrischen Parkbremse EPB gibt es meist nur zwei Stellungen: maximale Bremskraft oder keine Bremskraft. Der Schalter gibt weder eine Rückmeldung darüber, wie stark die Bremse bereits angezogen ist, noch wann genau sie greift oder löst. Mit der elektrischen Parkbremse lässt sich nicht dosiert rangieren. Hinzu kommt: Ist einmal die Autobatterie leer, lässt sich eine elektrische Parkbremse nicht lösen, um das Auto anzuschieben. Auch die Anzugs- und Lösezeit ist mit mehr als 1 Sekunde langsamer als bei einer manuellen Feststellbremse. Wenn die EPB bei einem Notfall angezogen wird und vor dem Stillstand des Fahrzeuges wieder losgelassen wird, rollt das Fahrzeug weiter.

### Die elektrische Parkbremse hat auch Vorteile

Die Verzögerung aus höheren Geschwindigkeiten geschieht hydraulisch an bis zu vier Rädern über das ABS- und ESP-System. So ist die Fahrstabilität im Gegensatz zu konventionellen Systemen besser gewährleistet. Erst unter 6 km/h, also kurz vor dem Stillstand, greift die mechanische Parkbremse auf die Hinterachse alleine zu (Opel).

Das Einrast-Risiko (Blockieren der Räder) wie bei üblichen Handbremsen ist mit der elektrischen Parkbremse während der Fahrt unwahrscheinlich. Sobald der Fahrer die Bremstaste loslässt, bricht bei den meisten Systemen die Verzögerungswirkung ab.

Die mit der EPB realisierbare Verzögerung ist beachtlich: Sie beträgt rund 0,6 g. Das übersteigt die Leistungsfähigkeit einer normalen Handbremse bei Weitem – die hintere Bremse alleine kann solche Werte nicht schaffen. Ausserdem würden die Hinterräder



blockieren und das Auto würde schon bei geringster Querkraft unkontrollierbar schleudern. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die EPB beim Betätigen auch tatsächlich genug fest angezogen wird, was bei der normalen Handbremse bei grosser Hektik und Eile oft nicht der Fall ist. Dies ist nicht nur für Fahrschüler eine gute Unterstützung.

### Notbremsung per Parkbremse

Häufig gibt es Bedenken, ob man im Notfall bei einer Lern- oder Übungsfahrt mit der elektrischen Handbremse bremsen könnte. Ein Notfall kann, beispielsweise auch auf der Autobahn mit 120 km/h, auftreten. Mit einer manuellen Handbremse in dieser Situation eine Notbremsung zu machen, endet im Normalfall im Schleudern und nicht selten in einem schweren Unfall. Mit einer elektrischen Handbremse ist das wesentlich sicherer.

Dazu aktiviert die Elektronik in den meisten Fällen den ABS-Assistenten, der die optimale Bremskraftverteilung berechnet, die dann von der Hydraulik auf die vier Räder verteilt wird. Es wird also nicht nur über die Bowdenzüge bzw. die Duo-Servobremse gebremst. Bei fast allen Herstellern genügt es, den Handbremsknopf permanent zu ziehen bzw. zu drücken.

Das Fahrzeug wird dann mit hoher Bremskraft abgebremst. Im Gegensatz zur voll oder zur plötzlich angezogenen herkömmlichen Handbremse ist auch die Gefahr wesentlich kleiner, dass das Fahrzeug aus der Spur ausbricht. Bei einem Notbremsvorgang mit einer elektrischen Handbremse werden die Räder gleichmässig abgebremst und der rückwärtige Verkehr wird



Die klassische Handbremse verschwindet immer mehr.

durch die bei der EPB wirksame automatische Aktivierung der Bremsleuchten gewarnt. Jedoch muss aus Sicherheitsgründen der Schalter für die Dauer des Bremsvorgangs betätigt werden. Nach Loslassen wird der Bremsdruck sofort wieder abgebaut, ausser es wird bis zum Stillstand gebremst. Dann wird das Auto automatisch mit gezogener Handbremse angehalten.

### Zwei EPB-Systeme: CP und CI

- **CP-System (CablePuller):** Betätigt über einen Elektromotor die Seilzüge der Feststellbremse. Im Groben das gleiche Prinzip wie bei der Handbremse.

**Vorteil:** Die Bremskomponenten müssen nicht ausgetauscht werden.

- **CI-System (CaliperIntegrated):** Per Knopfdruck werden elektrische Stellmotoren aktiviert, die direkt im Bremssattel liegen und diesen dann schliessen.

**Vorteil:** die einfache Montage. Die Steuerkabel können einfach und flexibel verlegt werden.

Nur wenn die EPB für den Beifahrer gut erreichbar ist, darf dieses Fahrzeug auch für Lern- oder Übungsfahrten genutzt werden.



**Eingriff mit elektrischer Handbremse auf Lern-/Prüfungsfahrten**

Es gibt bei den elektrischen Handbremsen unterschiedliche Modelle. Die einen können über 6 km/h gar nicht betätigt werden. Andere funktionieren eher wie «herkömmliche» Handbremsen (nach Betätigung allmähliches Abbremsen bis zum Stillstand) oder bremsen über das ABS ab. Die einen sind vom Beifahrersitz erreichbar, die anderen nicht. FL-magazin hat beim ASTRA nachgefragt:

Artikel 27 Absatz 2 VRV kann folgendermassen ausgelegt werden:

**Elektrische Handbremsen sind für Lern- und Prüfungsfahrten zugelassen, wenn sie**

- vom Beifahrersitz erreichbar sind,
- während der Fahrt betätigt werden können,
- abstufbar wirksam sind,
- in ihrer Wirkungsweise mindestens mit herkömmlichen Handbremsen vergleichbar sind,
- aus allen Geschwindigkeiten betätigt und gelöst werden können.

In folgenden Fällen darf ein Fahrzeug **nicht für Lern- und Prüfungsfahrten verwendet werden**: wenn die EPB

- nicht vom Beifahrersitz erreichbar ist,
- keine Funktion während der Fahrt garantiert,
- ausschliesslich voll blockiert,
- nicht dosierbar ist (also nach der Betätigung bis zum Stillstand selbständig abbremst).

Somit können für Lern- und Prüfungsfahrten nur Fahrzeuge mit elektrischer Handbremse eingesetzt werden, welche vom Beifahrersitz aus erreichbar ist (ohne Blockieren der Sicherheitsgurten),

- wenn während der Fahrt die EPB funktioniert, über das ABS geregelt wird und jederzeit unterbrochen werden kann (und somit wie bei der herkömmlichen Handbremse wieder gelöst werden kann) oder die EPB dosiert eingesetzt werden kann;
- wenn nach dem Aktivieren der EPB (Drücken und Halten der Taste) durch Loslassen der Taste oder durch Betätigung des Gaspedals die Abbremsung unterbrochen werden kann.

Die Kantone legen fest, wie bei einer praktischen Prüfung die Überprüfung des Fahrzeugs erfolgt.

Text und Bilder: Ravaldo Guerrini

**FAHRLEHRER GESUCHT**

**Motiviert, flexibel und zuverlässig?**

Dann möchten wir uns gerne bei Dir als Arbeitgeber bewerben.

**Fahrschule Bern-Drive GmbH bietet:**

- Gemütliche Arbeitsatmosphäre
- flexible Arbeitszeiten / 5 Wochen bezahlte Ferien
- Faire Entlohnung/Sozialleistungen
- Geschäftsfahrzeug (auch für Privatgebrauch)

Gerne nehmen wir deine Bewerbung mittels E-Mail ([info@berndrive.ch](mailto:info@berndrive.ch)) entgegen und freuen uns auf ein Bewerbungsgespräch.

Weitere Infos: [www.berndrive.ch](http://www.berndrive.ch)



**KANTONAL-BERNISCHER AUTOFAHRLEHRER-VERBAND**  
BILDUNGSZENTRUM

## DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

### ... Fahrlehrer/innen der Kat. B

- Mi, 11.02.2015 Fahren auf winterlichen Strasse (PW)
- Mi, 18.03.2015 **NEU:** Verkehrsunfälle - Verhalten und Massnahmen
- März/April 2015 Aktuelle Fahrzeugtechnik
- Do, 21.05.2015 **NEU:** Fahrzeugbrand - richtig reagieren!

