



22

Marketing

YouTube für Fahrlehrer



24

Klassik

Morgan Plus 4

Hier könnte Ihr
Inserat stehen!

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, Danila Bumbacher
Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@fl-magazin.ch
Jahres-Abo: CHF 32.–
Einzelheft: CHF 10.–

Bilder Titelseite:

Google Maps, Thinkstockphotos
Werner Kirschbaum

Alles Marketing – oder was?

Haben Sie schon einmal den Begriff «Multi-Channel-Marketing» gehört? Kommt – wie die meisten Werbe- oder Marketingbegriffe – aus den USA. Und heisst nichts anderes, als Marketing auf mehreren Ebenen (Kanälen) zu betreiben.

Social Media

Oder wie halten Sie es mit Social-Media? Hier sind On-line-Plattformen wie Twitter, Facebook oder XING gemeint.

Responsiv

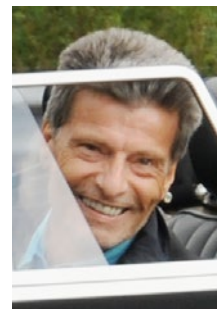
Und dann die alles beherrschende Frage in den letzten Monaten: «Ist Ihre Website jetzt endlich responsiv?» (Damit die Darstellung Ihrer Website auf mobilen Geräten automatisch angepasst wird). Denn Studien haben herausgefunden, dass 88 % der Schweizer regelmässig online Informationen abrufen. Und dazu benutzen 85 % ein Smartphone.

YouTube

Im Rahmen unserer Marketing-Serie zeigen wir in dieser Ausgabe eine weitere Möglichkeit, wie Sie sich im Wettbewerbsumfeld Vorteile verschaffen können: mit Video-Sequenzen auf dem Video-Portal YouTube.

Ganz konventionell wünsche ich allen Fahrlehrerinnen, Fahrlehrern und Anzeigenkunden eine besinnliche Adventszeit und ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2016.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter FL-magazin



Werner Kirschbaum

Editorial

3

Ausbildung

3000 Kilometer begleitete Übungsfahrten?

6

Vermittlung von Begleitpersonen für Kat. B

8

Wissen

Moderne Lichtsysteme

12

Ökonomie

Autos teilen statt besitzen

16

Marketing

YouTube für Fahrlehrer

22

Klassik

Britische Eleganz ohne Schnickschnack

24

Nutzfahrzeuge

Vernetzte Kommunikation

28

Partie française

34

Parte italiana

37

Online-Ratgeber

39



12



16



28



24

22



Arthur Knabenhans – Nachruf

Arthur Knabenhans starb, kurz nachdem er im Kreise seiner Angehörigen und der Erben der umfangreichen Dokumentation der «Aufbauenden Verkehrssinnbildung» seinen 90. Geburtstag feiern durfte.

In Fachkreisen galt der Verstorbene als unermüdlicher Kämpfer für die verbesserte Aus- und Weiterbildung von Verkehrsteilnehmern vom Kleinkind bis zum Greise. In Fahrlehrerkreisen war er die anerkannte Koryphäe und beharrte unerbittlich auf der Durchsetzung der

Theorie «Systematische Aufbaumethode» von Gerhard Munsch.

Sein grosses Anliegen der noch intensiveren Anwendung von verkehrssinnbildender Unterrichtsmethode geht durch die Übernahme an die ausgewiesenen Verkehrsfachleute Daniel Frangi und Hansjörg Bölsterli in Erfüllung.

Als Automobilexperte hat er sich während mehr als 30 Jahren freiberuflich dem TCS der Sektion Zürich zur Verfügung gestellt und war in jungen Jahren

deren Sportchef. Während je acht Jahren war er Präsident des Autofahrlehrer-Zentralverbandes und in der kantonalen Verkehrskommission Zürich.

Für uns Verkehrsfachleute und Nutznießer seines unermüdlichen Kampfes im Ausbildungswesen hat Arthur Knabenhans Pflöcke gesetzt, die in Fachkreisen unvergesslich bleiben!

Hansueli Bleiker, Mitglied der AGAM

Continental
The Future in Motion

Ich bringe Bestleistung unter schwierigen Bedingungen.

Ich bin ein Winterbreitreifen – mit maximaler Bremskraft.



UEFA
EURO 2016
FRANCE

Wenn bremsen zählt.
www.continental-reifen.ch





Prüfungsvorbereitung

3000 Kilometer begleitete Übungsfahrten?

Begleitete Übungsfahrten sind als Vorbereitung für die praktische Fahrprüfung von unschätzbarem Wert: je mehr, desto besser. In Kombination mit Fahrschulstunden sind 3000 Kilometer an Übungsfahrten an der Seite privater Begleitpersonen die beste Voraussetzung zum Bestehen der Prüfung und für unfallfreies Fahren. So die Meinung der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

3000 km entsprechen einem Rundkurs Luzern – Hamburg – Berlin – Prag – Wien – Mailand – Luzern.

Reine Fahrzeit:
ca. 30 Stunden.

Neulenkende sind nach der praktischen Prüfung und während der ersten drei Jahre im Strassenverkehr stark unfallgefährdet. Auswertungen der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung zeigen: Neulenkende verunfallen drei bis vier Mal häufiger als erfahrene Lenker, dies vor allem durch Schleuder- und Selbstunfälle. Die meisten dieser Unfälle sind auf Unerfahrenheit und Selbstüberschätzung zurückzuführen. Erst nach vielen Tausend Kilometern (meistens also erst nach der dreijährigen Probephase) sinkt das Unfallrisiko der Neulenkenden auf das Niveau erfahrener PW-Lenker.

Kaum Unfälle bei begleiteten Übungsfahrten

Begleitete Übungsfahrten sind für Lernfahrer daher von unschätzbarem Wert: Diese lernen dabei das Verhalten des Fahrzeugs und der Verkehrspartner, schwierige Verkehrssitua-

tionen und vor allem sich selber besser kennen und einschätzen. Begleitete Übungsfahrten sind sicher – es ereignen sich dabei so gut wie keine Unfälle – und sie machen sicher, denn begleitetes Üben stellt ein ideales geschütztes Lernfeld dar, welches das Unfallrisiko beim späteren Alleinfahren stark vermindert. Die bfu empfiehlt als Zielwert 3000 km (das entspricht ungefähr 100 Stunden) bis zur Prüfung. Begleitetes Üben ist dann am erfolgreichsten, wenn es in enger Abstimmung zum Lernstoff aus der Fahrschule erfolgt. Fahrlehrer wissen, was sinnvoll geübt werden soll, und sind gerne zur Zusammenarbeit bereit.

Videos sollen Wissen beisteuern

In zwei neuen Videos erklärt die bfu Begleitpersonen und Lernfahrern auf humorvolle Weise den Sinn und die Wichtigkeit des begleiteten Übens. Die Filme stellen ihnen das für diese

Aufgabe notwendige Wissen zur Verfügung. Im ersten Film mit dem Titel «Aller Anfang ist Parkplatz» wird gezeigt, wie die grundlegenden Kenntnisse, die in der Fahrschule gelernt wurden, eingeübt werden. Erst wenn diese automatisiert sind, geht es in den richtigen Strassenverkehr. Im zweiten Film mit dem Titel «Üben, üben, üben» geht es darum, sich Fahrpraxis anzueignen, und zwar möglichst in allen Situationen: auf dem Land, in der Stadt, bei Tag und bei Nacht, bei verschiedenen Witterungsbedingungen, bis 3000 Kilometer zurückgelegt sind. Franky Slow Down, der Präventionsengel der bfu, überbringt die Videos im Rahmen eines Events auf dem Berner Waisenhausplatz den Lernfahrern und Begleitpersonen.

SFV unterstützt die Forderung

Heute legen Fahrschüler vor der praktischen Prüfung gemäss verschiedener Erhebungen 1000 km an Übungsfahrten zurück. Dies reicht oft nicht, um den hohen Anforderungen der praktischen Prüfung zu genügen. Die Anforderungen werden häufig unterschätzt. Entsprechend unterstützen sowohl der Schweizerische Fahrlehrerverband (SFV) als auch die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) die Botschaft, dass begleitetes Üben sowie das Üben mit dem Fahrlehrer wichtig sind.

Junglenker nicht unter Generalverdacht stellen

An dieser Stelle müssen Fragen nach einer realistischen Einschätzung der Umsetzung solcher Forderungen gestellt werden:

- Sind Fahrschüler/innen bereit, zusätzlich 2000 Kilometer begleitetes Fahren vor der Prüfung zu absolvieren?
- Wie soll die Abstimmung zwischen Fahrlehrer und Begleitperson stattfinden?
- Findet sich keine geeignete Begleitperson, muss der Zielwert 3000 Kilometer mit dem Fahrlehrer absolviert werden?
- Sind die zu erwartenden Mehrkosten zumutbar?

Hohe Qualitätsansprüche an die Ausbildung zu stellen ist legitim. Alle Junglenker jedoch unter Generalverdacht mangelnder Kenntnis und Praxis zu stellen, ist nicht zielführend. Den Fahrschulen sollte genügend Beurteilungsvermögen zugetraut werden, die praktische Prüfung im Einzelfall mit weiteren Fahrstunden zum Erfolg zu führen.

Text: Werner Kirschbaum

Quelle: bfu-Medienstelle, www.bfu.ch



AUS- UND WEITERBILDUNG

- **Notruf - Richtiges Verhalten, wenn das Blaulicht kommt**
12.04.2016 | Anerkennung FL Kat. B
- **Traffic Control - Hinter den Kulissen einer Autobahn**
09.06.2016 | Anerkennung FL Kat. B
- **Umgang mit Angst, Überforderung und Unterforderung**
27.07.2016 | Anerkennung FL Kat. B
- **Auto-Fahrlehrer/-in werden**
Jan 2016 | Kursstart Berufsbegleitende Ausbildung FA



by DRIVESWISS.ORG

Acadevia by DRIVESWISS | Breitstrasse 7 | CH-5610 Wohlen | T + 41 56 200 00 40 | www.acadevia.ch



Neue Geschäftsidee

Vermittlung von Begleitpersonen für Kat. B

Viele Fahrlehrer/innen unterstützen im Grundsatz die Idee der begleiteten Übungsfahrten. Antworten auf die berechtigten Fragen nach Qualität, Kontrolle, kommerziellem Interesse und der Rolle der Fahrlehrerschaft befeuern derzeit die kontroverse Diskussion.

Die Geschäftsidee

Die HSG-Studenten T. Bienz und P. Piffaretti wollen die Erkenntnisse der bfu für ihre Geschäftsidee nutzen. Sie nennen es «Couchsurfing für Fahrschüler». Ziel der Internetplattform und der dazu entwickelten App ist laut Betreiber, Fahrschüler und Begleiter zusammenzubringen. So würden Fahrschüler von einer Übungsmöglichkeit zum günstigen Preis profitieren. FL-magazin hat bei den Gründern von Drive4less nachgefragt.

Herrn Bienz äusserte sich in einem Telefonat, dass er nicht an der Rechtmässigkeit von Drive4Less zweifelt. Im Interview mit «20 Minuten», in dem auch Fahrlehrer zu Wort kamen, sagte Bienz zu diesem Punkt: «Wir sind ein Verein und jeder ist freiwillig dabei. Der Schüler bezahlt nur einen Unkostenbeitrag von 73 Rappen pro Kilometer an die Begleitperson». Zudem wurde die rechtliche Seite im Vorfeld mit einem Anwalt geklärt.

