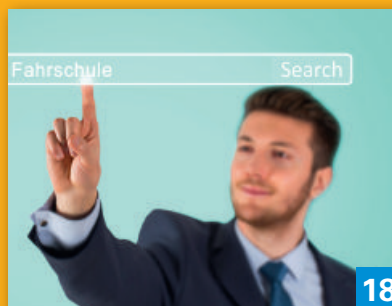


**Wie ermitteln Sie die
Kosten einer Fahrstunde? 6**



10

Motorrad
Technik-News



18

Marketing
Google richtig nutzen

**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

3700 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:

thinkstockphotos.de, BMW

Allen Mobilitätskonzepten zum Trotz

Das Auto steht bei mehr als 90 Prozent der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 24 Jahren in Deutschland, Österreich und der Schweiz nach wie vor hoch im Kurs. Auch die «digital natives» sehen das Auto als Symbol für Freiheit und Wohlstand.



Werner Kirschbaum

Verkehrsmittel der Wahl junger Menschen

Das zeigt eine Studie vom Allianz Zentrum für Technik (AZT), für die in Deutschland, Österreich und der Schweiz rund 2200 Personen zwischen 18 und 24 Jahren befragt wurden. Mit genauerem Blick auf die Schweiz: Insgesamt 58 Prozent der Befragten erwarten künftig eine häufigere Nutzung des Autos, nur 10 Prozent der Befragten denken, dass es seltener genutzt wird. Damit liegt die Schweizer Jugend vor ihren Altersgenossen in Deutschland (55 Prozent) und Österreich (47 Prozent).

Schweizer Jugend hat am meisten PS

Wenn sich Jugendliche ein eigenes Auto leisten können, achten sie beim Kauf vor allem auf den Preis, den Verbrauch und die laufenden Kosten. Fast die Hälfte der Fahrzeuge, mit denen sie unterwegs sind, haben bereits mehr als zehn Jahre auf dem Buckel. Und was in der Schweiz besonders auffällt: Im Vergleich zu den Nachbarländern verfügen die Fahrzeuge der jungen Automobilisten über eine wesentlich höhere Motorleistung. Während die Autos in Österreich im Durchschnitt 94 PS haben, sind es in Deutschland rund 100 PS und in der Schweiz sogar 152 Pferdestärken.

Sharing versus Crashrecorder

Immerhin kann sich jeder Dritte vorstellen, Car-Sharing-Modelle zu nutzen. Das eigene Auto einem anonymen Verleihsystem zur Verfügung zu stellen, um die eigene Kasse aufzubessern, kommt allerdings nur für etwa jeden Achten in Frage. Und 71 Prozent der Befragten können sich den Einbau eines Crashrecorders vorstellen, wenn sie dadurch finanzielle Vorteile erzielen.

Die Akzeptanz für autonome Fahrzeuge wurde in dieser Studie leider nicht abgefragt.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

Editorial

3

Betriebswirtschaft

Wie ermitteln Sie die Kosten einer Fahrstunde?

6

Motorrad

Technik-News 2016

10

Gesetzes-Anpassung – Meinungen aus der Fahrlehrerschaft

12

Wissen

Wird das Auto zum Smartphone-Zubehör?

16

Marketing

Google richtig nutzen

18

Klassik

Opel mit Holzvergaser

24

Nutzfahrzeuge

Autonomes Fahren – schon morgen?

28

Partie française

32

Parte italiana

36

Online-Ratgeber

39



10



16



18



24

28



Unsere nächsten Kurse

Kat.B, 12.05.2016, Basel, Pfäffikon SZ

Kurs 9: Neuerungen im Strassenverkehrsrecht

Kat.B, 18.05.2016, Frick

Kurs 11: Autotechnik für Fahrlehrer

Kat.B / MOD, 31.05.2016, Pfäffikon SZ

Kurs 7: Körpersprache

Kat.B / C / CZV, 09.06.2016, Sissach

Kurs 2: Tunnelbrand - die Fortsetzung

Kat.B, 22.06.2016, Pfäffikon SZ

Kurs 1: Fahren lernen ist ein Erlebnis

Anmeldung unter:

www.verkehrsschulung.ch / 061 333 06 59



Ausbilderin 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

Fahrschulpedalen

- Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
- Auch Einzelanfertigungen
- PW, Lastwagen und Gesellschaftswagen
- Professionell verbaut
- Erfahrung seit 1951
- **Schön ausgeschnittene Verschaltungen 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



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) entgegen und freuen uns auf ein Bewerbungsgespräch.

Weitere Infos: www.berndrive.ch

FL magazin

Die nächste Ausgabe erscheint am **10. Juni 2016**

Anzeigenschluss: **6. Mai 2016**

Ihre Ansprechpartnerin:

Claudia Weigand

Tel: 041 318 34 85

c.weigand@bag.ch

Kalkulation

Wie ermitteln Sie die Kosten einer Fahrstunde?

Eine gute Fahrausbildung hat ihren Preis. Doch nebst Kosten für Nothilfeausweis, Lernfahrausweis und Theorielearnmaterial sind die Kosten für die Fahrlektionen sicher der grösste finanzielle Posten für Schülerinnen und Schüler.