### ... Fahrlehrer/innen der Kat. A

- Di, 07.04.2015 **NEU:** Motorradunfälle und Massnahmen
- Mi, 17.06.2015 **NEU:** Kurventechnik (Gurnigel)
- Fr, 10.07.2015 Motorrad-Fahrtechnik (Flugplatz Interlaken)

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

- Sa, 03.01.2015 Fahren auf winterlichen Strassen mit schweren Motorwagen
- Weitere Kurse für Fahrlehrer/innen der Kat. C sind in Planung. Sobald diese durch die asa bewilligt sind, werden die Daten auf der Homepage publiziert.

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

- April 2015 Moderatorenausbildung - Hauptmodul  
Einführungsabend / Dauer: 10 Tage
- Weiterbildungskurs "Motivation" (Kursdaten nach Wunsch)

#### Weitere Kurse/Kursdaten 2015, Kursprogramme, Anmeldungen

- Internet [www.kbav.ch](http://www.kbav.ch) ■ Email [weiterbildung@kbav.ch](mailto: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](http://www.kbav.ch) / Email: [sekretariat@kbav.ch](mailto:sekretariat@kbav.ch)

## Eco-Drive wünscht Ihnen auch für 2015 gute Fahrt.

Wir danken herzlich für Ihre Unterstützung.

Daten für Ihre Eco-Drive-Weiterbildung finden Sie unter [www.eco-drive.ch](http://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 2015 aussi.

Nous vous remercions de votre soutien.

Infos pour votre perfectionnement Eco-Drive sur [www.eco-drive.ch](http://www.eco-drive.ch).

**ecodrive®**  
QUALITY ALLIANCE

Badenerstrasse 21, CH-8004 Zürich  
Tel. +41 43 344 89 89, [info@eco-drive.ch](mailto:info@eco-drive.ch)



**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](mailto:info@revex-flex.de)

## Reifendruckkontrollsysteme

# Für Neufahrzeuge seit 1. November obligatorisch

**Seit dem 1. November 2014 müssen neue Personenwagen in der Schweiz serienmässig mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgerüstet sein. Für die Schweiz ist das Einfuhrdatum des Fahrzeugs ausschlaggebend. Mit diesen Überwachungssystemen wird automatisch der Reifendruck kontrolliert, der für die Verkehrssicherheit, das Fahrverhalten und den Verbrauch entscheidend ist.**

Zu geringer Reifendruck ist gefährlich und kann zu Unfällen mit schwerwiegenden Folgen führen. Neben der Sicherheit werden durch zu geringen Reifendruck auch das Fahrverhalten, der Materialverschleiss und der Treibstoffverbrauch negativ beeinflusst: So kann ein um 0,5 bar zu geringer Reifendruck einen Treibstoffmehrverbrauch von bis zu 0,3 Litern auf 100 km bewirken. Sogenannte Reifendruckkontrollsysteme (RDKS) überwachen den Druck bei allen Reifen deshalb fortlaufend und informieren den Fahrer automatisch über Druckverlust oder zu geringen Reifendruck.

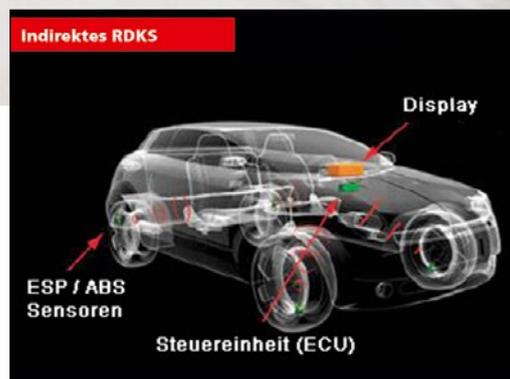
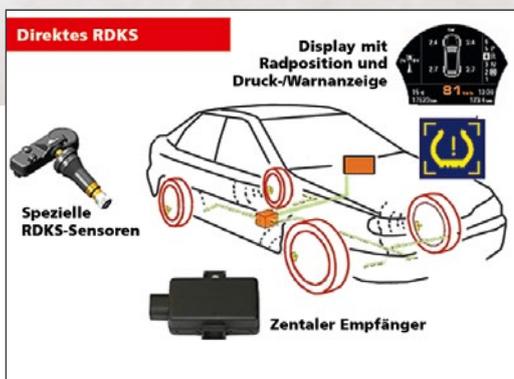
### Zwei Systeme auf dem Markt

Mit direkt (aktiv) und indirekt (passiv) messenden Systemen gibt es derzeit zwei relevante Lösungen: Das direkte System verfügt über einen Druck- bzw. Druck-Temperatur-Sensor im Reifeninneren an der Felge und

übermittelt den Momentandruck per Funk an einen Empfänger im Fahrzeug. Das indirekte System hingegen vergleicht die Raddrehzahlen mittels Sensoren, die in den meisten Fahrzeugen mit ABS und ESP ohnehin bereits eingebaut sind. Bei Druckabfall an einem Rad verringert sich der Abrollumfang des Rades. Dadurch steigt die Drehzahl des Rades an und das System erkennt den Druckverlust.

### Direkt messende Systeme sind besser, aber ...

Im Vergleich schneiden die direkt messenden Systeme besser ab als die indirekt messenden Systeme. Sie liefern laufend Werte für alle vier Reifen und warnen am schnellsten vor Druckverlust. Indirekt messende Systeme hingegen warnen nicht sofort und bemerken auch keinen gleichmässigen Druckverlust auf allen vier Reifen.



Direkt messende Systeme sind allerdings meist nur gegen einen Aufpreis von ab 300 Franken erhältlich und verursachen zusätzliche Mehrkosten beim Reifenwechsel und der Umrüstung des Winterrädersatzes, da zusätzliche Sensoren verbaut werden müssen. Die Kosten pro Sensor liegen bei 100 bis 200 Franken plus Montage. Die Lebensdauer der Batterie im Sensor beträgt 7 bis 10 Jahre (100 000 bis 150 000 km). Zurzeit ist es noch nicht möglich, nur die Batterie zu ersetzen, sondern man muss noch den ganzen Sensor auswechseln.

Aufgrund der geringeren Kosten und des einfacheren Unterhalts und Reifenwechsels werden bei neuen Fahrzeugen deshalb serienmässig meistens indirekt messende Systeme verbaut. Diese entsprechen der neuen Norm vollumfänglich und wirken sich ebenfalls positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

### Tipps zum Reifendruck

- Angaben zum optimalen Reifendruck findet man in der Betriebsanleitung, an der Tankklappe oder auf der Fahrzeurtüre.
- Der Reifendruck sollte regelmässig und auch beim Reserverad überprüft werden. Reifen können bis 0,1 bar Luft pro Monat verlieren.
- Bei schwerer Ladung oder schnellen Fahrten sollte der Luftdruck um ca. 0,2 bar erhöht werden.
- Reifendruck von bis zu 0,5 bar über den Herstellerangaben verbessert das Fahrverhalten und spart ca. 3% Treibstoff, reduziert aber den Fahrkomfort. Einige Fahrzeughersteller weisen diesen erhöhten Reifendruck als «Eco»-Luftdruck aus.
- Reifen sollten regelmässig auf Beschädigungen wie Stichverletzungen oder kleine Risse in der Lauffläche überprüft werden. Bei Fragen oder Unsicherheiten empfiehlt es sich, einen Fachmann zu kontaktieren.

Quelle: TCS  
 Grafiken: Delticom AG,  
 Hannover

# Ravaldo Guerrini verstärkt Redaktionsteam

Seit nahezu 20 Jahren informiert Ravaldo Guerrini seine Fahrlehrerkollegen und -kollegen über News rund um den FL-Beruf und rechtliche Themen. Anfänglich übte er diese Tätigkeit als Redaktor des OFV (Ostschwei-

zerischer Fahrlehrer-Verband) und seit einigen Jahren als Redaktionsmitglied des L-Drive aus. Es war und ist ihm stets ein Anliegen, auch über «heikle» Themen zu berichten.



Aufgrund aktueller Veränderungen in der Redaktionskommission des L-Drive hat er sich entschlossen, ab sofort beim FL-magazin mitzuarbeiten. Seine Motivation: wichtige Informationen und jahrelanges Know-how an die gesamte Schweizer Fahrlehrerschaft weiterzugeben.

Verlag und Redaktion des FL-magazin freuen sich auf seine wertvolle Mitarbeit.