Auf die Frage, welche Bedingungen Drive4Less an die Begleiter stellt, ausser dass diese 23 Jahre

alt sein müssen, mindestens 3 Jahre im Besitz der Kat. B sind und nicht mehr im Besitz des Führerscheins auf Probe sind, antwortet Bienz, dass alle Begleiter die gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Weiter war zu lesen, dass bei Drive4Less nur Fahrschüler zugelassen würden, die 10 Fahrstunden bei einem Fahrlehrer absolviert haben. In ihren Nutzungsbedingungen (2/2015) konnte ich diesen Passus jedoch nicht finden. Herr Bienz sei falsch zitiert worden, denn es sei nicht vorgesehen, eine Anzahl Stunden bei einem Fahrlehrer zu absolvieren. Dies könne jedoch von der Begleitperson festgelegt werden.

Drive4Less und die Kantonalen Behörden

Mehrere Strassenverkehrsämter betrachten Drive4Less kritisch, da Drive4Less in einem rechtlichen Graubereich agiere. Kantonale Stellen (auch Polizei) können Massnahmen einleiten, wenn ohne Fahrlehrerausweis mehrere Personen pro Jahr ausgebildet würden, zu denen keine nähere Beziehung besteht. Zudem

können auch alle anderen Personen eine Anzeige erstatten, wenn ein Vorstoss gegen Art. 3 FV festgestellt wird.

FL-magazin hat bei Fahrlehrern nachgefragt

Was hältst du von der Geschäftsidee von Drive4less?

GJ: Das dies kommen würde, war nur eine Frage der Zeit. Zwei Probleme: Zum einen kenne ich die Person nicht. Ich persönlich würde mich nie zu jemand Fremdem in ein Auto setzen. Zum anderen könnte das Fahrzeug nicht den Vorschriften entsprechen oder alt sein, Defekte haben usw., was ich als Lenker zu überprüfen hätte, sonst könnte ich rechtlich belangt werden.

KM: Man könnte ja meinen, dass jeder Laie unsere Tätigkeit ausüben kann, ein bisschen mitfahren und geschickt dreinreden. Ich frage mich, für was wir eine teure Ausbildung machen müssen und dann obendrein noch Weiterbildung für etwas, dass eh jeder kann! Eine begleitete Übungsfahrt mit den Eltern in Zusammenarbeit mit dem Fahrlehrer ist für mich immer noch eine andere Art von Routinesammeln, als wenn da ein vermittelter Kollege ein wenig mitfährt. Die Verantwortung liegt den Eltern bestimmt am Herzen und es ist nicht nur eine Ausfahrt, um eventuell noch jemanden kennen zu lernen und noch einen Kaffee zu bekommen.

DB: Diese Geschäftsidee wirft Profit ab. Das darf dieses Modell nicht ohne Fahrlehrerausweis. Man stelle sich vor, das Parkieren wird geübt, in der Stadt ist dies mit max. 5 km Weg gut realisierbar. Entschädigung Fr. 3.65 für den Begleiter? Da kann was nicht stimmen oder der Begleiter kann nicht rechnen.

Wo siehst du die Vor- und Nachteile der Geschäftsidee?

GJ:

- + Die Fahrschüler könnten mehr üben und mehr Fahrpraxis wäre sehr zu begrüssen.
- Die Begleiter sind nicht geschult und sie können im Notfall nicht effizient eingreifen.
- Die Begleiter könnten versuchen, anstatt nur zu üben eigene Ideen einfließen zu lassen, oder klar gesprochen auszubilden.
- Die eingesparten Franken könnten schnell sehr viel teurer werden (Fahrzeug nichtverkehrssicher, Beifahrer nicht fahrfähig, Unfall und evtl. Regress von Versicherungen).

KM: Es ist für mich schwer nachzuvollziehen, dass jemand ohne Entgelt fremde Leute aus Plausch begleitet ... Im Tagblatt steht es: 100 Fahrschüler und ca. 24 Begleiter ergeben 4 Schüler pro Jahr! Wer kontrolliert in diesen Fällen, ob im Jahr nur ein FS ausgebildet wird? Ich bin der Meinung, dass in solchen Fällen Spiegel und Doppelpedale vorgeschrieben sein müssten. Da wären wir ja wieder beim Thema: Nur die Abzocker (Fahrlehrer) brauchen die Pedale, denn es ist ja sonst zu gefährlich, mit Anfängern in der Gegend herumzukurven. Sind sich die Fahrschüler bewusst, dass sie bei einem Unfall auf jeden Fall den Selbstbehalt bezahlen müssen? Sind sich die Begleiter bewusst, was für eine Mitverantwortung sie sich da gratis und franko für ein bisschen Nächstenliebe aufbürden?

Könntest du dir vorstellen, mit Drive4less gegen eine höhere Entschädigung als 73 Rp. pro km zusammenzuarbeiten?

GJ: Nein.

KM: Nein.

DB: Nein.

(Die Namen sind der Redaktion bekannt)



FL-magazin hat beim Astra nachgefragt

Die Fragen hat Pascal Blanc, Bereichsleiter des Astra, beantwortet.

Astra: Für den Vollzug des Fahrlehrerrechts sind die Kantone zuständig. Im Sinne einer allgemeinen Auskunft können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Ist drive4less rechtmässig bzw. ist es gestattet in diesem Umfang und gegen Entschädigung eine Begleitperson für Lernfahrten zu vermitteln?

Astra: Es kommt auf den konkreten Fall an. Die Entschädigung ist für die Unterscheidung «berufsmässig»/«nicht berufsmässig» nicht entscheidend. Massgebend ist vielmehr, ob eine Begleitperson mehr als einen Fahrschüler im Jahr ausbildet, zu dem sie keine nähere Beziehung hat. Das heisst, solange eine Begleitperson sich nur einen Fahrschüler pro Jahr vermitteln lässt, ist nichts ausserhalb der Legalität.

Darf im Falle von drive4less die Begleitperson ihre «Dienste» für eine Lernfahrt gegen eine

Entschädigung von 73 Rp. pro km anbieten?

Astra: Vgl. obige Antwort.

Darf die Begleitperson bei Lernfahrten wie im Falle von drive4less mehrere Personen pro Jahr begleiten?

Astra: Nur wenn sie im Besitz der Fahrlehrerbewilligung ist (siehe Art. 3 der Fahrlehrerverordnung: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20071418/index.html#a3>).

Nach Abs. 1 Bst. a bedürfen Personen der FL-Bewilligung, wenn sie mehr als einen Fahrschüler pro Jahr ausbilden. Abs. 2 Bst. a hebt diese Beschränkung auf für Personen, zu denen eine nähere Beziehung besteht.

Ob drive4less rechtmässig ist oder nicht, wurde vom Astra klar umschrieben. Da laut Aussage des Astra «für den Vollzug des Fahrlehrerrechts die Kantone zuständig sind», wird sich zeigen, ob die Geschäftsidee der beiden HSG-Studenten ein Erfolg wird oder ob die kantonalen Stellen einen Riegel schieben werden.

Text: Ravaldo Guerrini



Ausbildlerin für Nothilfekurse Ausbilder für Nothilfekurse

mehr als nur ein Kurs

Tragen Sie gemeinsam mit SanPool die Verantwortung einer kompetenten Vermittlung wichtiger Informationen, welche allenfalls über Leben und Tod entscheiden.

Seit mehr als 12 Jahren, bilden wir Nothelferinnen und Nothelfer in allen Landesteilen aus. **Schon bald mit Ihnen?**

Unsere Ausbilderkurse finden in unserem modernen Schulungszentrum in Basel statt.

Kursinformationen und Kursdaten sehen Sie auf www.sanpool.ch

SanPool - Schule für Gesundheit Tel: 061 602 06 06



Anbieter 2 Phasenkurse - Fahrlehrerweiterbildung
WAB - Moderatoren - Weiterbildung

Unser Weiterbildungsprogramm 2016

Weiterbildung Kat. A

Referent: Ducati Basel

- 25.01.2016 Motorradtechnik - MFP Münchenstein
- 14.03.2016 Motorradtechnik - MFP Münchenstein

Weiterbildung Kat. B

Referent: Jean-Claude Zollinger

- 08.03.2016 Unterrichten heisst erleben – MuttENZ
- 27.09.2016 Unterrichten heisst erleben – MuttENZ

Weiterbildung Kat. B und

WAB - Moderatoren - Weiterbildung

Referent: Salvatore Becker

Diese Kurse werden auf dem ADAC Gelände in Breisach (DE) durchgeführt und zählen für beide Kategorien.

- 17.03.2016 Fahrtechnik
- 18.03.2016 Ein Blick auf die Blicktechnik
- 15.09.2016 Fahrtechnik
- 16.09.2016 Ein Blick auf die Blicktechnik

Anmeldung unter www.wabgmbh.ch Fahrlehrerweiterbildung
WAB GmbH - Dornacherstrasse 74, 4053 Basel – Tel: 061 361 76 01

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



**Bonnes fêtes et une année 2016
couronnée de succès!**



**Frohe Festtage
und ein erfolgreiches Jahr 2016!**





Lichtsysteme

27% der Verkehrsunfälle ereignen sich in der Nacht

Moderne Lichtsysteme erhöhen die Sicherheit. Viele Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sind nach der Zeitumstellung im Herbst täglich mehrere Stunden in der Dunkelheit unterwegs. Zum Teil bei Regen, Nebel oder Schnee. Hier kann ein moderneres Lichtsystem am Auto eine wertvolle Hilfe sein.

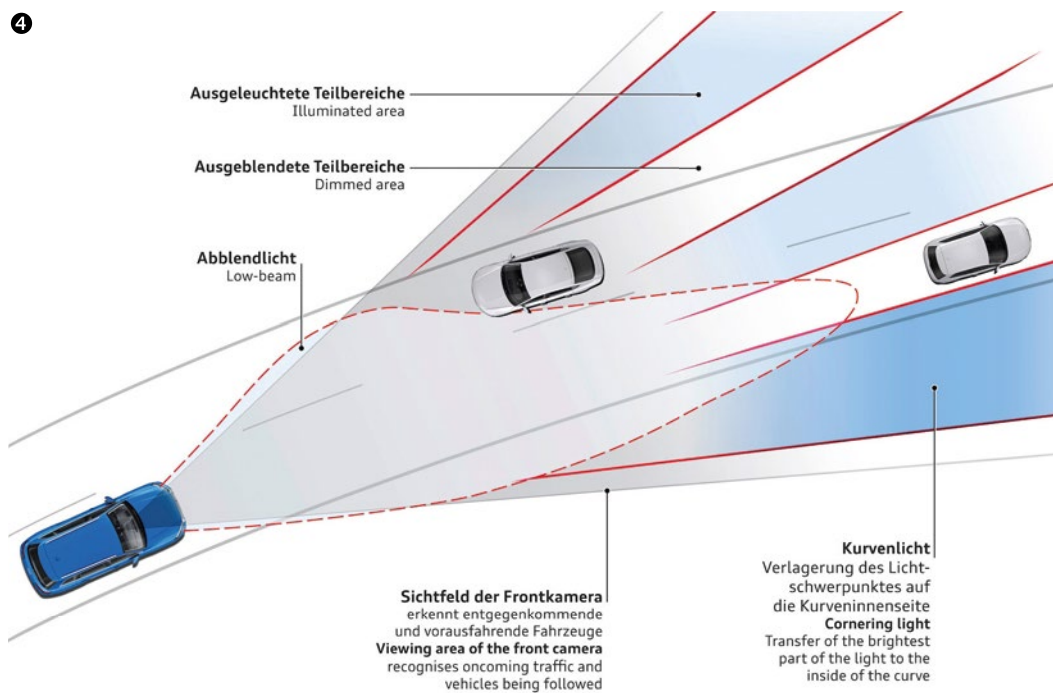
Mehr Sicht – weniger blenden

❶ Moderne Lichtsysteme sind ein Sicherheitsgewinn und nicht einfach teurer Schnickschnack. Die Entwicklung der Scheinwerfertechnik der letzten Jahre ist beinahe vergleichbar mit derjenigen von der Taschenlampe zum Scheinwerfer. Wer ein neues Fahrschulfahrzeug ordert, hat heute die Wahl zwischen Xenonlicht, LED Licht, Matrix-LED-Licht oder bei teuren Modellen auch Laser-Matrix-Licht. Zusätzlich gibt es bei den Lichtsystemen mehrere Assistenzsysteme. Fernlichtassistenten erkennen mittels Kamera entgegenkommende

oder vorausfahrende Fahrzeuge. Je nach Abstand wird das Fernlicht stufenweise verringert oder ganz abgeblendet. Die adaptiven Lichtsysteme leuchten bei Kurvenfahrt die Fahrbahn wesentlich besser aus, da der Lichtkegel mit der Lenkung gesteuert wird. Per Wärmebild- oder Infrarotkamera bilden Nachtsichtsysteme das Vorfeld des Fahrzeuges schemenhaft ab und weisen auf Personen oder Tiere hin. Diese erfassten «Gefahren» werden in einem Display im Sichtfeld des Fahrers angezeigt, bevor er diese mit den Augen sehen kann.