Wie soll ein realistischer Lektionenpreis ermittelt werden?

Dieser Frage hat sich das FL-magazin gewidmet. Eines vorweg: Die grösste Unbekannte einer Kostenkalkulation ist die Erfassung der nicht produktiven Zeit. Wie viele Stunden muss ich als Fahrlehrerin oder Fahrlehrer arbeiten, um eine bestimmte Lohnsumme zu erreichen? Sind Bürozeiten, Vorbereitungszeiten, Leerfahrten, Telefonate, Buchhaltung und die Zeiten des Partners/der Partnerin darin enthalten?

Versteckte Kosten

Viele versteckte Kosten und Arbeiten werden oftmals nicht berücksichtigt. So entsteht dann

der subjektive Eindruck einer guten Verdienstmöglichkeit. Doch diese Einschätzung kann täuschen. Denn Hand aufs Herz: Wer hat über Jahre eine regelmässige Auslastung von angenommenen 42 Stunden pro Woche?

Das folgende Beispiel einer Kostenberechnung ist unverbindlich, kann jedoch zur Ermittlung des Fahrlektionenpreises Hinweise geben. Es beinhaltet keine Vorgaben oder Empfehlungen an die Fahrlehrerschaft.

Wie viel kostet eine Fahrstunde?

Zu diesem Thema hat der Ostschweizerische Fahrlehrerverband, OFV in Zusammenarbeit mit Benny Studer ein Tool entwickeln lassen. Es erlaubt zuverlässig und nachhaltig, den Preis einer Fahrlektion zu berechnen. Das Exel-Tool besteht aus 5 Sheets (Seiten), welche am unteren Rand der Tabelle ersichtlich sind.

Die im Excel-Tool enthaltenen Standarddaten (Daten und Parameter) müssen nicht verändert, können jedoch angepasst werden, wenn über die Jahre grössere Abweichungen der jetzt aktuellen Daten erfolgen.

Basisdaten

Als Basisdaten werden die Kaufpreise vom Fahrzeugpark (Auto, Motorrad) und die jeweiligen Kilometerleistungen pro Jahr zugrunde gelegt. Aber auch eine Leasingrate für die Fahrzeuge kann eingegeben werden.

Weiter werden bei den Basisdaten die Kosten für Räume (Büro, Theorielokal), Mobiliar, Geräte und übrige Kosten wie Weiterbildung, Buchhaltung, Werbung usw. erfasst.

Tool zur Kalkulation von Fahrerschullektionen			
Basisdaten			
Fahrlehrer / Fahrlehrerin	Hans Muster		
Ort / Region	8888 Musterhorn		
Kalkulationsjahr	2016		
Fahrschulwagen (Kauf)	Volvo V50 / 1.6 D		
Kaufpreis total	42.500,00		
Kapitalzinsausfall	0,05%		
Kilometerleistung pro Jahr	45.000		
Mutmassliche Besitzdauer (Jahre)	5		
Amortisationsrate pro Jahr	10,0%		
Wertminderung hohe Km-Leistung	0,15		
Fahrschulwagen (Leasing)			
	pro Monat	pro Jahr	
Leasingrate / Monat	0,00	0,00	
Kilometerleistung pro Jahr	0		
Mutmassliche Besitzdauer (Jahre)		Jahre	
Leasingverlust pro Jahr			
Wertminderung hohe Km-Leistung	0,10		
Fahrschulmotorrad (Kauf)	Honda Transalp XV 600		
Kaufpreis total	8.900,00		
Kilometerleistung pro Jahr	5.000		
Unterhaltskosten pro Jahr	1.500,00 (inkl. Versicherung, Verkehrsabgaben etc.)		
Amortisationsrate pro Jahr	8,0%		
Fahrschulmotorrad (Leasing)			

Gewünschter Jahreslohn

Am Schluss der Erfassung der Basisdaten werden noch Ferien, die Anzahl Fahrlektionen pro Woche, Administrationsarbeiten und die Lohnerwartung (angestrebter Jahresnettolohn) eingetragen, den wir in diesem Beispiel mit Fr. 80.000.- festlegen.

Lohnkosten

Die Software ermittelt aus den Lohnkosten automatisch die Realkosten. Als Basis dient der Nettolohn in Verbindung mit den hinterlegten Prozentsätzen. Der User hat hier grundsätzlich keine Änderungen der aktuellen Parameter vorzunehmen.