Name: Ravaldo Guerrini  
 Adresse: Sennereistrasse 4, 8732 Neuhaus  
 Geburtsdatum: 4.9.1962  
 Zivilstand: verheiratet, 2 Kinder (20 und 18 Jahre)  
 Beruf: Steuer- und Regelungstechniker bis 1986, Fahrlehrer Auto, Motorrad, Erwachsenenbildner, 2-Phasen-Moderator, Fahrberater, Sekretär des OFV, Redaktionsmitglied SFV, seit September 2014 Verbandspräsident des OFV ad interim  
 Hobbys: Mountainbike, Langlauf, Präsident Amateurfunkverein HB9GT

## FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint am  
 6. März 2015.  
 Anzeigen-/Redaktionsschluss:  
 6. Februar 2015

## TireMoni Checkair®

Reifendruck-  
überwachung  
einfach schnell  
installiert.



Für alle Fahrzeuge  
der Klassen M1  
und N1 geeignet.

- ✓ Nur 1 Satz Sensoren für Sommer und Winter.
- ✓ Sensorbatterien einfach wechselbar.
- ✓ Erfüllt VTS 741.41 Art.103

**Fahren auch Sie den  
TCS-Testsieger!**

- ✓ Hohe Messgenauigkeit
- ✓ Schnelle Installation
- ✓ Funktioniert ganz ohne Kalibrieren

**tpm-systems AG**  
 CH-8280 Kreuzlingen  
 Telefon: +41 (71) 698 6480  
[www.tiremoni.ch/adf](http://www.tiremoni.ch/adf)

# Reifendruckkontrollsysteme in der Praxis

**Fahrlehrer haben die schwierige und faszinierende Aufgabe der Verkehrserziehung. Und die Lehraufgaben der Fahrlehrer gehen weit über die Fahrtechnik hinaus. So werden immer mehr Sicherheitsthemen Gegenstand der Fahrausbildung. Elektronische Hilfsmittel wie ABS, ESP, LDW, Bremsassistent, ACC und in jüngster Zeit die elektronische Reifendrucküberwachung TPMS.**

## Direkt messende Systeme arbeiten genauer

Von einer Drucküberwachung im engeren Sinne kann man nur bei den direkt messenden Systemen sprechen; nur mit einem solchen System werden die erforderlichen Genauigkeiten für CO<sub>2</sub>-Reduktion und verminderten Reifenverschleiss angezeigt.

Die schweizerische Regelung bezieht sich auf die Verordnungen (EG) 78/2009 und (EG) 661/2009 und erlaubt darüber hinaus auch Systeme, «die ein gleichwertiges Schutzniveau bieten».

Damit hat der Anwender die Möglichkeit, auch Nachrüstsyste in Betracht zu ziehen, um den gesetzlichen Anforderungen Genüge zu tun.

## Batteriewechsel nicht immer möglich

Bei innenliegenden Sensoren ist die Sensortechnik mit der Batterie verschweisst, weshalb ein Batteriewechsel nicht möglich ist. Batterien halten jedoch oft nicht einmal fünf Jahre. Dann wäre ein neuer innerer Sensor fällig, obwohl die Sensortechnik keinen Schaden aufweist. Ausserdem braucht es einen zweiten Satz Sensoren auch für die üblicherweise vorhandenen Winterräder.

Aussen am Ventil angebrachte Sensoren wie die von TireMoni hingegen erlauben einen einfachen Batteriewechsel und können beim Räderwechsel einfach umgesteckt werden, so dass ein Satz Sensoren für Winter- und Sommeräder genügt. Ein TireMoni sendet auch keine Fahrzeugdaten, da keine Werksprogrammierung der Fahrzeughersteller im System erfolgt.

Vielleicht hat auch deshalb der TCS im Mai 2014 ein TireMoni-System auf den ersten Platz gesetzt.

## Mit dem richtigen System Geld sparen

Fahrzeughalter haben also in der Schweiz durchaus die Möglichkeit, das Thema Reifendruckkontrollsystem mit ca. 200 Franken endgültig abzuhandeln, statt sich mit dem Ersatz innenliegender Sensoren Mehrkosten aufzuladen. Jeder hat also die Wahl, ob er für die Winterräder 800 Franken extra für einen Satz Sensoren und Installation ausgibt (mit dem Hintergrundwissen, dass er alle fünf

Jahre wieder 1600 Franken für den Ersatz seiner innenliegenden Sensoren investieren muss) oder ob er einmal 200 Franken für ein TireMoni ausgibt und dann alle 2 bis 3 Jahre nochmals 15 Franken für vier neue Batterien.

## Ökologisch wertvoll

In der Verkehrserziehung sollten der ökologische Aspekt der Reifendruckkontrolle, die Einsparung von mehr als 10 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> in Europa allein, die Reduktion der Strassen- und Reifenkosten, die Spriteinsparung bei richtigem Reifendruck und die Verkehrssicherheit durch optimales Brems- und Kurvenverhalten ein Thema sein.

Quelle: TireMoni

TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) bezeichnet die elektronische Reifendrucküberwachung.



VW Typ 147 «Fridolin» PTT

# Fridolin, der Pöstler aus Deutschland



Der Boxermotor im Heck schiebt den gelben Kasten grad mal auf Schneckenposttempo 100 km/h.

**Beim Anschauen drollig, beim Fahren derbe – der VW Fridolin hat es den Briefzustellern nie leicht gemacht. Bis in die 80er-Jahre war er im Einsatz, dann verschwand er fast spurlos. Einer hat in Norddeutschland überlebt.**

Der Verhaltensforscher Konrad Lorenz hätte wohl seine helle Freude am VW Typ 147 gehabt. Denn der «Entdecker» des Kindchenschemas hätte im PTT-Kleinfourgon ein Paradebeispiel für niedliche Proportionen gefunden.

Schlüsselreize für fürsorgliche Ambitionen liefert der signalgelbe Wagen reichlich: hohe Stirn, flache Stupsnase, grosse Kulleraugen – kommt der Typ 147 herangetobt, erwacht schnell der Beschützerinstinkt. Und dann noch sein Spitzname: Fridolin. Hach ...

Doch der Schein trügt. Tatsächlich steckt im putzigen Laster eher so etwas wie ein grobschlächtiger Arbeiter mit den Manieren eines Kerkermeisters. Niedlich fällt allenfalls die Leistungsausbeute seines Boxermotors aus. Je nach Ausführung standen dem Fridolin anfangs 30 PS, später in der PTT-Version kaum aufregendere 44 PS zur Verfügung. Doch der Reihe nach.

## Ausstattungswünsche der PTT

«Erfunden» hatte den Wagen die Deutsche Post. Die war Anfang der 60er-Jahre auf der Suche nach einer Zwischenlösung für den Briefpostdienst. Statt des sperrigen VW Typ 2 (Bulli) und anstelle des unpraktischen VW Käfer sollte ein funktionaler Alleskönner helfen, die Briefkästen zu entleeren und Eilsendungen zuzustellen.

VW entwickelte daraufhin das «Sonderfahrzeug Post auf VW-Fahrgestell Typ 147». So sperrig der Name, so schlicht die Idee: Rund zwei Kubikmeter Laderaum sollten sich auf möglichst geringe Verkehrsfläche (amtliche Forderung der Postdirektion: nicht länger als 3,75 Meter!) verteilen. Die dem VW-Werk eng verbundene Karosseriefirma Westfalia schweisste dann den kleinen Kasten unter Zuhilfenahme von Teilen aus Käfer, Karmann Ghia, Typ III und Bus zusammen. Ein früher Konzernbaukasten, wenn man so will.

Ab 1965 schleppte Fridolin dann erfolgreich frankierte Ladung. Das überzeugte die Schweizerische Post. Allerdings wünschte die Automobildivision Anpassungen an alpine Bedingungen: Eine Standheizung erschien den Inspektoren effektiver als die serienmässige, wenig effektive Wärmetauscherlösung aus dem Käfer. Zudem sollten mehr Leistung (44 PS aus einem



Verwandschaft 1:  
Verchromter Bügelgriff  
der Schiebetür analog  
zum VW Bus T2.

Verwandschaft 2:  
Frischlufthilfe für den  
Innenraum über Schlitze  
wie im VW Käfer.



Verwandschaft 3: Üppiges  
Emblem auf der Fronthaube,  
ähnlich hat es der VW Typ 3.

Verwandschaft 4:  
Aus ovalen Rückleuchten  
strahlt auch der VW Kübel  
Typ 181.

1300er) sowie vier Scheibenbremsen mühelose Bergauf- und risikoarme Bergabpassagen gewährleisten.

Ebenfalls Pflicht im Lastenheft: Die nach PTT-Vorgaben typische signalgelbe Lackierung inklusive schwarzroter Karosserie-Bauchbinde. Und in den letzten Baujahren Heckscheiben in den Ecken, um besser rangieren zu können.