4



Ein Überblick über die aktuellen Lichtsysteme

❷ Xenon-Scheinwerfer bieten ein wesentlich helleres Licht als Halogenscheinwerfer. Darüber hinaus punkten Xenon-Scheinwerfer mit grösserer Reichweite und einer besseren seitlichen Ausleuchtung als Halogenscheinwerfer. Kombiniert mit dem adaptiven Lichtsystem, das bei Kurvenfahrt den Lichtkegel steuert, ist dies ein klarer Sicherheitsgewinn bei Nachtfahrten. Xenon-Systeme werden in aktuellen Fahrzeugen bereits vom LED-Licht abgelöst.

❸ Obwohl LED-Scheinwerfer lichtstärker sind als das Xenon-Licht, verbrauchen sie weniger

Energie und haben eine längere Lebensdauer. Zudem braucht das LED-Lichtsystem weniger Platz beim Einbau.

❹ Das Matrix-LED-Lichtsystem macht aus dem Fernlicht das Standardlicht, also das Abblendlicht. Mittels Kameras erkennt es entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge, die buchstäblich aus dem Lichtkegel «ausgeschnitten» werden, so dass eine Blendung des Gegenverkehrs oder des vorausfahrenden Verkehrs nicht stattfindet. Auch der Gegenverkehr profitiert vom Assistenzsystem des Matrix-LED: Die Fahrbahn vor ihm ist hell beleuchtet.



5 Ein Laser-Scheinwerfer leuchtet bis zu 650 Meter weit und braucht im Vergleich zum ohnehin energieeffizienten LED-Licht bis 30% weniger Energie. Die Lichtausbeute beträgt 170 Lumen pro Watt, herkömmliche LED haben 100 Lumen pro Watt. Der grosse Pionier beim Einsatz von Lasertechnologie ist BMW. Die bayerische Oberklassenschmiede verbaut diese Technologie vorwiegend bei Fernlichtkomponenten.

Neue Lichttechnologie bereits in den nächsten Jahren

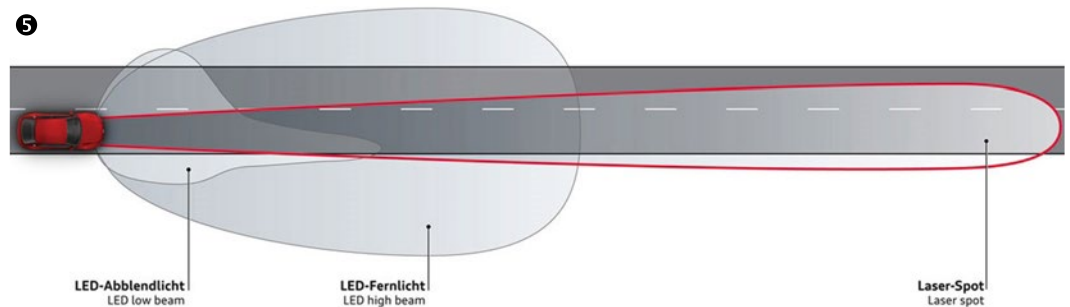
6 Nebst erwähnten Systemen wie Matrix-, LED- und Laser-Technologie setzt Ford auf die Spotlicht-Technologie.

Die «Spotlight» genannte Lichttechnik nutzt eine Infrarotkamera, die in der Front des Fahr-

zeugs eingebaut ist, um Hindernisse zu erkennen. Diese müssen jedoch Wärme abstrahlen, sonst können sie von der Wärmebildkamera (Infrarot) nicht erfasst werden. Das «Spotlight» soll vor Menschen oder Tieren auf der Fahrbahn warnen. Falls das System eine Gefahr erkennt, werden zwei LED-Scheinwerfer, die neben den Nebelscheinwerfern platziert sind, aktiviert und ausgerichtet. Um den Fahrer besser zu informieren, läuft gleichzeitig ein Lichtstreifen blinkend auf das Objekt zu.

7 Im Cockpit sieht der Fahrer Menschen oder Tiere auf einem LED-Display, das mit der Wärmebildkamera verknüpft ist.

8 Zusätzlich sollen die Scheinwerfer mithilfe des GPS geplant agieren können. So soll nicht



erst beim Ein- oder Abbiegen an Kreuzungen oder Kreisverkehren frühzeitig so viel Fläche wie möglich ausgeleuchtet werden. Gleichzeitig verhilft das neue Licht bei schwer einsehbaren Strassenverläufen wie etwa Kuppen oder Senken zu mehr Sicht.

OLED

Andere Hersteller setzen auf die OLED-Technologie (organische Leuchtdioden). Mit dieser Technik können ganze Pixelflächen auf die Karosserie gelegt werden, die wie kleine Scheinwerfer leuchten.

Baustellenlicht

Was ist Baustellenlicht?

⑨ Eine weitere sicherheitsrelevante Erleichterung für den Fahrer ist das Baustellenlicht.

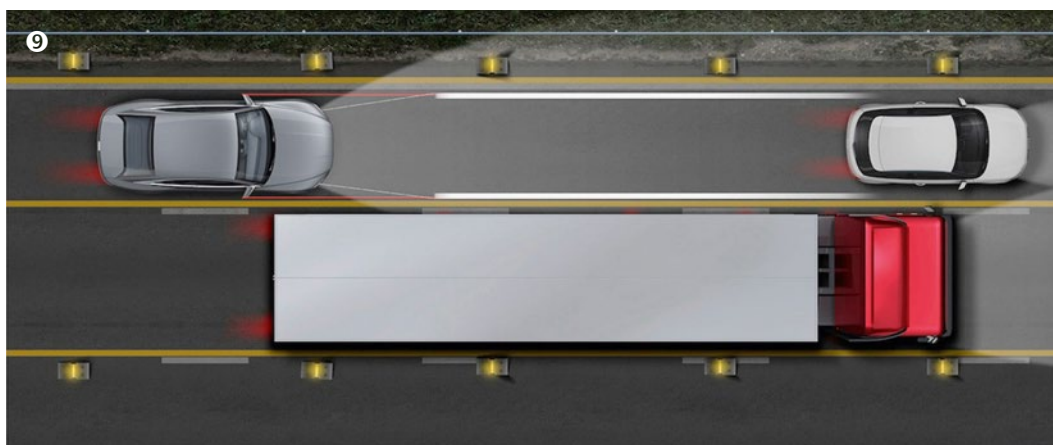
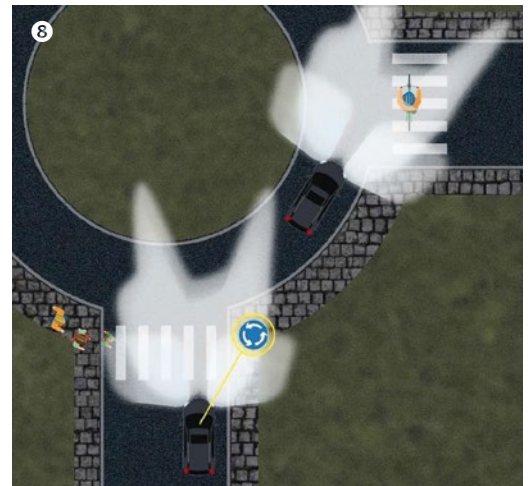
Dieses projiziert zwei Lichtstreifen von etwa 15 Meter Länge auf die Strasse, welche die Breite des Autos markiert. Wenn der Fahrer eine Baustelle oder eine Engstelle passiert, muss er nur diesen Spuren folgen.

Noch kein Ende in Sicht

In naher Zukunft werden auch die Fahrzeuge untereinander kommunizieren und Daten ihrer Onboard-Systemen austauschen: Informationen von Wärmebildkameras, Radarinformationen oder Angaben über Verkehrsdichte. Bis es so weit ist, sind gute Lichtsysteme ein wichtiges Element für die Verkehrssicherheit.

Text: Ravaldo Guerrini

Quellen: VW, Audi, Ford, BMW, Auto Motor + Sport





Die Schweiz im Wandel

Autos teilen statt besitzen

Junge Menschen entscheiden sich immer öfter gegen den Kauf eines eigenen Fahrzeugs. Sie sind Anhänger der Sharing Economy. Je höher der Bildungsgrad ist und je städtischer sie orientiert sind, desto stärker ist die Sharing-Idee ausgeprägt. Also nutzen sie das ÖV-Angebot für den Weg zur Uni oder Arbeit. Für den Individualverkehr greifen sie auf diverse Carsharing- oder Carpooling-Anbieter zurück.

Fahrlehrerschaft kann unterstützen

Schon in den Fahrschulen kann diese Idee unterstützt werden. Denn die Fahrausbildung macht keinen Unterschied zwischen dem eigenen und dem geteilten Fahrzeug. Also bietet sich für die Fahrlehrerschaft neben dem Schulen des Eco-Drive die Chance, eine zusätzliche ökologische und ökonomische Verantwortung zu vermitteln.

Entlastung trotz Mobilität

Mit Carsharing kann eine umfassende Mobilität gewährleistet werden, die das Auto als Ergänzung zu öffentlichem Verkehr, Fuss- und Fahrradverkehr versteht. Dadurch werden diese Verkehrsträger gefördert und der Strassenverkehr insgesamt entlastet. Vor

allem in städtischen Wohnquartieren, wo nicht für alle Fahrzeuge ein Parkplatz zur Verfügung steht, kann Carsharing eine Entlastung bringen.

Grosse Auswahl

Carsharing-Anbieter bieten unterschiedliche Fahrzeugtypen an, die der Kunde je nach Situation und Bedarf auswählen kann (z.B. Klein- oder Sportwagen, Kombi, Kleinbus oder Transporter). Bei fast allen stationsgebundenen Anbietern muss die Nutzungsdauer des Fahrzeugs vorher festgelegt werden und kann nur verlängert werden, wenn das Auto anschliessend noch nicht von anderen Nutzern gebucht ist. Beim nicht stationsgebundenen Carsharing (Free Floating), muss die Mietdauer nicht vorab festgelegt werden.