Brutto-Zeit pro Jahr			
	Wochen	Tage	Lektionen
Wochen pro Jahr	52,0	312,0	
Inaktive Zeit (Jahresschnitt)			
Ferienwochen	5,0	30,0	
Militärdienst / Zivilschutz	3,0	18,0	
Krankheit / Unfall	1,0	6,0	
Weiterbildungstage pro Periode	8,0	1,6	
Ausfalltage Fahrzeugwartung		3,0	
Sitzungen / Versammlungen		2,0	
Aktive Tage pro Jahr		251,4	
Fahrunterricht			
Durchschnittlich angestrebte Anzahl Fahrlektionen			Lekt./Tag
Durchschnittlich Anzahl Lektionen VKU/Theorie			7
			Monat
			4
Unbez. admin. Arbeiten			
	Min./Tag	Std./Jahr	
Fahrschuladministration/Wochenblatt	30	125,7	
Entwicklung / Projekte / Werbung	10	41,9	
Homepage/ Kursdaten aktualisieren/e.mail...	15	62,9	
Zeitl. Aufwand Administration		230,5	
Lohnerwartung			
Durchschnittlich angestrebter Jahres-Nettolohn		80.000,00	

Durchschnittlich angestrebter Jahres-Nettolohn			80.000,00
AHV/ALV/EO/IV		8.800,00	
Vorsorge / Pensionskasse		9.600,00	
Berufsunfall / NBU		3.200,00	
Krankentaggeld / Lohnausfall		4.400,00	
Betriebsversicherungen		6.400,00	32.400,00
Durchschnittlich zu erwirtschaftende Finanzmenge			112.400,00

Die hier als Muster gezeigte Berechnung kann als funktionsfähige Version inkl. Anleitung für Fr. 20.- beim OFV-Sekretariat bezogen werden.
Kontakt: ofv@l-auto.ch

Jährliche Betriebskosten			
Fahrschulwagen (Kauf)			
Kapitalzinsausfall	0,05%	pro Jahr	10,63
Unterhaltskosten			8.500,00
Fahrzeugnebenkosten			4.250,00
Wertminderung hohe Km-Leistung			1.350,00
Amortisation			4.250,00
Total Betriebskosten Fahrschulwagen (Kauf)			18.960,63
Fahrschulmotorrad (Kauf)			
Kapitalzinsausfall	0,05%	pro Jahr	2,23
Unterhaltskosten			979,00
Fahrzeugnebenkosten			445,00
Amortisation			890,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)			2.316,23
Raum / Mobiliar / Geräte / Material			
Raumkosten (Miete)		pro Jahr	4.800,00
Mobiliar / Geräte / Material (Amortisation)			1.215,00
Amortisation			0,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)			6.015,00
Übrige Unkosten			
Total übrige Unkosten		pro Jahr	8.400,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)			8.400,00
Total Betriebskosten			35.091,85

Kalkulation Lektionenpreis		2016	
Zur Vereinfachung der Kalkulation wird die Bezeichnung "Stunden" auch für die Fahrlektionen verwendet.			
Aufwand		Kauf	
Lohnkosten		112.400,00	
Betriebskosten		41.691,85	
Total		154.091,85	
Ertrag		Tage/Jahr	Std./Jahr
Aktive Tage pro Jahr		251,40	1.759,80
Zeitl. Aufwand Administration			-230,45
Total		251,40	1.529,35
Richtpreis pro Fahrstunde			100,76
Bei einer Arbeitszeit von		Std/Woche	42,00

Betriebskosten

Hier sind bereits die Zahlen der Betriebskosten ersichtlich, die sich aus den individuell eingegebenen Werten ergeben haben.

Die Stunde der Wahrheit: der Lektionspreis

Der Lektionspreis wird unter Berücksichtigung der eingegebenen Parameter ermittelt: individuell und detailliert. In unserem Beispiel sind wir von Fr. 80 000.- Jahreslohn und grosszügigen 42 Lektionen ausgegangen.

Kantonale Unterschiede

Wer den Aufwand nicht scheut, die effektiven Zeiten für die Ermittlung der Lohnsumme zu erfassen, wird – wie der Schreibende – eine gewisse Ernüchterung erfahren!

Somit kann ich gut nachvollziehen, wenn Kollegen aus der Westschweiz und dem Tessin kein Geheimnis daraus machen, dass sie von den Einkünften ihrer Tätigkeit als Fahrlehrer/in nicht oder nur schwer leben können. Denn dort sei der Anteil von Fahrschülern, die ohne Fahrausbildung oder mit einer Prüfungsvorbereitung von wenigen Fahrlektionen an die Fahrprüfung gelangen, sehr hoch.

Und wer zahlt die Altersvorsorge?

Die weitverbreitete Meinung von potenziellen Kunden, Fahrstunden seien allgemein zu teuer, veranlasst einige Fahrlehrer/innen, ihre Lektionspreise weit unter der Kalkulation einer seriösen Kostenberechnung anzusetzen. Fahrschulen, die in ihren Preisen auch die Altersvorsorge einkalkulieren, kommen in Argumentationsnöte.

Text: Ravaldo Guerrini

Mehr Erfolg 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/des USB-Sticks
- Mit Querverweis auf Seitenzahlen im Schülerheft



DVD/USB-Stick

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



www.fl-portal.ch

Bestellen Sie bitte bei Claudia Lapiere,
Brunner Verlag, 6010 Kriens, Telefon 041 318 34 77,
c.lapiere@fl-portal.ch, www.fl-portal.ch

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz



Technik-News 2016

In wenigen Wochen beginnt die Motorradsaison 2016. Die Maschinen werden auf Hochglanz geputzt, Ausrüstung und Kleidung gecheckt und erste Routen geplant. Oder der Kauf einer neuen Maschine steht bevor. Wir haben uns umgeschaut und berichten über die neusten technischen Errungenschaften.