So gerüstet, gingen insgesamt 1201 Wagen über die Grenze. Bis in die 80er-Jahre rackerte der «Kleinfourgon II» genannte Wagen im harten Zustelldienst. Die salzigen Winter liessen sie heftig rosten, nach Ende ihrer Dienstzeit kamen die meisten in den Abbruch.

### Ein Tessiner wandert aus

Das Auto auf diesen Seiten verrichtete bis 1983 im Kanton Tessin seinen Dienst, machte nach 85000 Kilometern Laufleistung schlapp und gelangte rund fünf Jahre nach Ausmusterung in die Hände eines norddeutschen Sammlers. 200 Franken zahlte der an die Garage Mattei in Someo. Laut Kaufbeleg «come vista provato». Was sich angesichts des Erhaltungszustands

wie folgt übersetzen lässt: morsch in allen Karosserieelementen, Drehstabfederung lahm, Motor fertig, Getriebezahnräder kariös.

Doch 25 Jahre später ist Fridolin Nummer P 16494 geschweisst, lackiert und fährt mit seinem revidierten Antrieb wie am ersten Tag. Und das heisst so mässig wie bei seiner Auslieferung 1972.

Denn der 147er sollte Bürger mit Post versorgen und nicht den Boten mit Komfort verwöhnen. Zwar gelingt der Einstieg durch die grossen, sehr weit zurückgleitenden Schiebetüren mühelos. Und Briefzusteller rühmten den Zustieg. Doch ihn zu schliessen, ist ein Kraftakt.

Steht das Auto leicht bergauf, braucht es schon einen ordentlichen Schwung, damit das Tor in die vordere Schliessmechanik einrastet. Um die Tür an der hinteren Fuge zu verriegeln, muss der Fahrer mit Kraft am unglücklich platzierten Innenhebel zerrén. Nach rrrumms, klock und klack ist die Luke dicht – es kann losgehen. Eingewöhnen muss man sich nicht. Grundsätzlich stehen nur drei Knöpfe für Warnblinker, Licht und Scheibenwischer zur Verfügung. Das

Man schätzt, dass von 6139 Fridolins nur rund 200 noch existieren. Dieses Tessiner Ex-Postmodell hat es nach Norddeutschland verschlagen.



Einsteigen: Die hohen Schiebetüren erleichtern den Zugang enorm. Ähnlich wie beim VW Bus T2 brauchen sie einen kräftigen Schwung, um sauber zu schliessen.

einziges Instrument übertreibt es ebenfalls nicht mit Informationen: Tempo und Kilometerstand lassen sich einfach ablesen, dazu vier schüchterne Kontrollleuchten – der Umgang mit Fridolin ist schneller erlernt als eine Briefmarke abgestempelt.

Fridos Technik stammt vom Käfer. Entsprechend willig prasselt die Maschine im Heck los, sobald der Zündschlüssel auf Anlassstellung dreht. Allerdings: Sofort fällt auf, dass der Fridolin lauter und hohler klingt als ein Standard-Volks-

wagen. Eine Erdnuss in der Dose, kräftig geschüttelt, so fühlt sich der Fahrer.

Blechern schallt der Vierzylinder durch die offene Fahrgasthalle, mit zunehmender Geschwindigkeit vibrieren knisternd die Seitenverkleidungen, dröhnt das spärlich verrippte Dach, streicht der Fahrtwind rauschend über die Türkanten. Gut, dass der Typ 147 kaum mehr als Tempo 100 schafft.

Gemeines Ungleichgewicht: Die hohe Sitzposition hat bei einem Vergleich zwei Nachteile. Der Fahrer peilt zwar aus einer angenehmen Höhe über die flach abfallende Haube. Dagegen steht: Die Kupplung erreicht der linke Fuss eher von oben, das erschwert die Dosierung. Und der aufgebockte Sitz – eine instabile Auflage aus Federkern, Kokosvlies und Kunstlederhülle thront auf einem rund 25 Zentimeter hohen Sockel aus Rundstahl – bietet kaum Halt.

Zusammen mit dem stark wankenden Aufbau, dem leicht beirrbaren Geradeauslauf und der weichen Federung hat es der hin- und herwankende Fahrer mächtig schwer, eine dauerhaft bequeme Haltung einzunehmen.

Selbst die Distanz zum Schalthebel wächst durch den Sitzbock. Entsprechend hapert es an der Ergonomie. Die Bremsen arbeiten ordentlich, allerdings muss der Wagen ohne Bremskraftverstärker verzögern. Mit Last an Bord muss der Fahrer sich ordentlich gegen den





Scherz-Cockpit: Das Kindertelefon als Deko ist ebenso wenig ernst zu nehmen wie der Tacho-Endwert. Tatsächlich schafft der Fridolin höchstens Tempo 110 – aber bergab.



Die PTT war von 1928 bis 1997 die Behörde für den Post-, Telefon- und Telefaxbetrieb.

Vier Schalter regeln Fridolins Funktionen – Licht, Wischer, Lüftung, Heizung.

harten Druckpunkt stemmen. Kurz: Eine Runde im Fridolin kostet Kraft und Nerven. Wie muss sich da bloss eine komplette Frühschicht bei der PTT angefühlt haben?

Wie zum Trost gibt sich der 147 bei Transportaufgaben deutlich talentierter. Der aufpreispflichtige Beifahrersitz lässt sich zusammenfallen, verschwindet dabei fast vollständig unter dem Armaturenbrett. So passten sperrige Pakete durch die rechte Seitentür, und Postbeutel der Briefkastentleerung können flink abgeworfen werden – das Fassungsvermögen war mit fast 3000 Litern enorm!

Ausserdem erleichtert eine zusätzliche Luke im Heck das Beladen. Bis zu 375 Kilo schwere Post konnte der Fridolin durch seine drei Türen mühelos einsammeln. Kein Wunder, dass sein Besitzer ihn bis heute noch gelegentlich als Lastesel nutzt. Pardon, frei nach Doktor Lorenz natürlich eher als «Lasteselchen».

### Technische Daten

#### VW Typ 147 «Fridolin» PTT

Preis 1972 ab	6480 DM, ca. 7900 Fr.
Zyl./Hubraum	B4/1285 cm <sup>3</sup>
Leistung	44 PS bei 4000/min
Drehmoment	87 Nm bei 2000/min
Antrieb/Getriebe	Hinterrad/4-Gang
0 bis 100 km/h	k. A.
Spitze	ca. 100 km/h
Verbrauch	ca. 9,5 l/100 km, Benzin
Länge/Breite/Höhe	3,97/1,67/1,73 m
Gewicht/Nutzlast	970/375 kg
Produktion	6139, davon 1201 PTT
Produktionszeit	1964–1974
Preis (Zustand 2/4)	CHF 45900.–/13 300.–

Quelle: ai-Klassik 2|2014

Text: Jean Cornichon; Fotos: Ralf Timm



## Die Seite der Berufschauffeure

**Wir haben David Piras, Generalsekretär des Berufchauffeurenverbandes Les Routiers Suisses, einige Fragen zu seiner Person und zu seiner Arbeit gestellt. Auch haben wir ihn um Stellungnahme zu Leserreaktionen gebeten.**



David Piras

Zur Berufslaufbahn von David Piras gehören ein Maschinenbaustudium an der ETH, reiche Erfahrungen als Freelance-Chauffeur in verschiedenen Transportbereichen und die Tätigkeit als Marketing- und Verkaufsmann in einem Elektronikunternehmen. Im April 2000 wechselte Piras zu Les Routiers Suisses nach Lausanne. Der Verband war damals nicht sonderlich gut aufgestellt. In 14 Jahren Tätigkeit für die Kapitäne der Landstrasse hat sich das Bild des Verbandes grundlegend verändert. Das Angebot für die Mitglieder ist inzwischen umfangreich. Über 30 Mitarbeitende engagieren sich in der Organisation mit über 17 000 Mitgliedern. Sektionen sichern die Verankerung in den Regionen. David Piras ist verheiratet. Seine Frau, die Fahrlehrerin ist, hat er im Rahmen seiner Verbandstätigkeit in der Sektion Obwalden kennengelernt.

*Herr Piras, wann haben Sie sich erstmals mit dem Thema «Lastwagen» befasst?*

Das war während meiner Studienzeit. Ich suchte eine Nebenbeschäftigung und lernte Lastwagenfahren. Seither lässt mich die Faszination dieses Gewerbes nicht mehr los.