Wenig Nachteile

Bei fast keinem Anbieter ist es für den Benutzer möglich, das Auto zu «personalisieren», er kann also beispielsweise keine Ziele im Navigationssystem oder Stationen im Radio dauerhaft speichern. In der Regel müssen selbstverschuldete Verunreinigungen bei Mietende beseitigt werden, damit der nächste Nutzer ein sauberes Auto vorfindet. Benötigte Zusatzausstattung (Kindersitze) muss der Benutzer häufig selbst mitbringen. Für längere Strecken wie etwa Urlaubsfahrten sind die Kosten in der Regel höher als bei anderen Verkehrsmitteln.

Ein Carsharing-Fahrzeug kann bis zu acht private PKW ersetzen

Mehrere Studien weisen auf eine bessere Umweltbilanz gegenüber privaten Autos hin. So

sind die im Carsharing eingesetzten Fahrzeuge in der Regel deutlich neuer als Privatfahrzeuge und profitieren daher früher von der technologischen Entwicklung. Zudem verzichten viele Carsharing-Kunden dauerhaft auf ein eigenes Auto, wodurch der Flächenverbrauch sinkt und weniger Fahrzeuge importiert werden. Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt im Durchschnitt vier bis acht private PKW. Zudem fördert Carsharing die Nutzung von anderen Verkehrsträgern wie Fahrrad, Bahn und Bus, da bei einer Fahrt mit einem Carsharing-Auto der Anteil der Fixkosten an den Gesamtkosten deutlich geringer ist als bei einem privaten PKW.



Carsharing

FL-magazin hat die wichtigsten Fakten von ausgewählten Carsharing- und Carpooling-Anbietern zusammengestellt.

sharoo AG

Rötelstrasse 15, 8006 Zürich,
www.sharoo.com

Kategorie

P2P Carsharing – von Privaten für Private

Zielmarkt (geografisch)

Städte in der Deutsch- und Westschweiz:
Zürich, Bern, Winterthur, Basel, St. Gallen,
Luzern, Genf, Lausanne

Zielgruppe

sharoo-Privatkunden sind internetaffine Menschen von 18–50 Jahren. Sie leben eher in urbaner Umgebung. Sie nutzen in hohem Mass soziale Medien und sind via Smartphone fast durchgehend verbunden. Ein aktiver urbaner Lebensstil und Nachhaltigkeit sind für sie relevant.

Technische Features

Bei sharoo ist nicht nur das Suchen & Buchen komplett mobil gelöst, sondern das Smartphone wird sogar zum Autoschlüssel. Dank der sharoo-Box, einer eigens entwickelten Hardware, wird eine Schlüsselübergabe hinfällig. Über die sharoo-App können die Mieter mit ihrem Smartphone via Bluetooth das Auto bequem öffnen und schliessen.

Mobility Carsharing

Gütschstrasse 2, 6000 Luzern,
www.mobility.ch

Kategorie

Carsharing

Zielmarkt (geografisch)

Mobility bietet 2700 Fahrzeuge an 1400 Standorten in der ganzen Schweiz. Dank modernster Technik funktioniert ihr Carsharing-System einfach, preiswert, vollautomatisch, rund um die Uhr und in Selbstbedienung. Auch Fahrten ins Ausland sind mit Mobility erlaubt. Zudem profitieren die Kunden von Vorteilspreisen bei den Car-Rental-Anbietern Avis und Hertz.

Zielgruppe

Mobility spricht alle Menschen an, die erkennen, dass uneingeschränkte Mobilität nicht an den Besitz eines eigenen Autos gebunden ist. Gerade in Städten lässt sich das Privatauto problemlos durch Carsharing in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln ersetzen. Dies zieht vermehrt junge Leute an, für die Mobility passgenaue Angebote bereithält.

Angebot mobility@campus

Studenten schenkt Mobility ein kostenloses, unverbindli-

Preismodell

Bei sharoo entscheidet jeder Vermieter selber, an wen, wann und zu welchem Preis er sein Auto vermieten möchte. sharoo empfiehlt jedoch CHF 6.–/Std., CHF 60.–/Tag, CHF 300.–/Woche und 40 Rp./km. Die ersten 50 km sind immer inklusive, ebenso das Benzin.

Abopreise

- Vermieter können zwischen 3 Abos mit unterschiedlichen Konditionen wählen. sharoo berät interessierte Autobesitzer gerne individuell.
- Mieter haben keine fixen Abokosten und bezahlen nur, wenn sie auch tatsächlich ein Auto mieten.

Kennzahlen

- Die sharoo AG wurde im Herbst 2013 gegründet. Die technisch anspruchsvolle Carsharing-Plattform mit der «sharoo-Box» als Herzstück wurde seit 2011 von m-way AG, einem Unternehmen der Migros-Gruppe, entwickelt.
- Aktionäre: Migros (Mehrheitsaktionär), Mobiliar, Amag, Mobility
- Team: 16 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- **Fahrzeuge:** 800 Autos jeder Kategorie
 - vom Mini bis zum Tesla
 - vom Kompaktkombi über den Family Van bis zum Zügelwagen
 - diverse Elektrofahrzeuge
 - Doppelpedalfahrzeuge
- Registrierte User: 18 000

ches 4-Monats-Abo. Nach dessen Ablauf wird ihnen das Jahresabo für lediglich CHF 70.– angeboten.

Technische Features

Nach der Anmeldung können Mobility-Kunden rund um die Uhr Fahrzeuge per App, Website oder Telefon buchen. Um sie zu öffnen, hält man ganz einfach seine Mobility-Card an den Checkpoint der Windschutzscheibe. Der Schlüssel befindet sich – genau wie eine Karte für kostenloses Tanken – im Auto. Die Fahrt endet bei jenem Standort, wo man das Auto abgeholt hat.

Kennzahlen

- Den 120 300 Kundinnen und Kunden von Mobility stehen 2700 Fahrzeuge an 1400 Standorten zur Verfügung.
- Die Mobility-Gruppe vermochte auch im 2014 mit ihrer innovativen Carsharing-Palette zu überzeugen: 120 300 Kunden sind heute mit den roten Fahrzeugen unterwegs, 7,4% mehr als noch im Vorjahr. Der konsolidierte Betriebsertrag belief sich auf CHF 71,4 Millionen.
- 186 Mitarbeitende

Carpooling

Carpooling ermöglicht eine sparsame, umweltschonende und komfortable Mobilität. In der Schweiz gibt es verschiedene Carpooling-Organisationen oder Mitfahrzentralen, die Mitfahrgelegenheiten bei Privatpersonen vermitteln. Online werden Angebote und Gesuche veröffentlicht, so dass sich Fahrerinnen und Mitfahrer individuell kontaktieren können. Zur Deckung der Fahrspesen entrichten die Mitfahrerinnen einen Beitrag. Dieser Beitrag wird zwischen

Fahrerin und Mitfahrer festgelegt (in der Regel 20 Rp./km für 1 Mitfahrer).

www.e-carsharing.ch

- Vermittlungssystem via Internet, Kontakt herstellen zwischen Fahrer und Mitfahrer
- Strecken: Schweiz und international
- Gebühr: Anmeldung via Internet gratis, keine Gebühren für Mitfahrzentrale, Fahrspesen werden privat ausgehandelt



www.mitfahrgelegenheit.ch

- Mitfahrzentrale im Internet zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten in der Schweiz und Europa
- Strecken: Schweiz und international
- Gebühr: Anmeldung via Internet gratis, keine Gebühren für Mitfahrzentrale
- Fahrspesen werden privat ausgehandelt
- Hinweise zu Verhaltensregeln, Versicherungsfragen und Kostenberechnung

www.rideshare.ch

- Automatische Vermittlung von Fahrgemeinschaften in der Schweiz, Bedingung: Start- oder Zielpunkt muss im beteiligten Gebiet (Gemeinden, Events oder sonstige Standorte) liegen
- Strecken: Schweiz
- Gebühr: keine Gebühren für Mitfahrzentrale
- Fahrspesen werden privat ausgehandelt

www.mitfahrzentrale.de

- Mitfahrgelegenheiten in ganz Europa
- Strecken: vorwiegend international (Europa)
- Gebühr: Anmeldung via Internet gratis, keine Gebühren für Mitfahrzentrale
- Fahrspesen werden privat ausgehandelt

www.transpool.org

- Transpool hilft freie Plätze in Fahrzeugen zu füllen oder eine Mitfahrgelegenheit zu finden

- Strecken: Schweiz – Europa

- Gebühr: keine Gebühren für Mitfahrzentrale
- Fahrspesen werden privat ausgehandelt

www.compartir.org

- Netzwerk von Städten, Unternehmen und Organismen, welche die Dienstleistungen von Compartir Coche unterstützen
- Strecken: international, Ferienfahrten und auch regelmässige kleinere Fahrten
- Gebühr: Anmeldung via Internet gratis
- Fahrspesen: keine Angaben
- Angebote für spezifische Zielgruppen

www.handi-cab.ch

- Schweizerischer Dachverband der Behindertenfahrdienste
- Informationen und Adressen von verschiedenen Behindertenfahrdiensten

www.redcross.ch

- Rotkreuz-Fahrdienst: begleitet Menschen, welche auf Hilfe angewiesen sind, zum Arzt, ins Spital, zur Therapie oder zum Kuraufenthalt
- Strecken: vorwiegend regional
- Anmeldung: per Telefon beim Rotkreuz-Kantonalverband des Wohnkantons
- Fahrspesen: 70 Rp./km

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quellen: Mobility, sharoo, Wikipedia, VCS

«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



YouTube für Fahrlehrer

Von der Masse abheben

Unternehmen wie Swisscom und Appenzeller Käse nutzen die grösste Video-plattform als effizienten Werbekanal. Auch webversierte Fahrlehrer entdecken YouTube: Mit Videos erreichen sie dadurch ein enormes Zielpublikum.

Die grösste Videoplattform der Welt

Doch starten wir ganz von vorne. YouTube ist die weltweit grösste Videoplattform und eines der grössten Social-Media-Netzwerke: Monatlich hat die Seite mehr als eine Milliarde Besucher. Die Nutzungszahlen von YouTube sprechen für sich. Wussten Sie, dass gemäss einer Studie von Kicher-Burkhardt rund 93% der 13- bis 18-jährigen die Plattform mindestens einmal wöchentlich benutzen?

Vorteil von Videos

Die Vorteile von Videos liegen auf der Hand: Sie transportieren Emotionen einfacher und sind leichter zu konsumieren als reiner Text. Aus

YouTube

YouTube ist eine Tochtergesellschaft von Google mit Sitz im kalifornischen San Bruno – sie gilt als zweitgrösste Suchmaschine der Welt. Die Benutzer können auf dem Portal kostenlos Video-Clips ansehen, bewerten und selbst hochladen.

Sicht von Unternehmen sinken die Barrieren, wenn es darum geht, Nutzer auf die Vorzüge von Produkten und Dienstleistungen aufmerksam zu machen.

Mit Fachwissen trumpfen

Videos auf YouTube sind also eine gute Möglichkeit, eine junge Zielgruppe zu erreichen. Doch was heisst dies nun für Sie? Als Erstes sollten Sie sich Gedanken machen, ob ein eigener YouTube-Channel auch für Sie interessant sein könnte. Ich gehe davon aus, dass Sie als Fahrschullehrer eine enorme Menge an Fachwissen rund ums Fahren besitzen. Tipps, Tricks und Anleitungen rund um Verkehrsverhalten, Kurvenfahren, Aquaplaning, Verhalten vor Bahnübergängen usw. – diese und viele weitere Themen sind für Ihre Zielgruppe von hohem Interesse.

Unsere Empfehlung

Nutzen Sie dieses Wissen auch online, denn das Wissen ist bei Ihrer Zielgruppe gefragt und hilft Ihnen, sich online als Experte zu positionieren. Wir sind überzeugt, dass Sie mit genügend



Ausdauer nicht nur viele Besucher auf YouTube generieren, sondern vor allem auch etwas erhalten: neue Fahrschüler aus Ihrer Region, die Sie via YouTube gefunden haben.