Head-up-Display

Früher Kampfpiloten vorbehalten, dann ein exklusives Ausstattungsdetail von Oberklasse-Limousinen, soll die Technik des Head-Up-Display nun im Motorradhelm Einzug halten. Der Hersteller Reevu bestätigt entsprechende Entwicklungen.

Auch BMW-Motorrad präsentiert auf der CES 2016 einen Motorrad-Helm mit integriertem Head-Up-Display. Die Daten werden kabellos

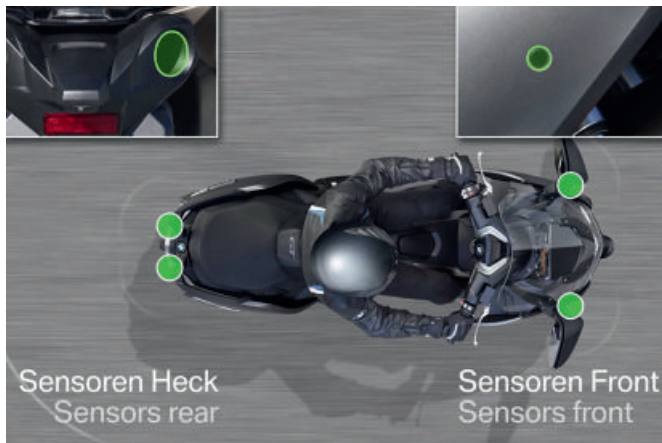
per Bluetooth übertragen. So kann der Fahrer, ohne den Blick von der Strasse zu nehmen, nicht nur alle möglichen Cockpit-Anzeigen (Geschwindigkeit, Gang, Temperatur, Öl-, Luftdruck usw.) im Sichtfeld halten, sondern auch Navi-Anzeigen und streckenbezogene Geschwindigkeits- und Gefahrenhinweise. Die erhält der Mini-Computer durch Vernetzung mit anderen Fahrzeugrechnern.

Eine Actioncam kann Fahrtvideos direkt aus dem Helm heraus aufnehmen, bei Fahrten in Gruppen können die Positionen der anderen Gruppenmitglieder angezeigt werden.

LED-Scheinwerfer

Das Laserlicht ist laut BMW wartungsfrei, aber heute für den Einsatz im Motorrad noch zu kostenintensiv. Bei der R 1200 GS ist bereits ein





Voll-LED-Scheinwerfer mit integriertem Tagfahrlicht als Sonderausstattung erhältlich.

Neue Assistenzsysteme

Immer mehr Assistenzsysteme werden in Motorrädern serienmässig verbaut oder sind als Zubehör erhältlich. Motorradfahrlehrer werden im Grundkurs immer öfter mit Motorrädern mit Assistenzsystemen konfrontiert.

Schaltassistenten

Während in den höchsten Motorrad-Rennserien Schaltassistenten ganz normal sind, bieten nun auch diverse Motorradproduzenten verschiedene Ausführungen von Schaltassistenten an. Werksrennmaschinen besitzen Getriebe, die sich ohne Unterbrechung der Zugkraft blitzschnell schalten lassen. Deshalb heissen sie «seamless transmissions»: nahtlose Getriebe. Nicht ganz so komplex wie bei den Rennmaschinen, aber genauso interessant und wirkungsvoll, sind die Schaltassistenten bei den Serienmotorrädern der grossen Hersteller. Auch diese wurden zum Zweck des blitzschnellen Hoch- und Herunterschaltens ohne Kupplung entwickelt. Zudem sollen diese Systeme einen Sicherheitsgewinn bringen, da selbst in Kurven und auf rutschigem Untergrund geschaltet werden kann.

Den toten Winkel entschärfen

Jüngstes Assistenzsystem auf dem Markt ist der «Side View Assist» (SVA), den BMW im Herbst

2015 für den Roller C 650 GT präsentiert hat. Es handelt sich um einen Totwinkel-Warner, der auf Ultraschalltechnologie arbeitet und auf Basis vorhandener PKW-Systeme für Motorräder weiterentwickelt wurde.

Neue Fahrmodus-Technologie

Die Fahrmodus-Technologie stellt dem Fahrer verschiedene Fahrprogramme zur Verfügung, die sowohl Motorleistung, Drehmoment und ABS beeinflussen. Im Beispiel der KTM Super Duke können die Fahr-Modi per Modeswitch am Lenker schnell und einfach selektiert werden. Der ausgewählte Fahrmodus beeinflusst in Verbindung mit dem Ride-by-Wire-System (Elektronische-Gasannahme) das Ansprechverhalten des Motors, die maximale Spitzenleistung sowie das Eingreifen der schräglagenabhängigen Traktionskontrolle MTC (Kurven ABS).

Im Falle der KTM beeinflussen drei Fahrmodi auch die Traktionskontrolle: «Sport», «Street» und «Rain». Darüber hinaus unterscheiden sich «Sport» und «Street» bei der Gasannahme, liefern aber bei beiden Fahrmodi die volle Leistung. Auf «Rain» ist die Super Duke sehr weich am Gas und reduziert die Leistung auf 100 PS.