*Gibt es für Sie und Ihre Arbeit Prinzipien?*

Ja, ein Prinzip habe ich sicher: Arbeit muss Spass machen, die Effizienz und Kreativität fördern. Und dies gilt für mich und mein Umfeld.

*Wer ist Les Routiers Suisses?*

Ein Verband für Berufschauffeure. Letztlich ist unsere Organisation dazu da, den Chauffeur auf breiter Basis vorausschauend zu unterstützen. Und das auch noch in fünf, zehn oder mehr Jahren. Interessant ist dabei, dass es in diesem Beruf etwa 80% Quereinsteiger gibt.

*Was wollen Sie mit Les Routiers Suisses erreichen? Wo liegt die Stossrichtung?*

Wichtig ist, dass wir immer mehr vom Image des motorisierten Handlangers hin zum anerkannten und geachteten Berufsfachmann beziehungsweise zur Berufsfachfrau kommen. Dabei spielt die Einstellung des Einzelnen eine wichtige Rolle. Jeder Chauffeur muss unbedingt so weit kommen, dass er seine Arbeit immer wieder selbständig hinterfragt und dauerhaft eine unternehmerische Denk- und Handlungsweise an den Tag legt. Dies muss sich auch in Gesprächen mit dem Arbeitgeber, den Verladern und Ladungsempfängern niederschlagen, aber auch bei Kontakten mit der Polizei.

Der Chauffeur ist ein klarer Imageträger der Branche. In der Schweiz sind täglich etwa 50 000 bis

60 000 Nutzfahrzeuglenkende unterwegs, die für ein besseres Image sorgen können.

*Thema Ladungssicherung: Was gibt es dazu, vor allem aus dem Praxisalltag, zu sagen?*

Bei unseren Ladungssicherungskursen geht es mitunter auch darum, das Bewusstsein für die Ladungssicherungsmöglichkeiten, die Vorschriften und die Gefahren zu fördern. Die Ladung liegt in erster Linie in der Verantwortung der Lenkenden. Da muss entschieden werden, was wann und wie transportiert wird.

### Leserreaktionen und Stellungnahmen

Leserreaktionen sind immer willkommen. Die Verfasser von redaktionellen Beiträgen sind in den meisten Fällen nicht die Detailkenner einer Materie. Deshalb beruft man sich auf unterschiedliche Quellen, die entsprechend ausgewie-

sen werden. Bei der Beitragsserie «Ladungssicherung» haben wir uns, im Einverständnis des Berufsverbandes Les Routiers Suisses, der Inhalte der Broschüre «Ladungssicherung» bedient.

Das genannte Thema gibt immer wieder zu Diskussionen Anlass, weil zwischen Theorie und Praxis oftmals grosse Unterschiede feststellbar sind. Selbst bei Polizeikontrollen gibt es sehr unterschiedliche Auffassungen, was richtig oder falsch ist. Deshalb haben wir David Piras, Generalsekretär von Les Routiers Suisses und Kenner der Materie, gebeten, zu den Leserreaktionen Stellung zu nehmen. Wir haben ihm die entsprechenden Schreiben vorgelegt, die wir hier aus Platzgründen nicht in voller Länge publizieren.

**Leser WmmbA Gerhard Heim, Oensingen,** äussert sich am 7. Juli 2014 zu zwei Fällen der Veröffentlichungen im Rahmen der Ladungs-

**EIN TRUCK.  
EIN PROFITCENTER.**

**NOCHMAL 5% WENIGER TREIBSTOFF**

RENAULT TRUCKS T

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2015

RENAULT TRUCKS DELIVER

RENAULT TRUCKS

Der internationale Truck of the Year ist nicht nur ein Truck. Er ist ein Profitcenter. Profitabilität beginnt mit einem Besuch bei Ihrem Renault Trucks Partner.

reault-trucks.net

# 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.

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

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

Scania Opticruise spart Treibstoff mit neuen Schaltprogrammen.

Fernzugriff über den Scania Communicator zur Fahrzeugdiagnose.

Die neuen Fahrerhaubecken verbessern die Aerodynamik.

Neues Doppelbatteriesystem um Batterieausfälle zu vermeiden.

Optimiertes Getriebeöl-Management und abschaltbare Kompressoren erhöhen die Treibstoffeffizienz.

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

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



Neu mit 5 Motoren für 100% Biodieseleinsatz.

## 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](http://www.scania.ch)



# DRIVE LINE

Wir sind eine renommierte Fahrschule welche sich nebst der klassischen Fahrausbildung (Fahr- und Theorieunterricht) in den Kategorien B und schweren Motorwagen mit individuellen Angeboten (Durchführung von Intensiv-Kursen, Einsätze bei CZV- Grundauss- und Weiterbildungen, Erteilen von Fahrzeugtechnik-Unterricht, Einsatz Eye-Tracking usw.) ein interessantes Tätigkeitsgebiet aufgebaut hat. Das Theorie lokal und die Fahrschulfahrzeuge befinden sich in 5012 Schönenwerd.

Zur Unterstützung suchen wir nach Vereinbarung:

## Bereichsleiter/-in Fahrschule (80–100%)

### Ihre Aufgaben:

Sie sind verantwortlich für die selbständige Führung des Bereiches Fahrschule, dies beinhaltet insbesondere: Planung, Organisation und Durchführung von praktischem Fahrunterricht und Theoriekursen für die Kategorien B und schweren Motorwagen, Koordination der Einsatzpläne der Fahrschulfahrzeuge, aktiver Ausbau der bestehenden Fahrschule, Erteilen von Fahrzeugtechnik-Unterricht, Verantwortlich für den Fahrzeugunterhalt.

### Ihr Profil:

Sie haben eine abgeschlossene Berufslehre im technischen Bereich (vorzugsweise Autogewerbe) und haben die Weiterbildung zum/r Fahrlehrer/-in der Kat. B und Kat. C. bereits abgeschlossen oder haben die Weiterbildung zum/r Fahrlehrer/-in Kat. B, die Führerausweise der Kategorien C/CE/D, ADR/SRD und sind bereit die Weiterbildung Kat. C zu absolvieren. Ihr Organisationstalent, Ihre ausgeprägte Kundenorientierung, Ihre lösungsorientierte und kreative Arbeitsweise konnten Sie in Ihren bisherigen Tätigkeiten bereits unter Beweis stellen. Sie beherrschen Deutsch in Wort und Schrift (Muttersprache), jede weitere Landessprache (F, I) ist von Vorteil. Ihr Mindestalter beträgt 30 Jahre.

**Fühlen Sie sich angesprochen?** Für ergänzende Auskünfte steht Ihnen gerne Ivan Pugnet, Geschäftsinhaber unter 062 511 90 91 zur Verfügung. Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an DriveLine, Ivan Pugnet, Künzli-mattstrasse 13, 5032 Aarau Rohr.



## Weiterbildung für Fahrlehrer

**Samstag 07.02.2015, Nottwil**

Kurs 5: Sehen im Verkehr

**Freitag 20.03.2015, Hinwil**

Kurs 8: Offroad Kurs

**Montag 18.05.2015, Trubschachen**

Kurs 6: Fahren auf unbefestigten Strassen

**Mittwoch 27.05.2015, Frick**

Kurs 11: Autotechnik für Fahrlehrer

**Laufend neue Daten, Sissach**

Kurs 2: Tunnelbrand - die Fortsetzung

Anmeldung unter:

[www.verkehrsschulung.ch](http://www.verkehrsschulung.ch) / 061 333 06 59





sicherung im FL-magazin 1/2014. Gerhard Heim ist bei der Polizei Kanton Solothurn angestellt und befasst sich seit Jahren mit dem Thema Ladungssicherung. Sein Hauptarbeitsgebiet ist die Kontrolle des Schwerverkehrs auf den Strassen des Kantons Solothurn. Im November 2012 nahm G. H. erfolgreich an der VDI-Prüfung als «Ausbilder für Ladungssicherung auf Strassenfahrzeugen nach VDI 2700 Blatt 1» teil.

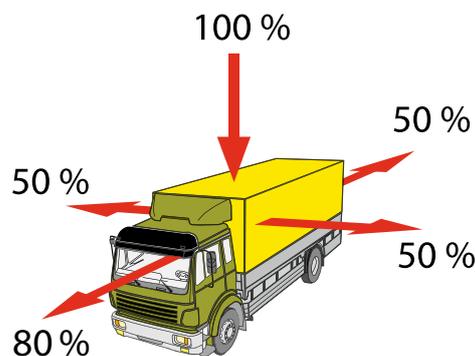
**Fall eins, WmmbA Gerhard Heim zu:** «Der Gesetzgeber nimmt den Fahrer in die Pflicht. Ihm obliegt die Ladung und Ladungssicherung».