Kurz-Checkliste für erfolgreiche Videos

- Sie verfolgen ein klares Konzept für Ihre Präsenz
- Sie kennen die Bedürfnisse der Kunden und bietet ihnen Mehrwert
- Sie bieten relevante Tipps und Tricks rund um Fahrlehrer-Themen
- Sie haben einen emotionalen Bezug zum Zuschauer
- Sie haben ein Flair für Videopräsentationen
- Sie haben eine Affinität zur Inszenierung

Ich freue mich auf Ihre Feedbacks. Senden Sie mir Ihre Zeilen per E-Mail an e.bucheli@bag.ch. Gerne stehe ich Ihnen auch für individuelle Beratungen rund um YouTube, Online-Marketing und Websites zur Verfügung.



Erwin Bucheli
e.bucheli@bag.ch
041 318 34 61



ECODRIVER - DAS SPIEL

WIE WEIT KOMMST DU?

Hier gewinnt nicht der schnellste, sondern der cleverste Fahrer! Spiele EcoDriver jetzt gratis auf deinem SmartPhone.

play-ecodriver.ch



ecoDRIVE®
clever fahren



Morgan Plus 4

Britische Eleganz ohne Schnickschnack

Seit nahezu 100 Jahren baut eine kleine Familienmanufaktur in England Automobile. Bis heute werden nicht mehr als 1000 Fahrzeuge pro Jahr von Hand gefertigt und ausgeliefert. Neben dem Chassis aus galvanisiertem Stahl besteht ein Morgan aus den drei Werkstoffen Holz, Aluminium und Leder.



Am liebsten ohne Verdeck

Ein schöner Septembertag, Cabriowetter: Ich hole den Morgan Plus 4 zu einem zweitägigen Test ab. Ralph Burget, der Geschäftsführer des Importeurs in Liestal, fährt den Wagen aus dem Showroom, erklärt mir die wichtigsten Funktionen, und schon kann es losgehen. Das Wetter spielt mit: es ist trocken. Über Temperaturen reden Cabriofahrer nicht, sie legen einfach die passende Kleidung an.

Ohne Assistenzsysteme

Vorher noch Aussenspiegel und Sitze einstellen, manuell versteht sich. Denn unser Morgan (und auch die meisten anderen Modelle) verfügt über keine elektrischen Stellmotoren. Und schon gar nicht über Assistenzsysteme. Gang einlegen, Kupplung kommen lassen, los geht's. Im Blickfeld des Fahrers liegt zentral der Drehzahlmesser. Den Tacho findet man beim Morgan rechts von der Mitte des Armaturenbretts.

Wo das Armaturenbrett noch den Namen verdient

Apropos Armaturenbrett: der Name ist Programm. Schmal, übersichtlich angeordnete Rundinstrumente, funktional. Aber: Da alle Morgan-Modelle individuell konfiguriert werden, kann der Kunde zwischen einer in Wagenfarbe lackierten, einer mit Leder bezogenen oder aus Wurzelholz gefertigten Armaturentafel wählen. Unser Testmodell glänzt mit der Wagenfarbe zwischen den Instrumenten.

Sichtweise

Der Blick nach vorne fällt auf die langgezogene, mit Lüftungsschlitzen versehene Motorhaube. Durch die niedrige Sitzposition wirkt diese gigantisch lang und gibt allen Morgan-Modellen die charakteristische Form. Die geschwungenen, langgezogenen Kotflügel perfektionieren die Linienführung: britische Eleganz ohne Schnickschnack.

- ① Schmal, übersichtlich angeordnete Rundinstrumente, funktional. Das Armaturenbrett.
- ② Blick über die Motorhaube.
- ③ Die Gepäckbrücke für den Koffer auf längeren Reisen.
- ④ Lüftungsschlitze in der Motorhaube.

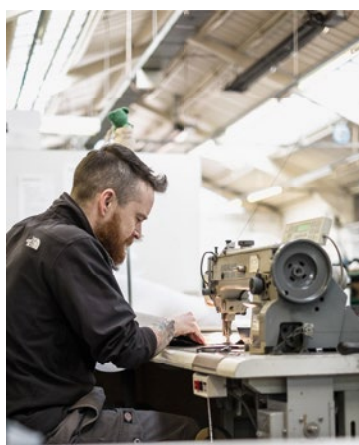
Importeur

Abt Automobile AG
4410 Liestal
www.abtautomobile.ch

Geschäftsführer
Ralph Burget



Impressionen aus der Fertigung.



Fahren = Arbeiten

An der ersten Kreuzung muss ich bremsen: ein Kraftakt. Denn das Fahrzeug verfügt über keinen Bremskraftverstärker. Auch folgt der Lenkeinschlag der blossen Muskelkraft. Servolenkung? Fehlanzeige. Und das Betätigen des Kupplungspedals verlangt nach erhöhter Kraftanstrengung. Hier könnte man eine Fitnessformel aufstellen: 100 km Morganfahren entsprechen 10 km Jogging. Nach ein paar Kilometern habe ich mich an das «Arbeiten im Cockpit» gewöhnt und genieße das Cruisen mit offenem Verdeck.

Geschichte der Firma

Das Unternehmen wurde 1909 von Harry Frederick Stanley Morgan (* 1881 in Stoke Lacy Rectory, Hereford, † 1959) in Malvern Link, einem Stadtteil von Malvern in der Grafschaft Worcestershire, West Midlands, gegründet. Nach dem Tod des Gründers 1959 übernahm dessen Sohn Peter die Geschäftsführung. Peter Morgan verstarb am 20. Oktober 2003. Sein Sohn Charles leitet seit 1999 die Geschicke der Firma.

Reisen: gerne mit kleinem Gepäck

Eine Aussparung im Armaturenbrett bietet Platz für Handschuhe und allenfalls ein Handy. Einen Kofferraum sucht man vergeblich. Hinter den Sitzen finden zwei flache, kleine Reisetaschen ihren Platz nebst den bei schönem Wetter demontierten seitlichen Steckscheiben. Für längere Reisen wird das Gepäck auf der Kofferbrücke am Heck des Wagens mit – dem Design des Fahrzeugs entsprechend – Lederriemen befestigt.

Den Motor hören

Unser Test-Morgan Plus 4 ist mit einem 2-Liter-Aggregat von Ford ausgestattet. Der Vortrieb ist ordentlich, wenn man bedenkt, dass auf gut 900 Kilo Fahrzeuggewicht 154 PS wirken. Auch die Abstufung des 5-Gang-Getriebes lässt keine Wünsche offen. Da ich offen fahre und beim Motor auf den Einbau von Dämmmaterial völlig verzichtet wurde, lerne ich schnell, wann ein Gangwechsel fällig ist.



Die Strasse fühlen

Nach einigen Stunden Fahrt weiche ich nicht länger jedem Kanaldeckel aus und akzeptiere das – manchmal durchschlagende – Gefühl des direkten Strassenkontaktes. Ich fühle mich in die frühen Jahre des letzten Jahrhunderts versetzt. Auch die niedrige Sitzposition ist gewöhnungsbedürftig: Mit gut 30 cm Sitzhöhe über

der Fahrbahn erhält der Begriff «vorausschauende Fahrweise» eine neue Dimension der Herausforderung. Und als ein VW-Busfahrer während eines gemeinsamen Ampelstopps ein wenig jovial nach unten grüssend grinste, war ich nicht sicher, ob er Mitleid hatte oder ihm der seltene Anblick eines «neuen» Oldtimers ein Lächeln ins Gesicht zauberte.

Modell-Palette

www.morgan-motor.co.uk

Technische Daten

Morgan Plus 4

Triebwerk Ford	1999 ccm, 115 kW (154 PS) bei 6000 rpm
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Leistungsgewicht:	165 PS/Tonne
Verbrauch Stadt	9,8 l/100 km
Ausserorts	5,5 l/100 km
Kombiniert	7,1 l/100 km
Masse L x B x H:	4010 x 1720 x 1220 mm
Trockengewicht	927 kg
Homologation	EU
Kraftstofftank	55 Liter
Kaufpreis	CHF 61 000.–

Text und Fotos: Werner Kirschbaum

Quellen: Abt Automobile, Liestal, Wikipedia,
www.morgan-motor.co.uk





Autonomes Fahren von Lastwagen

Vernetzte Kommunikation

Im vierten Teil der Beitragsreihe «Autonomes Fahren von Lastwagen» geht es um den Vorgang der technischen Kommunikation, das autonome Fahren in der Praxis und um Meinungen aus der Welt der Fahrer.

Die technische Kommunikation

Perfekt ergänzt wird der «Highway Pilot» durch die Vernetzung V2V (Kommunikation der Fahrzeuge untereinander) und V2I (Kommunikation zwischen Truck und Infrastruktur). Jedes damit in naher Zukunft ausgerüstete Fahrzeug gibt fortlaufend Informationen an seine Umgebung ab: die CAM (Corporate Awareness Message). Zum Inhalt gehören Fahrzeugposition und Fahrzeugtyp sowie Abmessungen, Fahrrichtung und Geschwindigkeit, eventuelle Beschleunigungs- und Bremsmanöver sowie die gefahrenen Kurvenkrümmungen.

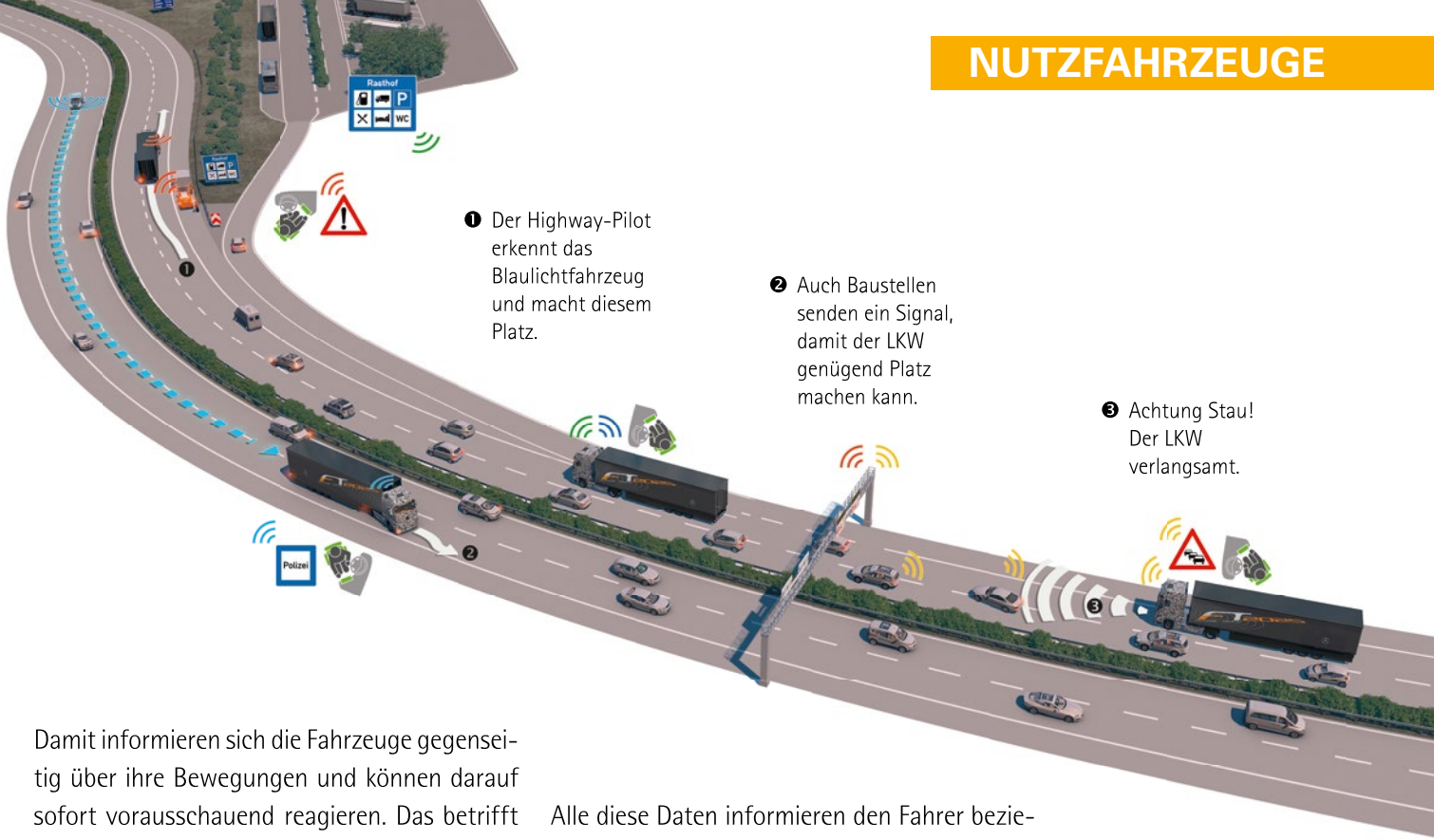
Die Häufigkeit der Informationsvermittlung ist abhängig von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs und von der Intensität seiner Bewegungsänderungen. Sie pendelt zwischen einer