Am Kurvenausgang fängt die sehr fein regelnde, Schräglagen-abhängige MTC (Motorcycle Traction Control) das Hinterrad bei zu forschem Gasgeben zuverlässig ab und verhindert zudem Wheelies, indem sie sehr sanft eingreift.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Quellen: KTM, BMW, Reevu



Bundesrat beschliesst Gesetzes-Anpassung

Meinungen aus der Fahrlehrerschaft

Der Bundesrat hat beschlossen, die Leistung der Motorräder der Kategorie «A, beschränkt» von 25 auf 35 Kilowatt zu erhöhen. Dies ist eine Anpassung an die Führerschein-Klasse A2, welche in Europa und der Schweiz eingeführt wurde. Eine Anpassung erfolgt bei den Prüfungsfahrzeugen bei der Motorrad-Führerprüfung der Kategorie «A» und «A, beschränkt».

Auswirkung auf Führerprüfung

Neu werden für die Führerprüfung folgende Motorräder gefordert:

- Kategorie A, unbeschränkt: Motorrad ohne Seitenwagen mit mind. 600 cm³, mind. 40 kW und zwei Sitzplätzen;
- Kategorie A, beschränkt auf 35 kW: Motorrad ohne Seitenwagen mit mind. 400 cm³, höchstens 35 kW und zwei Sitzplätzen.

Das FL-magazin hat beim Astra nachgefragt, ob mit der VZV-Änderung auch die PGS (Praktische Grundschulung) für Motorräder angepasst wird.

Astra: An der Regelung betreffend die praktische Grundschulung hat sich nichts geändert.

Für die praktische Grundschulung zum Erwerb des Führerausweises der Kategorie A (unbeschränkt) gilt nach wie vor Folgendes:

Die Bewerber und Bewerberinnen um den Führerausweis A (unbeschränkt) müssen ein Motorrad der Kategorie A (keine Beschränkung der Motorleistung, keine Beschränkung des Verhältnisses von Motorleistung und Leergewicht)

- mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ und einer Motorleistung von mehr als 11 kW oder
- mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm³ und einer Motorleistung von mehr als 11 kW oder
- mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW verwenden.

Die Bewerber und Bewerberinnen um den Führerausweis der Kategorie A dürfen die praktische Grundschulung nicht mit einem Fahrzeug der Unterkategorie A1 absolvieren (vgl. Art. 19 Abs. 2 letzter Satz der Verkehrszulassungsverordnung [VZV]).

Carole Leuenberger, Astra

Anmerkung der Redaktion: Dies bedeutet, dass für die PGS der Kategorie A ein Motorrad eingesetzt werden darf, das vom Gewicht, von der Leistung und vom Handling einem 125-cm³-Motorrad entspricht.

Dazu hat das FL-magazin die Meinung der Motorrad-Fahrlehrerin Katharina Meier und dem Motorradfahrlehrer Urs Tobler eingeholt:

Was sind für dich die Vor- und Nachteile der neuen Regelung?

U.T: Die Vor- und Nachteile sind dieselben, nur noch etwas zugespitzter: Während eine 25-kW-Maschine um die 10 Sekunden von 0–100 km/h beschleunigt, bei einer Höchstgeschwindigkeit von ungefähr 160 km/h, erledigt das eine 35-kW-Maschine in 5,5 Sekunden und läuft gegen 180 km/h. Da es keine Vorkenntnisse braucht, um sich auf eine solche Rakete zu setzen, ist es allgemein gefährlich, 18-jährigen Fussgängern und Velofahrern einen solchen Motorisierungsgrad überhaupt zu ermöglichen. Nachteilig ist es auf jeden Fall, dass die Brüsseler Regelung nicht in unser Gesetz übernommen wurde. Dass Deutschland diese Regelung ebenfalls nicht übernommen hat, ist eine fadenscheinige Begründung: Es geht um den Schutz der Motorradhersteller, bei uns geht es um vernünftige Lösungen. Und da war der Vorschlag aus Brüssel für einmal durchdacht und vernünftig. Die neuen Prüfungsfahrzeuge sind praxisfremd, denn 600-cm³-Motorräder haben vielfach nur 599 cm³ und können für die Motorradprüfung nicht eingesetzt werden. Willkürlich ist auch der gewählte Leistungsunterschied zwischen der Kat. «A» und «A, beschränkt» mit nur 5 kW.

K.M: Die Occasions-Motorräder mit einer Leistung bis 35 kW werden attraktiver, aber dafür verlieren die Motorräder bis 400 cm³ total an

Wert. Es wird einige Zeit brauchen, bis diese Änderungen bekannt sind.

Um die praktische Grundschulung PGS zu besuchen, darf ein Motorrad verwendet werden, das kein Kat.-A1-Fahrzeug ist, aber vom Gewicht, Handling und von der Motorleistung einem 125-cm³-Motorrad entspricht. Wie ist deine Meinung dazu?

U.T: Deswegen muss man kein Extra-Gesetz machen. Maschinen, die mehr als 11 kW haben, aber weniger als 125 Kubik, sind in der Regel 2-Takter, also nicht sehr einfach für einen Grundkurs (Cagiva Mito, Aprilia RS). Gegenüber früher hat sich nichts geändert. Wichtig ist, dass man mit einer 250er-Vespa nicht mehr eine grosse Prüfung absolvieren kann.