Aufgrund der Formulierung könnte man annehmen, dass ausnahmslos der Fahrer für eine ordnungsgemässe Ladungssicherung verantwortlich ist. Auf den ersten Blick betrachtet mag dies so stimmen, aber eben nur bedingt. Im SVG wird aber auch der Halter oder eine wie ein Halter verantwortliche Person erwähnt, welche der gleichen Strafandrohung untersteht. Das Bundesgericht hat auch schon Entscheide gefällt, bei denen dem Geschäftsführer oder/und Verloader eine Mitschuld bei ungenügender Ladungssicherung angelastet wurde. Es müssen jeweils im Einzelfall alle Fakten geprüft werden, um zu sehen, wer wann und weshalb eventuell eine Mitschuld trägt.

**Stellungnahme von David Piras, Les Routiers Suisses:** «Grundsätzlich sieht der Gesetzgeber den Fahrer als primär verantwortliche Person. Es gibt im SVG die Möglichkeit, wonach Vorgesetzte Mitverantwortung tragen. Auch gemäss StGB ist strafbar, wer dazu beigetragen hat, einen Verstoß gegen Vorschriften zu begehen. Bei schwereren Unfällen wird die Verantwortungsfrage meist genau untersucht. Bei allgemeinen Strassenverkehrskontrollen geht die Polizei aber selten weiter als bis zum Chauffeur.

Es wäre dann am Chauffeur, den Beweis der Mitschuld von Vorgesetzten oder Auftraggebern aufzuzeigen. Die Hürde ist meist zu gross und die Polizei scheut den Untersuchungsaufwand. Aus diesem Grunde versuchen wir, beim Chauffeur ein gutes Verantwortungsbewusstsein zu schaffen. Es wäre aber durchaus wünschenswert, wenn Kontrollbehörden nicht immer nur den ersten Besten in die Verantwortung nehmen und auch bei kleineren Fällen die Hintergründe in Betracht ziehen. Insbesondere, wenn das Gesetz diese Möglichkeiten vorsieht. Als relativ machtloser Mitarbeiter oder kleiner Auftragnehmer wird dem Chauffeur gelegentlich nicht genügend zugehört.»

**Fall zwei, WmmbA Gerhard Heim:** «Auf Seite 26 ist eine Grafik des Lastwagens zu sehen. Dort sind die Pfeile mit den entsprechenden Beschleunigungswerten eingezeichnet. Darüber befindet sich eine Aufstellung der in die jeweilige Richtung zu sichernden Masse. Unter anderem steht dort, 100% der Masse muss nach oben gesichert sein. Das ist falsch und entbehrt jeglicher Grundlage. Die Skizze wird total falsch interpretiert. Leider ist dieser Fehler in vielen Berichten zu finden und wird auch bei diversen Schulungen von sogenannten Experten falsch vermittelt!»



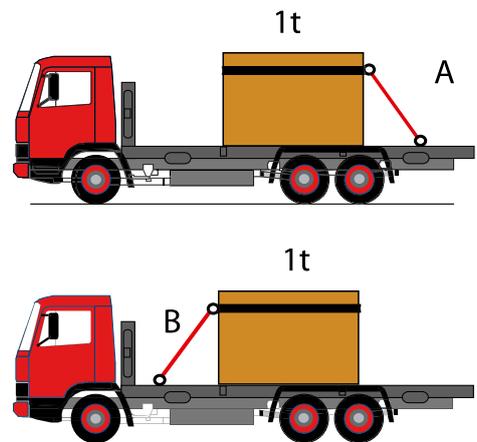
**Stellungnahme von David Piras, Les Routiers Suisses:** «Grundsätzlich geht es darum, dass

Kräften, welche die Ladung nach oben bewegen könnten, zu 100% entgegengewirkt wird. Bei üblicher Ladung, die sich statisch verhält, ist dies durch die Gewichtskraft gegeben. Zu allen Seiten formschlüssige Ladungssicherung reicht aus. Besonders zu achten ist auf Ladung, die dynamische Kräfte aufbauen kann. Als Beispiel kann ein halbvoller IBC-Behälter gelten. Ein IBC ist ein rechteckiger Kunststofftank mit Gitterverstärkung und Palettensockel. Ist dieser Tank halbvoll, beginnt bei Kurvenfahrt die Flüssigkeit zu schwappen. Einmal in Resonanz, kann die Flüssigkeit den Tank anheben. Ähnliche Vorgänge können sich mit Behältern für Stanzschrott und anderen losen Materialien ergeben. In diesem Fall reicht die Gewichtskraft nicht aus, die Ladung nach oben zu sichern. Vergleichbare Probleme ergeben sich mit Ladegütern, die federnde Teile enthalten, wie z. B. Autos. Autos und Fahrzeuge müssen auch nach oben gesichert werden.»

**Leser Ing. Sergio Marchetti**, Präsident Scuola Autisti Professionisti Svizzera Italiana, Sagl in Minusio bezieht sich in seinen Bemerkungen



ebenfalls auf die Abhandlung im FL-magazin 1/2014. Er meint, dass auf Seite 26 zwei Beispiele zum Thema «Schrägzurren in Längs- oder Querrichtung» irreführend seien. Er verweist dazu auf die gültige Norm in der Schweiz «Ladungssicherung auf Strassenfahrzeugen – Sicherheit – Teil 1: Berechnung von Sicherheitskräften, Deutsche Fassung EN 12195-1:2010».



**Stellungnahme von David Piras, Les Routiers Suisses:** Die Zeichnungen auf Seite 26 zeigen das Prinzip. Beträgt die Last 1 t, müssen Gurte in Position A 80% der Last aufnehmen, in Position B 50%. Der Grundsatz gilt unabhängig von der Anzahl Spann Gurte.

Wird das Ladegut niedergezurt, kommen Berechnungen mit Abspannwinkeln, Vorspannkräften und Reibungskoeffizienten dazu. Dies verlangt zusätzliche Kenntnis von Physik und Trigonometrie. Für Spezialtransporte mit hohen Gewichten, die aufwendig zu sichern sind, lohnen sich derartige Berechnungen. Im täglichen Gebrauch mit üblichen Transportgütern ist es aber zu aufwendig. Vom Grundsatz her wird versucht, den Chauffeuren die Prinzipien zu erklären, mit Augenmass die Risiken abzuschätzen, auf der sicheren Seite zu sein und eher einen Spanngurt mehr zu verwenden.

Text: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

Grafiken: Les Routiers Suisses

Bilder: Renault, Rolf Grob



## «International Truck of the Year 2015»

**Am 23. September 2014 wurde der Renault Trucks T von der Jury des International Truck of the Year, bestehend aus 25 Journalisten der internationalen Fachpresse, zum internationalen «Truck of the Year 2015» gekürt. Gianenrico Griffini, Präsident der Jury, überreichte die prestigeträchtige Auszeichnung an Renault-Trucks-Präsident Bruno Blin anlässlich der 65. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.**

Mit insgesamt 129 Punkten und einem Vorsprung von 48 Punkten auf den Zweitplatzierten konnte der Renault Trucks T die Prestigeauszeichnung «Truck of the Year 2015» klar für sich entscheiden. Die aus Journalisten von 25 internationalen Fachmagazinen bestehende Jury befand, dass der Renault Trucks T jenes Fahrzeug ist, das in diesem Jahr den grössten Beitrag zum Strassengütertransport geleistet hat. Bei der Vergabe des «International Truck of the Year» berücksichtigt die Jury verschiedene Kriterien: technische Innovation, Komfort, Sicherheit, Vorzüge im Strassenverkehr, Kraftstoffeinsparungen, Umweltbelastung und Gesamtkosten (TCO) des Fahrzeuges. Die Jury betonte die Qualitäten des Renault Trucks T und erwähnte dabei besonders seine fortschrittlichen Lösungen im Bereich der Aerodynamik und des Fahrkomforts, hob aber auch die Annehmlichkeiten während der Ruhezeiten der Fahrer hervor.

«Der Renault Trucks T verbindet die Vorteile früherer Spitzenmodelle der Marke mit den neuesten technologischen Errungenschaften im Nutzfahrzeugsektor», fasst Gianenrico Griffini, ITOY-Jurypräsident, zusammen. «Das Ergebnis ist eine der bemerkenswertesten Produkteinführungen der letzten Jahre.»