Nachricht pro Sekunde bei ruhiger Fahrt bis zum zehnfachen Intervall bei deutlichen Änderungen.

Die Übermittlung erfolgt mit WLAN-Technologie über die europaweit einheitliche Frequenz G5 bei 5,9 Gigahertz. Basis ist die ITS Vehicle Station (Intelligent Transport Systems and Services) an Bord des Fahrzeugs. Die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen ist ebenfalls standardisiert. Dies sichern die Vereinbarungen eines Konsortiums aus Automobilherstellern, Zulieferern, öffentlichen Organisationen und Forschungseinrichtungen.

Vorausschauendes Fahren

Die Reichweite der fortlaufend gesendeten Nachrichten beträgt etwa 500 m im Umkreis.



❶ Der Highway-Pilot erkennt das Blaulichtfahrzeug und macht diesem Platz.

❷ Auch Baustellen senden ein Signal, damit der LKW genügend Platz machen kann.

❸ Achtung Stau! Der LKW verlangsamt.

Damit informieren sich die Fahrzeuge gegenseitig über ihre Bewegungen und können darauf sofort vorausschauend reagieren. Das betrifft zum Beispiel Reaktionen auf das Einfädeln von Fahrzeugen auf die Autobahn oder ein nahes Stauende. Jede dieser Nachrichten ist zertifiziert, was Missbrauch verhindert. Der Empfang funktioniert auch bei ungünstiger Witterung.

Alle diese Daten informieren den Fahrer beziehungsweise seinen Fahrzeugrechner rechtzeitig über Geschehnisse ausserhalb seiner Sichtweite. Damit wissen er und sein Fahrzeug vorausschauend von Hindernissen, bevor eine Gefahrensituation eintreten kann.

Bei Bedarf werden die fortlaufenden Meldungen durch DEN-Botschaften (Decentralized Environmental Notification) überlagert. Sie weisen warnend auf besondere Ereignisse hin, etwa eine Notbremsung, das Einschalten der Warnblinkanlage oder der Nebelscheinwerfer.

Zwischen Truck und Infrastruktur

V2I (Kommunikation zwischen Truck und Infrastruktur) bedeutet, dass alle diese Nachrichten und Signale ebenfalls an externe Adressaten geschickt werden, etwa Verkehrsleitstationen. Sie können darauf flexibel reagieren, zum Beispiel mit Änderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Freigabe zusätzlicher Fahrspuren. Umgekehrt können auch Nachrichten zu den Fahrzeugen gesendet werden, zum Beispiel über Tages- oder Wanderbaustellen.

Ist die nächste Feststation für V2I ausserhalb der direkten Reichweite, werden die Informationen in Form einer Nachrichtenkette über andere Fahrzeuge weitergegeben. Bei fehlendem WLAN-Netz übernehmen Mobilfunktechnologien wie UMTS und GPRS die Übermittlung.

Aktiv gegen den Stau

Der Mercedes-Benz Future Truck 2025 ist auf seiner Route also nicht als Solitär unterwegs, er kommuniziert automatisch, ständig und unmerklich für seinen Fahrer mit seiner Umgebung. Ebenso wie er Informationen über seine eigenen Bewegungen und den Fahrtverlauf an andere Fahrzeuge übermittelt, nimmt er die Signale der Bewegungen sowohl anderer Lkw als auch von weiteren Fahrzeugen auf. Daraus ergibt sich eine Echtzeitkommunikation zwischen den vernetzten Fahrzeugen, wie sie auch der präziseste Verkehrsfunk nicht leisten kann.

Auf diese Weise werden Informationen über zähflüssigen und verlangsamen Verkehr ebenso vorausschauend untereinander weitergegeben wie Daten zu Staus sowie zu deren Länge und Dauer oder zu Baustellen – die Daten stehen jedem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. Da die vernetzten Fahrzeuge darauf automatisch reagieren, sind ein homogener Verkehrsfluss und eine perfekte Ausnutzung der begrenzten Infrastruktur Strasse gewährleistet: und zwar besser, als sie selbst aufwendige Verkehrsbeein-



Alles kann gesteuert und geplant werden.

Von der Arbeitszeit bis hin zur Planung, wann und wo der nächste Stopp sein soll.

flusssysteme zurzeit leisten können. Ebenso gibt es bei grösseren Hindernissen frühzeitig Informationen über automatisch eingeleitete Routenänderungen zum gewünschten Ziel oder Umleitungsempfehlungen. Zusammen mit dem autonomen Fahren entwickelt sich der Strassenverkehr zu einem selbstlernenden System.

So wird die durchschnittliche Transportgeschwindigkeit allein durch einen besseren Verkehrsfluss und ohne eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit erhöht, gleichzeitig spart der homogene Verkehr Kraftstoff. Ein Vorteil für alle Beteiligten.

Autonomes Fahren in der Praxis

Nach dem Einfädeln auf die Autobahn ordnet sich der Fahrer des Mercedes-Benz Future Truck 2025 in den fließenden Verkehr auf seiner Spur ein. Er erreicht die vorgegebene Geschwindigkeit von 80 km/h. Das System bietet ihm dann den «Highway Pilot» an. Diesen aktiviert der Fahrer und das Fahrzeug wechselt in den autonomen Modus. Der Fahrer bekommt als Bestätigung die Information «Highway Pilot aktiv».

Der Future Truck 2025 ist je nach Verkehrssituation losgelöst unterwegs, denn zu seiner Führung durch den Verkehr wird kein vorausfahrendes Fahrzeug benötigt: Er agiert im Wortsinne – in seiner Fahrspur – autonom. Der Future Truck 2025 funktioniert unabhängig von anderen



Verkehrsteilnehmern durch die Vernetzung, nicht durch eine Verkettung mit einem Leitfahrzeug.

Fährt ein anderes Fahrzeug voraus, kann sich der Lkw im Rahmen der erlaubten Geschwindigkeit automatisch an dessen Tempo orientieren und den vorgegebenen Sicherheitsabstand halten. Das Einscheren weiterer Fahrzeuge – etwa eines Pkw von der Überholspur vor einer Autobahnausfahrt – ist deshalb jederzeit gefahrlos möglich. Auch hier ist der Sicherheitsabstand gewährleistet – der Future Truck 2025 passt sich seiner Umgebung perfekt an.

Fahren und Arbeiten zugleich

Sobald der Fahrer das «Highway Pilot»-System aktiviert hat, kann er den Fahrersitz um 45 Grad nach rechts in eine Arbeits- oder Ruheposition schwenken. Im Cockpit der Zukunft mit einer gänzlich neu gestalteten Mittelkonsole im Stil eines Büro-Arbeitsplatzes steht ihm jetzt ein Rechner für andere Tätigkeiten sowie die Kommunikation mit der Umwelt zur Verfügung. Das neue Cockpit gibt ihm erheblich mehr Bewegungsfreiheit.

Vernetzt mit allen Verkehrsteilnehmern

Bereits vor der Abfahrt hat die Disposition mithilfe von Telematiksystemen den aktuellen Transportauftrag an das Fahrzeug übermittelt und dem Fahrer über das integrierte Display angezeigt. Die Zieladresse wird an die Naviga-



Auch die Temperaturen lassen sich bequem via Tablet einstellen ...

tionsapplikation in der Daten-Cloud weitergegeben. Aufgrund der Echtzeitinformation der miteinander vernetzten Fahrzeuge auf der Strasse kalkuliert der Navigationsrechner die effizienteste Route.

Die Vernetzung zwischen den Fahrzeugen ermöglicht die permanente Information des Trucks mit seinem Leitrechner als auch des Fahrers über die vor ihm liegende Route. Gleiches gilt für alle wesentlichen Geschehnisse hinter dem Lkw – etwa ein sich näherndes Einsatzfahrzeug im Umfeld eines Staus. Die Steuerung des autonomen Lkw ist in der Lage, auf derlei Ereignisse zu reagieren und die Spur kurzfristig zu verlassen. Dem Fahrer stehen unterwegs fortlaufend weitere Informationen wie Restlenkzeit, Reichweite oder favorisierte Raststätten und Autohöfe entlang seiner Route zur Verfügung.

Auch im Future Truck 2025 ist der Fahrer der Chef in der Kabine. Er muss jederzeit in der Lage sein, wieder manuell die Verantwortung zu übernehmen. Daher überwachen zwei Kameras den Fahrerplatz und ein Sensor den Sitz.

Nicht vorgesehen sind autonome Überholmanöver. Der Fahrer übernimmt diese selber. Gleiches gilt für das Verlassen der Autobahn oder den Fahrbahnwechsel an Verzweigungen.

Vor einer Deaktivierung des «Highway Pilot» wird der Fahrer vorausschauend zunächst op-

tisch informiert und in der Folge akustisch gewarnt, damit er seinen Truck manuell übernehmen kann. Dies könnte bei einer Situationsänderung nötig sein, die eine erhöhte Überwachung oder eine Übernahme der Fahrzeugführung erfordert wie beispielsweise in Baustellen oder bei Hindernissen auf der Fahrbahn. Ohnehin ist das autonome Fahren eine «Kann»-Funktion: Der Fahrer ist jederzeit frei in seiner Entscheidung, den Lkw selbst zu steuern oder dies der Technik zu überlassen.

Frühzeitig vor Erreichen seiner Ausfahrt wird der Fahrer auf die bevorstehende Änderung hingewiesen. Er aktiviert das Rückfahren des Sitzes in die Fahrposition. Dann übernimmt wieder unmittelbar das Kommando über den LKW.

Meinungen aus der Truckerszene



Erich Urweide, profunder Kenner der Truckerszene.