K.M: Nach meiner Erfahrung ist das kaum ein Thema. Die meisten Kundinnen und Kunden mit dem Lernfahrausweis der Kategorie A, beschränkt oder unbeschränkt, absolvieren den Kurs mit dem eigenen Motorrad, das sie auch an der praktischen Prüfung verwenden wollen. Das Problem waren bisher die Motorräder von 25 bis 35 kW, welche an keiner Prüfung verwendet werden konnten. Diese Fahrer mussten für die Prüfung ein anderes Motorrad organisieren. Neu wird dies alle Lernfahrer mit Motorrädern bis 400 cm³ und solche zwischen 35 und 40 kW betreffen.

Welchen Einfluss hat diese neue Regelung für die Motorrad-Fahrlehrer in der Ausbildung?

U.T: Laut diversen Studien neigen junge Männer dazu, Leistungs- und Geschwindigkeitslimite auszuloten. Fahrfehler, die beim Lernen dazugehören, haben auch auf den/die Motorradfahrlehrer/in gefährdende Auswirkungen, die als Sozios mitfahren. Es könnte passieren, dass der/die Motorradfahrlehrer/in statt aufzu-



Katharina Meier.



Urs Tobler.

sitzen demnächst per Funk unterrichten. Es ist also anzunehmen, dass die Maschinen schneller sind und deren Fahrer schlechter ausgebildet. In Anbetracht der niedrigen Versicherungsprämien muss davon ausgegangen werden, dass sie in Zukunft ansteigen werden.

K.M: Ich denke, die 10 kW mehr werden in der Ausbildung kaum spürbar sein. Es wird aber sicher zu Beginn der Einführung Unsicherheiten geben wie bei den vergangenen Änderungen auch. Für uns Fahrlehrer wird es viel Erklärungsarbeit geben. Wir müssen noch mehr darauf achten, wer altrechtlich und wer nach neuem Recht «geht» und wer wie viel cm³ und Leistung für die praktische Prüfung benötigt.

Fördert diese Regelung die Verkehrssicherheit?

U.T: Der Schwachpunkt der Änderungen von 2003 bleibt: Statt für den Lernfahrausweis der Kat. A als Voraussetzung den Besitz der Unterkategorie A1 zu verlangen, kann nach heutiger Regelung jedermann/jedefrau ohne irgendwelche Zweirad- und Verkehrserfahrung direkt auf ein Motorrad steigen ohne jeglichen Kontakt zu einer Fahrschule für mindestens 4 Monate! Wenn nun für das Gros der künftigen Lernfahrer (alle über 18 Jahre) noch stärkere und noch schnellere Roller und Motorräder erlaubt werden, dann ist das nicht im Sinn der Verkehrssicherheit.

Dass in Zukunft die Prüfungsfahrzeuge der Kategorie «A, beschränkt» mindestens 400 cm³ haben müssen, ist bestimmt gut. Dass man bisher auf einer 250er-Vespa die Kategorie «A, beschränkt» ablegen konnte, um dann zwei Jahre später die Kategorie «A, unbeschränkt» für die Hayabusa-Klasse ohne weitere Prüfung geschenkt zu erhalten, war und ist ein Unding. In keinem europäischen Land kann man auf

einem Automat eine Motorradführerprüfung ablegen, ohne einen entsprechenden Eintrag im Führerschein zu bekommen.

K.M: Nein. Meine Bedenken gehen in die Richtung, dass die 18-Jährigen noch mehr Leistung zur Verfügung haben als vorher. Die Änderung vom 1.4.2003, als von 2 Jahren Fahrpraxis mit 125 cm³ auf die 25 kW und den Direkteinstieg mit 25 kW gewechselt wurde, hat sich auch entsprechend auf die Unfallzahlen ausgewirkt.

Werden jetzt weniger Menschen die Führerprüfung Kat. «A, unbeschränkt» absolvieren?

U.T: Ich glaube kaum, dass die neue Regelung einen Einfluss hat, ob jemand direkt auf die Kat. «A, offen» oder über den Umweg der Kategorie «A, beschränkt» zur Führerprüfung kommt. Denn das Obligatorium ist dasselbe. Auch die Prüfungsanforderungen, von den Spezifikationen der Prüfungsfahrzeuge einmal abgesehen, sind dieselben.

Wenn man die Verkehrssicherheit der Motorradfahrer nachhaltig verändern will, dann dürfte ein Kat.-A1-Lernfahrausweis nicht länger als 2 bis 7 Monate gültig sein, die Ausgabe für einen Kat.-A-Lernfahrausweis abhängig vom Besitz der Unterkategorie A1 gemacht werden und für alle Klassen, inklusive Kat. A1, mindestens eine praktische Führerprüfung verlangt werden.

K.M: Das glaube ich nicht. Personen älter als 25 Jahre werden wie bis anhin die unbeschränkte Prüfung machen.