Bei der Entgegennahme der Auszeichnung erklärte Renault-Trucks-Präsident Bruno Blin: «Ich freue mich ganz besonders, diesen Preis im Namen von Renault Trucks zu erhalten. Ich möchte ihn gerne mit allen unseren Mitarbeitern und unserem gesamten weltweiten Netzwerk teilen. Diese Auszeichnung erfüllt uns mit Stolz – ein Stolz, der sich auf alle überträgt, die unsere Lkw kaufen und fahren.»

Er fügte hinzu: «Seit gut einem Jahr ist für Renault Trucks mit der Rundumerneuerung seiner Baureihen ein neues Zeitalter angebrochen. Diese Auszeichnung begleitet die neue Identität von Renault Trucks auf bestmögliche Art und Weise. Ich bin überzeugt, dass die Anerkennung der Vorzüge des Renault Trucks T durch die unabhängige Fachpresse aus 25 europäischen Ländern ein wichtiges Verkaufsargument in der Neukundengewinnung sein wird.»

Quelle: Renault

## Zehn Jahre Schweizerischer Fahrlehrerverband SFV

# Urs Fasel zum neuen Präsidenten gewählt



Urs Fasel



Thomas Stalder

**An einer Jubiläums-Generalversammlung feierte der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV am 3. November 2014 in Schönbühl BE sein zehnjähriges Bestehen als nationale Dachorganisation der Fahrlehrerschaft. Als Nachfolger von Raphael Denis Huguenin wurde Rechtsanwalt Urs Fasel (Bern) zum Verbandspräsidenten gewählt. Als Präsident der Fachkommission Auto ersetzt Thomas Stalder (Rothrist AG) den nicht mehr kandidierenden Jörg Schaffner (Curio TI). Anstelle von Josef Blerch (asa) nimmt Olivier Pittet (GVEC) Einsitz in die OSK Berufsbild. Die asa hat auf ihre OSK-Vertretung verzichtet.**

Der Schweizerische Fahrlehrerverband wurde 2004 als Nachfolgeorganisation der Schweizerischen Vereinigung der Fahrlehrerverbände (SVFV) mit dem Ziel gegründet, als nationaler Einheitsverband der Zersplitterung der Fahrlehrerschaft entgegenzuwirken.

Wie der frühere SVFV-Vorsitzende und erste SFV-Präsident Nationalrat Rudolf Joder (Bern) an der schlichten Jubiläumsfeier in Schönbühl BE darlegte, sollte mit diesem Schritt der Berufsstand der Fahrlehrer aufgewertet und im wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Umfeld besser positioniert werden.

Dieses Ziel wurde gemäss Willi Wismer (Bülach ZH), der den SFV in den Jahren 2006–2008 als zweiter Präsident leitete, erreicht. Während seiner Amtszeit wurde das Berufsbild Fahrlehrer bzw. Fahrlehrerin verwirklicht. Damit verbunden war die Einführung des eidgenössischen Fachausweises als entscheidende Voraussetzung für einen einheitlich hohen Ausbildungsstandard der angehenden Fahrzeuglenkerinnen und -lenker.

Unter der Leitung des abtretenden dritten Präsidenten Raphael Denis Huguenin wurde die Berufsausbildung endgültig konsolidiert. Der

SFV etablierte sich gleichzeitig als vom Staatssekretariat für Berufsbildung, Forschung und Innovation (SBFI) anerkannte Organisation der Arbeitswelt (OdA) und als Fahrlehrer-Kompetenzzentrum. In Zusammenarbeit mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) beteiligt sich der SFV an der obligatorischen Fahrlehrer-Weiterbildung, und als Partner des Bundesamts für Strassen (Astra) ist er massgeblich an der vor dem Abschluss stehenden Neugestaltung der Fahrzeuglenker-Grundausbildung (Projekt Opera-3) beteiligt. Mit seinem Engagement trug er auch wesentlich zur Beibehaltung der Zweiphasenausbildung der Neulenkenden und des Weiterausbildungs-Obligatoriums bei.

In seiner Festansprache informierte der scheidende Astra-Direktor Dr. Rudolf Dieterle über die wesentlichen Merkmale der im Rahmen des Projekts Opera-3 optimierten Grundausbildung. Er unterstrich dabei die zentrale Bedeutung einer qualitativ hochstehenden, von professionellen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern erteilten Lenkerausbildung für die Verkehrssicherheit.

Quelle: SFV

Bilder: Hans Ulrich Büschi

**L'Association Suisse des Moniteurs de Conduite (ASMC) fête ses 10 ans**

# Son nouveau président s'appelle Urs Fasel

**L'organisation faîtière suisse des moniteurs et monitrices de conduite, l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite (ASMC) a fêté son 10e anniversaire le 3 novembre 2014 à Schönbühl BE, à l'occasion de son assemblée générale. Urs Fasel, avocat à Berne, a été nommé pour succéder à Raphael Denis Huguenin à la présidence de l'association. Thomas Stalder (Rothrist AG) a été désigné comme président de la commission autos pour remplacer Jörg Schaffner (Curio TI) qui ne se portait plus candidat. En lieu et place de Joseph Bleresch de l'asa qui renonce à un siège au sein de la CAQ profil professionnel, l'AG a nommé Olivier Pittet (GVEC).**

Dans le but d'unifier l'organisation des moniteurs et d'en éviter l'émiettement, l'ASMC a été fondée en 2004 pour remplacer la Fédération Suisse des Moniteurs de Conduite (FSMC).

Lors de la célébration en toute simplicité de cet anniversaire à Schönbühl BE, le conseiller national Rudolf Joder (Berne), premier président de l'ASMC et dernier de la FSMC, a relevé que ce pas devait permettre de valoriser la profession de moniteur de conduite et de lui donner une meilleure assise dans les milieux de l'économie et de la sécurité routière.

L'objectif a été réalisé d'après Willi Wismer (Bülach ZH) qui a présidé aux destinées de l'ASMC de 2006 à 2008. Le profil professionnel de moniteur ou monitrice de conduite a vu le jour durant son mandat. Couplée avec l'introduction du brevet fédéral de moniteur de conduite, cette réalisation a été déterminante pour assurer que la formation des futurs conducteurs et conductrices réponde à des normes de haut niveau.

Sous la houlette de Raphael Denis Huguenin, le président sortant, la formation professionnelle des moniteurs de conduite a été défini-

tivement consolidée. L'ASMC a été reconnue par le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) comme organisation du monde du travail et comme centre de compétence des moniteurs de conduite. Elle collabore avec l'Association des services des automobiles (asa) en matière de perfectionnement obligatoire des moniteurs et, en partenariat avec l'Office fédéral des routes (OFROU), l'ASMC joue un rôle prépondérant dans la refonte de la formation de base des conducteurs et conductrices dans le cadre du projet Opera-3 qui touche à sa fin. L'engagement du troisième président a permis de sauvegarder la formation deux phases et la formation complémentaire obligatoire des nouveaux conducteurs.

Dans l'allocution qu'il a prononcée à l'occasion de la célébration du 10e anniversaire de l'ASMC, le directeur démissionnaire de l'OFROU, Rudolf Dieterle, s'est arrêté sur l'essentiel de l'optimisation de la formation de base dans le cadre du projet Opera-3. Il n'a pas manqué de souligner combien il est important pour la sécurité routière que l'enseignement de la conduite soit dispensé par des professionnels à même d'en assurer une qualité irréprochable.



Urs Fasel



Thomas Stalder

Source: SFV

Photos: Hans Ulrich Büschi



## **Feuille d'information du bpa sur les agressions dans la circulation routière**

# **Quand le conducteur libère sa colère**

**Coups de klaxon intempestifs, menaces verbales, manœuvres dangereuses: les comportements agressifs dans la circulation routière sont perçus comme problématiques. Le bpa – Bureau de prévention des accidents estime que 5 à 10 % des accidents sont à mettre sur leur compte. Il a donc analysé l'état actuel des connaissances sur l'ampleur et les conséquences des agressions dans le trafic routier, et listé des mesures de prévention possibles.**

Qu'entend-on par comportements agressifs dans la circulation routière? Outre les menaces, les gestes de colère et le fait de klaxonner, un style de conduite préjudiciable à la sécurité, en particulier le talonnement intentionnel d'autres véhicules et le dépassement sans égards, en fait aussi partie. Quand bien même de nombreux automobilistes pensent que les comportements agressifs dans la circulation routière ont augmenté ces dernières années, il est difficile de l'établir sur la base des données lacunaires disponibles et de la variété des définitions utilisées.