Der selbstfahrende Lkw kann nicht nur das Fahrerproblem lösen. Er kann auch für einen Ausgleich bei den Kosten sorgen, da so ein System in meinen Augen nur Sinn macht, wenn der Lastwagen unbegleitet von Terminal zu Terminal geschickt wird. Doch inwiefern sich der Gesetzgeber dazu durchringen kann, steht in den Sternen. Weiter stellt sich für mich die Frage, wie ein



... und sogar das Mittagsmenü der nächsten Raststätte kann bestellt werden.

selbstfahrender Lastwagen mit Fahrzeugen umgeht, die nicht mit ihm kommunizieren können. Es darf aus meiner Sicht nicht sein, dass man in ferner Zukunft nicht mehr mit Oldtimern auf die Strasse darf. Der Beruf des Fahrers könnte sich also sehr stark verändern, indem dieser mehr oder weniger zum verlängerten Arm des Lageristen wird und nur noch vom Terminal zum Ablade- beziehungsweise Ladeort fährt und dort seine Tätigkeiten verrichtet.



Fridu Eggenberger, Lastwagenführer im internationalen Fernverkehr

Ich sehe die Gefahr, dass sich unser Job dadurch drastisch verändern wird. Und zwar insofern, dass wir irgendwann den Lkw nur noch in einem Terminal abholen und ihn aus- und wieder beladen dürfen. Dem Job des Lastwagenführers wird so der letzte Rest Fernfahrerromantik genommen. Allerdings könnte es auch Vorteile geben. So wären die Arbeitszeiten eventuell besser planbar. Ich würde aber trotzdem einen anderen Job suchen, da ich mit Leib und Seele Fernfahrer bin. Für mich stellt sich zudem die Frage, wer bei Unfällen haftbar ist.



Reto Keusch, Lastwagenführer im nationalen Fernverkehr.

Wenn sich das Gesetz so ändert, dass niemand das Fahrzeug begleiten und überwachen muss, sieht es schlecht für unseren Beruf aus. Wenn das Fahrzeug allerdings weiterhin durch einen Fahrer begleitet und überwacht werden müsste, würde sich in meinen Augen nicht viel ändern. Von mir aus darf solch ein System sofort eingeführt werden, es würde lange Autobahnfahrten vereinfachen.

Seit ich Lastwagen der neusten Generation fahre, denke ich, dass die ersten selbstfahrenden Lastwagen nicht mehr in weiter Ferne sind. Hier in der engen Schweiz kann ich mir allerdings nicht vorstellen, wie ein Lastwagen ohne menschlichen Einfluss in engen Bergdörfern oder in all den vielen Baustellen seinen Weg finden soll. Hier muss ein Fahrer oft spontan entscheiden, wie zu manövrieren ist. Die Situation kann sich unvermittelt ändern und oft geht Bauchentscheid vor Gesetz.



Rahel Cathomas-Giezendanner, Lastwagen- und Busfahrerin.

Selbstfahrende Lastwagen sehe ich eher auf grossen Firmenarealen oder in anderen Ländern auf breiten, wenig befahrenen Highways, wo weniger störende Einflüsse sind als in Städten oder in kleinen, verwinkelten Dörfern. Um meine Chauffeuranstellung habe ich keine Angst. Ich glaube aber, dass sich durch diesen technischen Fortschritt der Typ Lastwagenführer verändern wird.

Fünfte und letzte Folge im FL-magazin 1/2016.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

Quelle, weitere Bilder, Grafiken: Daimler



Richard Knaus

Auf Achse

6. Auflage 2016

Fachbuch für Führer von:

- Kleinbussen
- Lastwagen
- Anhängerzügen
- Sattelmotorfahrzeugen
- Gesellschaftswagen

Für alle Profis, oder jene, die es werden wollen.

Die 6. Auflage ist jetzt erhältlich. Darin sind **alle Neuerungen ab dem 01. Jan. 2016** bereits enthalten.

Bestellungen:
 Richard Knaus
 9036 Grub SG
 Tel. 071 891 50 11
www.auf-achse.ch



Die nächste Ausgabe erscheint am **11. März 2016**
 Anzeigen-/Redaktionsschluss: **12. Februar 2016**

Ihre Ansprechpartnerin:
 Claudia Weigand
 Tel: 041 318 34 85
c.weigand@bag.ch



Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

1. Verkehrsmedizinische und –psychologische Begutachtung zur Abklärung der Fahreignung
 Seminardatum: 20.05.2016, Zug, Kat. B/WAB-MOD
2. Jede Sekunde zählt – Polizei und Feuerwehr im Einsatz
 Seminardatum: 12.05.2016, Zug, Kat. B
3. Querschnittgelähmt nach einem Unfall – nichts ist so wie früher
 Seminardatum: 04.04.2016, Nottwil, Kat. B
4. Wichtige und für die Fahrausbildung Kat. A relevante Neuerungen aus der Verkehrsmedizin (ohne Motorrad)
 Seminardatum: 27.02.2016, Kat. A
5. Sicherheit des Schwerverkehrs auf der Nord-Süd-Achse
 Seminardatum: 05.04.2016, Erstfeld, Kat C/CZV
6. Zweifel an der Fahreignung - wie weiter? Praxisbeispiele
 Seminardatum: 26.02.2016, Egerkingen, Kat B/WAB-MOD
7. Fahren mit Anhänger Kat. BE – Anforderung und Ausbildung
 Seminardatum: 14.04.2016, Flugplatz Mollis, Kat. B
8. Prüfungserfolg und Neulenkunfälle aus Sicht des Verkehrsexperten und der Polizei
 Seminardatum: 15.04.2016, Egerkingen, Kat B
9. Professionelle Hilfeleistung bei Motorradunfällen und Menschenkenntnis für eine erfolgreiche Ausbildung (ohne Motorrad)
 Seminardatum: 08.04.2016, Egerkingen, Kat. A

Weitere FL-WB-Kurse in allen Kategorien unter: www.hkws.ch
 Anmeldung/Infos: www.hkws.ch 041/781 15 16



Unsere nächsten Kurse

Kat.B, 18.12.2015, Basel (Boot)
 Kurs 1: Fahren lernen ist ein Erlebnis

MOD + Kat.B, 19.01.2016, Pfäffikon
 Kurs 7: Körpersprache

Kat.A, 29.04.2016, Hinwil
 Kurs 3: Ride like a pro!

Kat.B, 18.05.2016, Frick
 Kurs 11: Autotechnik für Fahrlehrer

Kat.B, 25.05.2016, Trubschachen
 Kurs 6: Fahren auf unbefestigten Strassen

Anmeldung unter:
www.verkehrsschulung.ch / 061 333 06 59



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
 Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten



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

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





Préparation d'examen

Courses d'exercice accompagnées de 3000 kilomètres

Les courses d'exercice accompagnées sont d'une valeur inestimable pour se préparer à l'examen de conduite pratique. Et plus elles sont nombreuses, mieux c'est.

En combinaison avec des heures d'auto-école, 3000 kilomètres de courses d'exercice accompagnées représentent le meilleur moyen de réussir l'examen de conduite et de rouler sans accident. Deux vidéos du bpa expliquent avec humour le sens et l'importance des exercices accompagnés.

Après l'examen pratique et pendant les trois premières années dans la circulation routière, les nouveaux conducteurs ont un risque d'accident élevé. Des analyses du bpa – Bureau de prévention des accidents montrent qu'ils ont 3 à 4 fois plus d'accidents que les conducteurs expérimentés. Les dérapages et les pertes de maîtrise sont les accidents les plus fréquents. La plupart de ces accidents sont dus à l'inexpérience et à la surestimation de soi. C'est seulement après des milliers de kilomètres (le plus souvent donc après la phase probatoire de trois ans) que le risque d'accident des nouveaux conducteurs rejoint celui des automobilistes expérimentés.

Presque aucun accident lors des courses d'exercice accompagnées

Ainsi, pour les élèves conducteurs, les courses d'exercice ont une valeur inestimable. En effet, elles leur permettent d'appréhender le comportement de leur véhicule et des autres usagers de la route, de se familiariser avec des situations de trafic difficiles et, surtout, de mieux se connaître et s'évaluer. Les courses d'exercice accompagnées sont sûres: il n'y a pratiquement jamais d'accident. Et elles rendent sûr, car les exercices accompagnés forment un contexte d'apprentissage idéal et protégé qui diminue fortement le risque d'accident futur. Le bpa



recommande de parcourir 3000 kilomètres (ce qui correspond à env. 100 heures) jusqu'à l'examen de conduite. Les courses d'exercice sont plus efficaces si leur contenu est établi en étroite concertation avec l'auto-école. Les moniteurs d'auto-école savent ce qui doit être exercé et collaborent volontiers.

Les vidéos doivent contribuer aux connaissances

Dans deux nouvelles vidéos destinées aux accompagnateurs et aux élèves conducteurs, le bpa explique avec humour le sens et l'importance des exercices accompagnés. Les films leur communiquent les connaissances nécessaires à leur tâche. Le premier film intitulé «Au commencement était le parking» montre comment exercer les connaissances de base apprises à l'auto-école. La participation à la circulation routière réelle ne se fera que lorsqu'elles seront devenues automatiques. Le deuxième film «S'exercer encore et encore!» traite de la pratique de la conduite dans toutes sortes de situations: à la campagne, en ville, de jour, de nuit, dans différentes conditions météorologiques, et ce jusqu'à ce que 3000 kilomètres aient été parcourus. Franky Slow Down, l'ange de la prévention du bpa, remet les vidéos aux accompagnateurs et aux élèves conducteurs dans le cadre d'un événement organisé sur la Waisenhausplatz à Berne.

L'ASMC soutient l'exigence

Selon différentes enquêtes, les courses d'exercice effectuées par les élèves conducteurs avant l'examen représentent actuellement environ 1000 km. Souvent, cela ne suffit pas pour

satisfaire aux exigences, fréquemment sous-évaluées, de l'examen pratique. En conséquence, l'Association suisse des moniteurs de conduite (ASMC) ainsi que l'Association des services des automobiles (asa) soutiennent le message de l'importance des exercices accompagnés et des cours d'auto-école.

Ne pas faire planer une suspicion générale sur les jeunes conducteurs

À ce stade, il faut se poser des questions portant sur l'évaluation réaliste de la mise en place de telles exigences:

- Quel(le) élève conducteur(trice) est prêt(e) à faire des courses supplémentaires de 2'000 kilomètres avant l'examen?
- Comment l'accord entre le moniteur de conduite et la personne accompagnatrice doit-il avoir lieu?
- S'il n'y a pas de personne accompagnatrice appropriée, l'objectif de 3'000 kilomètres doit-il être atteint avec le moniteur de conduite?
- Les frais supplémentaires sont-ils acceptables?

Il est légitime d'exiger une formation de grande qualité. Toutefois, douter de tous les jeunes conducteurs du fait de leur manque de connaissance et de pratique ne permet pas d'atteindre l'objectif fixé. Il faut avoir confiance dans le fait que les moniteurs de conduite disposent de suffisamment de capacité de jugement afin de garantir la réussite de l'examen pratique, dans certains cas après quelques heures de conduite supplémentaires.