In der Schweiz sind bereits Motorräder für die neue Kategorie «A, beschränkt» erhältlich: Die neuen 48-PS-Motorräder Honda NC 700 X, Kawasaki ER-6n, Aprilia Shiver 750 ABS, BMW G 650 GS, Triumph Street Triple, Yamaha TMax 530.

Mehr Sicherheit mit ABS ab 2016

Dutzende von Tests und im Rennsport erste Rennsiege von mit ABS ausgerüsteten Superbikes belegen: ABS macht Motorradfahren sicherer.

Seit Januar 2016 ist die ABS-Pflicht in Kraft. Jedoch wird diese Information häufig falsch verstanden, weshalb zahlreiche Fehlannahmen und Gerüchte die Runde machen.

Das FL-magazin hat beim ASTRA nachgefragt, was diese Regelung für die Schweiz bedeutet.

Astra: Ja, es ist vorgesehen, in der Schweiz die Neuerungen in Bezug auf die technischen Vorschriften für Motorräder zeitgleich mit der EU einzuführen. Als Vertragspartei des WTO-TBT-Abkommens (TBT = Technical Barriers to Trade – Abbau technischer Handelshemmnisse) hat sich die Schweiz der internationalen technischen Harmonisierung verpflichtet. Folglich müssen auch in der Schweiz Motorräder über

125 cm³ ab 2016 bzw. ab 2017 mit ABS ausgerüstet sein.

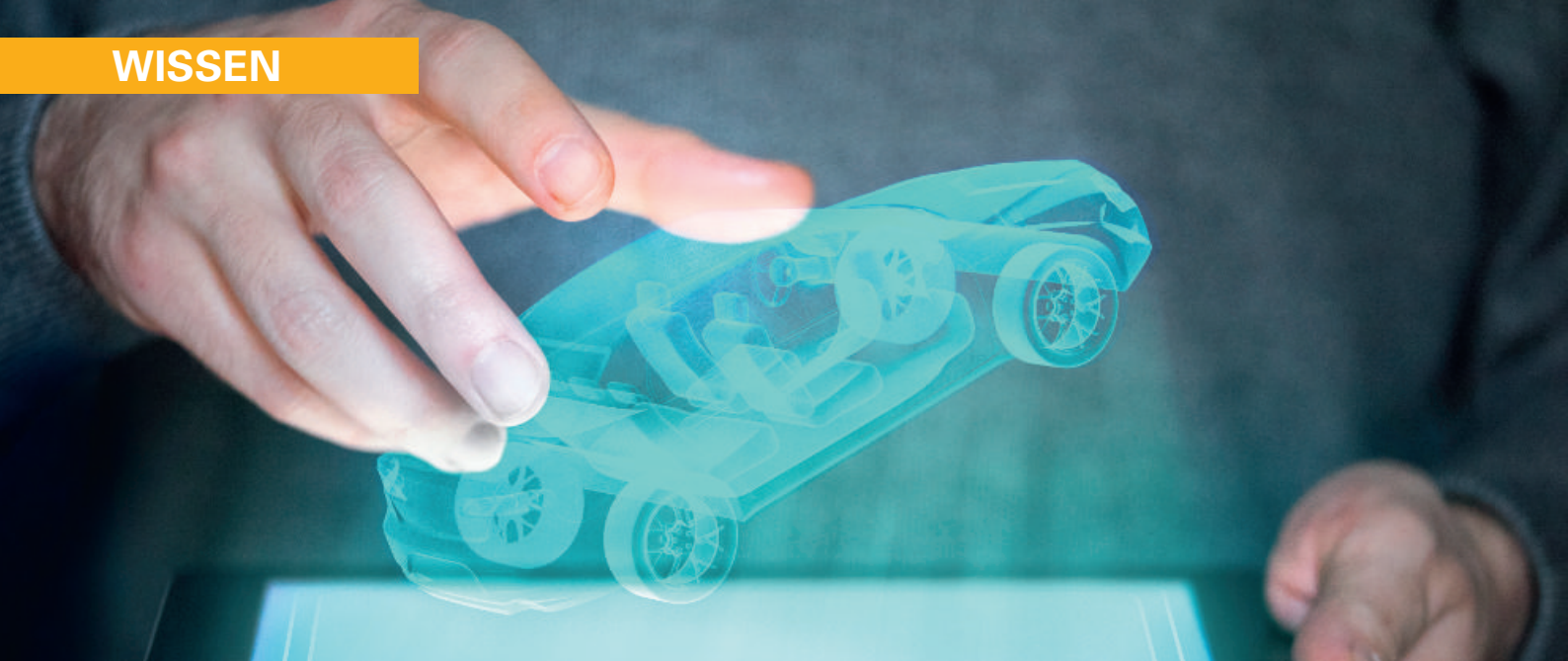
Demzufolge müssen in der Schweiz alle Motorräder mit über 125 cm³ Hubraum, deren Typenzulassung ab Januar 2016 erfolgt, mit einem ABS-System ausgestattet sein. Ab Januar 2017 gilt diese Regelung für alle neu zugelassenen Motorräder über 125 cm³. Kleinere Zweiräder ab 50 cm³ benötigen entweder ein ABS oder ein sogenanntes kombiniertes Bremssystem.