### **Six résultats intéressants ressortent de l'analyse du bpa:**

1. Dans la circulation routière, les personnes d'un certain âge s'énervent moins et se comportent moins agressivement que les plus jeunes.
2. Les comportements agressifs sont plus répandus chez les hommes que chez les femmes, surtout en ce qui concerne les formes les plus violentes.
3. La colère est plus fréquemment déclenchée par d'autres personnes (par ex. quelqu'un qui vous coupe la route) que par des situations (par ex. des mesures d'aménagement).



4. Les grosses colères résultent des comportements suivants: passer devant les autres et chiper une place de stationnement, venir en sens inverse et ne pas baisser les phares, talonner un véhicule, accélérer pour empêcher un dépassement, rouler à gauche sur l'autoroute et ne pas respecter l'obligation de rouler sur la voie de droite.
5. L'anonymat de l'environnement routier et la relative faible probabilité de rencontrer les autres conducteurs à nouveau favorisent les réactions agressives. Les possibilités de communiquer limitées jouent aussi un rôle.
6. Sa propre perception et celle des autres divergent fortement: les autres sont nettement plus agressifs que soi-même ...

#### **Que peut-on faire?**

Au niveau du système de transport, outre des mesures d'homogénéisation des vitesses et de contrôle de la distance de sécurité, des routes explicites semblent judicieuses. Mais chaque automobiliste pourrait aussi contribuer à éviter les conflits et à augmenter la sécurité routière en remettant en question son propre comportement et en s'efforçant de conduire avec égard et tolérance en compensant les erreurs des autres usagers de la route.

Source: [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

Plus d'informations: [bfu-Faktenblatt](#)

Plus de réussite au «Sensi» avec

*Let's drive*



[www.fl-portal.ch](http://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



**Foglio informativo upi «Aggressioni nel traffico stradale»**

## Quando l'automobilista dà sfogo alla propria aggressività

**Dalle clacsonate assordanti alle minacce verbali fino alle manovre pericolose, l'aggressività nel traffico è considerata un problema tanto più che, secondo le stime dell'upi – Ufficio prevenzione infortuni, è la causa del 5–10 per cento di tutti gli incidenti. L'upi ha quindi condotto una breve analisi sulla portata e le conseguenze delle aggressioni nel traffico e ha presentato possibili misure di prevenzione.**

Che cosa si intende per comportamento aggressivo nel traffico? Solitamente, oltre alle minacce, ai gestacci e alle clacsonate, questa forma di aggressività include comportamenti pericolosi alla guida, come il non rispetto della distanza di sicurezza o i sorpassi azzardati. Sebbene molti automobilisti ne siano convinti, è difficile stabilire con certezza se l'aggressività al volante sia aumentata negli ultimi anni poiché i dati disponibili sono scarsi e le definizioni troppo diverse.

### **La scheda informativa pubblicata dall'upi formula sei considerazioni di fondo:**

1. Le persone anziane sono meno esposte all'aggressività alla guida e hanno comportamenti più rilassati rispetto ai giovani.
2. I comportamenti aggressivi sono più diffusi tra gli uomini che tra le donne, soprattutto per quanto riguarda le forme più gravi.
3. Sono più spesso gli altri utenti della strada (ad es. uno taglia la strada all'altro) a scatenare l'aggressività che non le situazioni (ad es. misure edili).



4. L'aggressività maggiore si osserva nelle situazioni seguenti: un automobilista «soffia» il posteggio a un altro; il conducente di un veicolo che sorraggiunge nella direzione opposta non abbassa gli abbaglianti; il conducente che si avvicina troppo al veicolo che precede; il conducente che accelera quando lo si vuole sorpassare; il conducente che, benché più lento, non rispetta la raccomandazione di circolare a destra in autostrada.
5. Le reazioni aggressive sono favorite dall'anonimità nel traffico e dalla probabilità piuttosto bassa di incontrare di nuovo un determinato conducente come pure dalle ridotte possibilità di comunicazione.
6. La percezione che si ha di sé stessi è molto diversa da quella che si ha degli altri (i com-

portamenti degli altri sono percepiti in modo più forte dei propri).

Che cosa si può fare? Oltre alle misure di omogeneizzazione della velocità e controllo della distanza, a livello del sistema viario possono risultare efficaci anche le cosiddette self explaining road. Tuttavia, i singoli automobilisti possono fornire il loro contributo. Per evitare i conflitti e incrementare la sicurezza stradale, possono ad esempio interrogarsi sul proprio comportamento, sforzarsi di assumere atteggiamenti più rispettosi e tolleranti e compensare gli errori altrui.

Fonte: [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

Maggiori informazioni: [bfu-Faktenblatt](#)

Inserenten	Seite
Acadevia, Wohlen	9
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens 11, 36	
DriveLine, Aarau	28
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Fahrschule Bern-Drive GmbH, Bern	16
General Motors, Glattbrugg	5
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Kantonal-Bernischer Autofahrlehrer- Verband, Bern	17
Quality Alliance Eco-Drive, Zürich	17
Renault Trucks, Dietikon	27
Revex-Flex, Schwarzenbach	17
SaniPool, Basel	9
Scania, Kloten	28
Stauffer, Luzern	9
tpm-systems AG, Kreuzlingen	20
Trütsch, Zürich	9
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	28

Autoren	Seite
Cornichon, Jean	22
Grob, Rolf	26
Guerrini, Ravaldo	14
Von Arx, Michael	39

## Verlag

### Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien  
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens  
Claudia Lapierre, Tel. 041 318 34 77  
c.lapierre@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 6. Februar 2015  
Erscheinungstermin 6. März 2015



# Videos und Bewertungen schaffen Vertrauen

Zwei einfache Updates können einen grossen Einfluss auf die Attraktivität Ihrer Webseite haben, Vertrauen schaffen und die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass jene Fahrschüler, die auf Ihre Internetpräsenz gelangen, auch zu Ihren Kunden werden. Videos sind das Mittel der Wahl, wenn es darum geht, den Besuchern auf eingängliche und unterhaltsame Art etwas mitzuteilen. Ein einfaches Filmchen – mit der Handykamera bei guten Lichtverhältnissen aufgenommen und über Youtube in Ihre Webseite eingebunden – von Ihnen mit Ihrem Fahrschulfahrzeug ist ein eigentlicher Hingucker. Oder wie wäre es mit einem kurzen Video-Ausschnitt aus einem Ihrer Kurse? Ziel des Videos soll es sein, dem Interessenten einen authentischen Eindruck von Ihnen und Ihrer Fahrschule zu vermitteln. Vermeiden Sie unbedingt das semi-professionelle Werbevideo! Den Internetnutzer von heute stört es nicht, wenn das Filmchen ein bisschen verwickelt ist. Ihm ist es viel wichtiger, einen echten Eindruck zu erhalten, als von einem mit Klimper-Musik unterlegten Schönwetterfilmchen eingelullt zu werden.

Neben Videos sind auch Bewertungen von Fahrschülern geeignet, Vertrauen in Ihre Person und Ihre Fahrschule herzustellen. Nach einer aktuellen Studie gaben 80% der Befragten an, dass sie einer Online-Bewertung genauso wie einer persönlichen Empfehlung vertrauen. Nutzen Sie diesen Effekt auch für Ihre Fahrschule! Am einfachsten geht das, wenn Sie alle Bewertungen, die für Ihre Fahrschule auf fahrlehrervergleich.ch abgegeben wurden, automatisch auf Ihrer eigenen Homepage anzeigen lassen. Als Fahrlehrer mit junger Kundschaft können Sie von dieser Art der virtuellen Mundpropaganda besonders profitieren!



*Michael von Arx betreibt den Schweizer Fahrlehrervergleich und ist Experte für Online-Marketing.  
[www.fahrlehrervergleich.ch](http://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



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](http://www.verkehrstheorie.ch) – [info@verkehrstheorie.ch](mailto:info@verkehrstheorie.ch) – Telefon 033 243 21 05 – Mobile 079 404 48 55

<b>BOOKS</b>  VP: CHF 39.–	<b>CD</b>  VP: CHF 59.–	<b>BOOKS+CD</b>  VP: CHF 72.–	<b>STICK</b>  VP: CHF 69.–	<b>APP</b>  «Auto Theorie»
----------------------------------	-------------------------------	-------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

[verkehrstheorie.ch](http://verkehrstheorie.ch)  
**Offizieller asa-Lizenznehmer**  
 hänni mikhail verlag gmbh  
 Kirchmätteliweg 2  
 3653 Oberhofen