Plus de réussite au CUR avec

let's drive

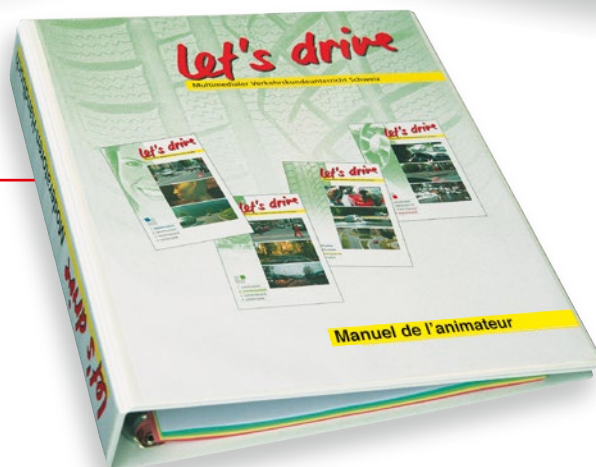
Livrets de l'élève

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



Manuel animateur

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



DVD

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

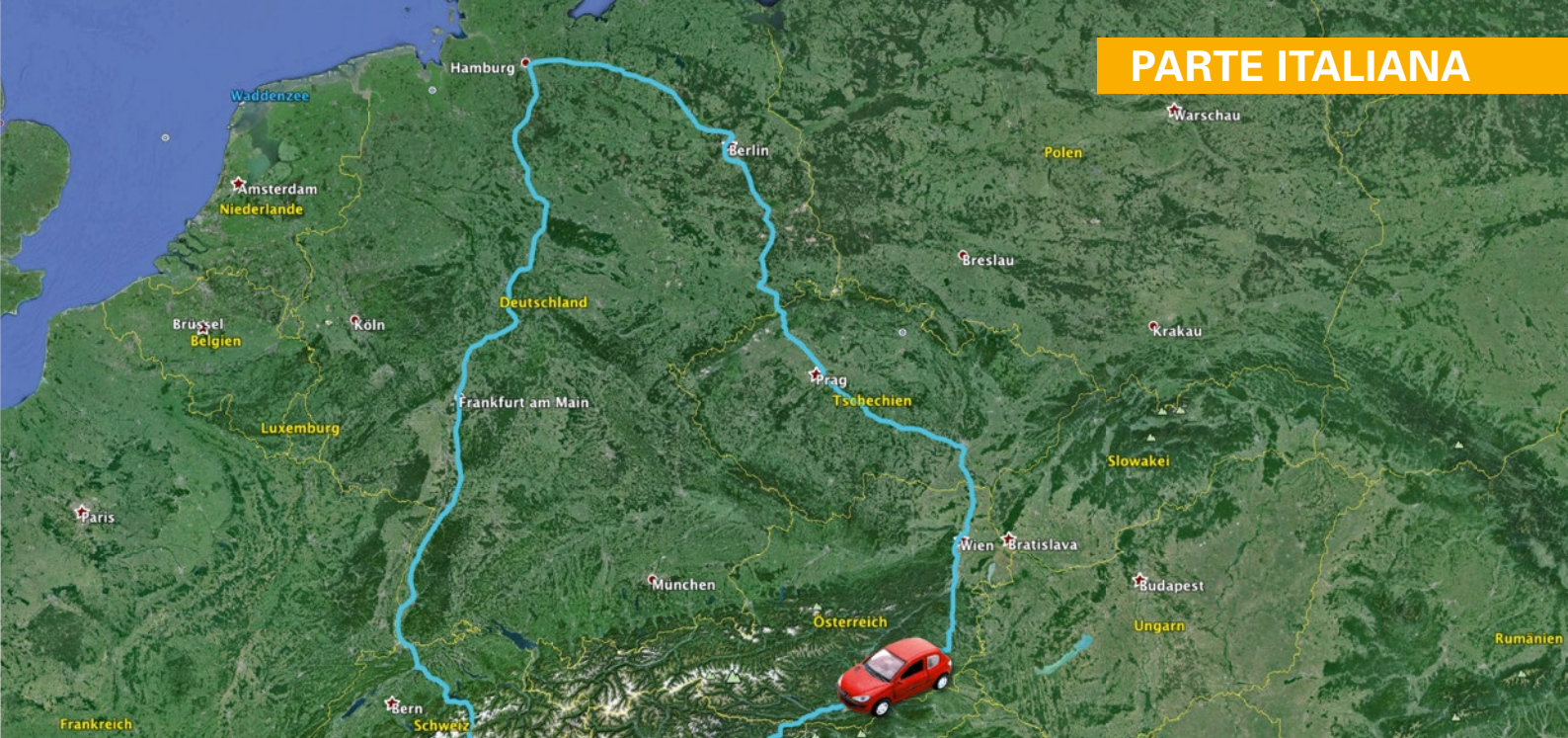


www.vku-letsdrive.ch

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

let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière



Preparazione all'esame

3000 chilometri di esercitazioni di guida accompagnata

Le corse di esercitazione accompagnate sono incredibilmente preziose come preparazione all'esame di guida pratico: quanto più numerose, tanto meglio. 3000 km di corse di esercitazione affiancate da accompagnatori privati a integrazione delle ore di scuola guida sono il presupposto migliore per superare l'esame e per una guida priva di incidenti. L'upi ha spiegato con due filmati in modo spiritoso il senso e l'importanza dell'esercitazione accompagnata.

Dopo l'esame pratico e nei primi tre anni nella circolazione stradale i neopatentati presentano un forte rischio d'incidente. Le valutazioni dell'upi, Ufficio prevenzione infortuni, lo dimostrano: i neopatentati s'infortunano tra le tre e le quattro volte più frequentemente dei conducenti esperti, soprattutto negli sbandamenti e negli incidenti a veicolo isolato. La maggior parte di questi infortuni sono riconducibili all'inesperienza e alla sopravvalutazione delle proprie capacità. Il rischio d'incidente dei neopatentati scende al livello degli automobilisti esperti non prima di avere percorso varie migliaia di chilometri (quindi spesso solo dopo il periodo di prova triennale).

Quasi nessun incidente, durante le esercitazioni di guida accompagnata

Le corse di esercitazione accompagnate sono dunque incredibilmente preziose, poiché gli allievi conducenti imparano il comportamento del veicolo e dei partner della strada, le situazioni di traffico difficili e soprattutto a conoscersi e valutarsi meglio. Le corse di esercitazione accompagnate sono sicure (non si verificano praticamente mai incidenti) e rendono sicuri, in quanto l'esercitazione affiancata rappresenta un ideale campo d'apprendimento protetto, che riduce fortemente il rischio d'incidente della futura guida autonoma. Il valore obiettivo raccomandato dall'upi prima dell'e-



same è di 3000 km (che equivale all'incirca a 100 ore). L'esercitazione accompagnata dà i migliori frutti quando è coordinata con il materiale didattico della scuola di guida. I maestri conducenti sanno esattamente quali aspetti devono essere esercitati in modo mirato e collaborano volentieri.

I video dovrebbero rafforzare la conoscenza

In due nuovi filmati l'upi spiega agli accompagnatori e agli allievi conducenti in modo spiritoso il senso e l'importanza dell'esercitazione accompagnata, mettendo a disposizione le nozioni necessarie per prepararsi a questo compito. Nel primo filmato dal titolo «Tutto è bene quel che inizia bene sul parcheggio» viene illustrato come esercitare le conoscenze di base apprese nella scuola di guida. Solo quando queste si sono trasformate in automatismi si passa alla circolazione stradale vera e propria. Il secondo filmato dal titolo «Esercitarsi, esercitarsi, esercitarsi» tratta dell'acquisizione di esperienza di guida, possibilmente in tutte le situazioni: in campagna, in città, di giorno e di notte, con diverse condizioni meteorologiche, fino a percorrere in totale 3000 chilometri. Franky Slow Down, l'angelo della prevenzione dell'upi consegna i video agli allievi conducenti e agli accompagnatori nell'ambito di un evento organizzato sul Waisenhausplatz di Berna.

L'ASMC appoggia la richiesta

Attualmente, gli allievi conducenti effettuano 1000 km di corse di esercitazione prima dell'esame pratico. Spesso, questo non basta ad af-

frontare gli elevati requisiti posti dall'esame pratico, i quali sono quasi sempre sottovalutati. Pertanto, sia l'Associazione Svizzera dei maestri conducenti (ASCM), sia l'Associazione dei servizi della circolazione (asa) sostengono la diffusione del messaggio sull'importanza dell'esercitazione accompagnata e dell'esercitazione con il maestro conducente.

Non generalizzare riguardo i conducenti giovani

A questo punto, devono essere poste domande riguardanti una valutazione realistica dell'applicazione di tali richieste:

- Quale allievo conducente è pronto a effettuare 2000 chilometri aggiuntivi di guida accompagnata prima dell'esame?
- Come dovrebbe svolgersi il coordinamento tra il maestro conducente e l'accompagnatore?
- Qualora non si trovi un accompagnatore adeguato, il valore obiettivo di 3000 chilometri deve essere effettuato con il maestro conducente?
- I relativi costi aggiuntivi sono ragionevoli?

Applicare dei requisiti di qualità elevati alla formazione è legittimo. Tuttavia, non è opportuno generalizzare riguardo la mancanza di conoscenza e pratica da parte dei conducenti giovani. Alle scuole guida dovrebbe essere affidato un potere di valutazione adeguato, in modo da poter esaminare, caso per caso, l'eventuale necessità di ore di esercitazione di guida aggiuntive.

Inserenten	Seite
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	21/36
Continental, Dietikon	5
Driveswiss, Wohlen	7
Grädel Auto AG, Bern	11
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Kalender Hasan, Hagendorn	33
Knaus Richard, Grub	33
Quality Alliance Eco-Drive, Zürich	23
SanPool, Basel	11
Trütsch, Zürich	33
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	33
WAB Fahrlehrerweiterbildung, Basel	11
WebArt, Zürich	11
Websheep, Baar	2

Autoren	Seite
Bleiker, Hansueli	5
Bucheli, Erwin	22
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	8, 12
Kirschbaum, Werner	6, 16, 24

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Danila Bumbacher, Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@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 12. Februar 2016
Erscheinungstermin 11. März 2016



Diplome und Auszeichnungen präsentieren

Es ist kein Zufall, sieht das Abschlusszeugnis einer Schule nicht aus wie ein zerknitterter Fresszettel! Diplome, Fachausweise und Auszeichnungen stehen für Leistungen, die mit Leidenschaft und Disziplin erbracht wurden. Sie erinnern den Träger daran, was er erreicht hat – und sie zeigen den Kunden, welchen Grad an Kompetenz und Professionalität sie erwarten dürfen. Diplome und Auszeichnungen haben also zwei Effekte: sie motivieren den Besitzer und sie überzeugen neue und bestehende Kunden.

Was beim Hausarzt das Wartezimmer ist, wo die Diplome fein säuberlich aufgehängt werden, sind beim Fahrlehrer seine Webseite, sein Kurslokal und sein Auto. An diesen Stellen zeigt der Fahrlehrer mit Vorteil, aus welchem Holz er geschnitzt ist! Neben Diplomen und Fachausweisen, die einen guten Effekt entfalten, sind es vor allem die Bewertungen durch bisherige Fahrschüler, die einen Interessenten zum Kunden machen: 92 % aller Schweizer vertrauen persönlichen Bewertungen von Kunden eines Anbieters (Nielsen, Global Survey, Schweiz).

Auf Ihrer Webseite machen Sie auf einfache und wirkungsvolle Art gleich von

Beginn an klar, dass Sie gut sind, indem Sie den Bewertungsbanner des Fahrlehrervergleichs auf Ihrer Startseite einfügen. Es handelt sich um einen Code-Schnipsel, den Sie ohne Aufwand in Ihre Homepage kopieren und der dann stets aktuell Ihren Bewertungsdurchschnitt anzeigt. Mit einem Klick erreicht der Interessent dann alle Ihre einzelnen Bewertungen in übersichtlicher Darstellung.

Auch ein Foto Ihres Fachausweises oder Diploms macht sich auf der Webseite gut. Ebenso Bestätigungen oder Zeugnisse von absolvierten Weiterbildungen.



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 2015/16

asa-Original-Prüfungsfragen

2015/16



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



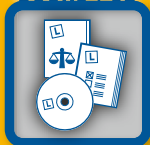
VP: CHF 39.–

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