Kein Zwang zur Nachrüstung von ABS

Es wird häufig angenommen, jedes Motorrad müsse ab 2016 /2017 über ABS verfügen. Deshalb gehen viele Motorradfahrer davon aus, sie müssten ihre Motorräder kostspielig nachrüsten. Eine solche Pflicht zur Nachrüstung des ABS besteht jedoch nicht.

Text: Ravaldo Guerrini





Zukunft

Wird das Auto zum Smartphone-Zubehör?

Die Digitalisierung weicht die Vormachtstellung der Autobauer in ihrer eigenen Branche auf. Apple und Google sind auf dem Weg ins Cockpit – und ganz neue Player wollen mitmischen.

Technologie

Der Wettstreit zwischen Autoindustrie und IT-Konzernen um die Führungsrolle im Fahrzeug-Cockpit heizt sich auf. Während Apple und Google mit Rückenwind des Smartphone-Erfolgs die Displays der Infotainment-Anlagen besetzen, rüsten die Hersteller zur Gegenwehr.

Die Branchenriesen Ford und Toyota prüfen eine Kooperation bei Systemen zur Integration von Smartphones in künftigen Modellen, wie sie beim Finanzdienst Bloomberg ankündigten. Damit würden sie verstärkt mit Carplay von Apple oder Android Auto von Google konkurrieren.

Hersteller bauen bestehende Systeme ein

Carplay und Android Auto waren vor einem Jahr vorgestellt worden und finden jetzt allmählich den Weg in neue Fahrzeuge von Marken wie Audi, Chevrolet oder Hyundai. Die Systeme lassen ausgewählte Smartphone-Apps zur Unter-

haltung oder Navigation auf dem Auto-Bildschirm erscheinen und binden auch Kurzmitteilungen und Anrufe ein. Die meisten Hersteller unterstützen beide Plattformen und bauen weiterhin auch eigene Lösungen ein. Toyota und Ford sind auch Partner bei Carplay. Ford ist im Gegensatz zum japanischen Konzern ebenso bei Android Auto dabei.

«In der Industrie wird viel diskutiert über das Verhältnis zu Google und Apple», sagt ein gut vernetzter Unternehmensberater, der die Hersteller bei der Entwicklung eigener Systeme unterstützt. «Die Autobauer haben Angst, Daten an Google und Apple zu verlieren.» Es gehe um Kontrolle: «Carplay und Android Auto sind so designt, dass das Auto zum Zubehör des Smartphones wird.» Zudem vermissten die Konzerne Spielraum für Differenzierung: «Zu ihrem Geschäftskonzept gehört, dass die Bedienung in einem Maserati hochwertiger aussieht als in einem Fiat.»

Fiat macht Infotainment-Lösung selbst

Der italienische Autobauer versucht bei seinem neuen Fiat 500X noch einmal, mit einer Infotainment-Lösung aus eigener Entwicklung dagegenzuhalten. Das System im Cockpit nutzt zwar das Smartphone zur Internet-Verbindung – die gesamte Bedienoberfläche wurde aber bei Fiat unter anderem mit Hilfe des US-Konzerns Harman entwickelt.

Zugleich liess Fiat-Chef Sergio Marchionne jüngst eine kleine Schockwelle durch die Branche gehen, als er erklärte, er sei bei seiner Suche nach einem starken Partner auch offen für Allianzen mit Apple und Google. Marchionne tauchte ausserdem im Silicon Valley auf und traf sich dort mit Apple-Chef Tim Cook sowie mit dem Gründer des Elektroauto-Bauers Tesla, Elon Musk. Cook sei interessiert an Apples «Intervention im Auto», erklärte der Fiat-Chef danach etwas kryptisch. Das giesst Öl ins Feuer der seit Monaten andauernden Gerüchte, Apple arbeite an einem Elektroauto, das im Jahr 2020 auf den Markt kommen könnte.

Die Spekulation kommt Apple – vielleicht auch mit Blick auf Gespräche mit den Autobauern – ganz offensichtlich nicht ungelegen. So schürte Top-Manager Jeff Williams, der bei Apple für das Tagesgeschäft zuständig ist, die Gerüchte sogar selbst. «Das Auto ist das ultimative Mobilgerät, nicht wahr?», antwortete er mit einem verschmitzten Lächeln auf die Frage nach möglichen künftigen Produktbereichen auf einer Konferenz des Tech-Blogs «Recode».

Branche ist nervös

Die Anspannung liegt inzwischen spürbar in der Luft. Der ehemalige Volkswagen-Chef Martin Winterkorn holte (als er noch im Amt war) zu einer überraschenden Attacke gegen Apple aus. «Ein Konzern wie Apple lässt seine Produkte nahezu ausschliesslich bei Zulieferern in Asien fertigen – unter teilweise fragwürdigen Bedingungen», kritisierte er bei einer Forschungskon-

ferenz in Berlin. «Das ist nicht unsere Vision!» Dass Apple inzwischen seine weltweite Zulieferkette einer strikten Kontrolle unterzieht, liess der Konzernboss dabei unerwähnt.

Fest steht, dass sich das Auto in den kommenden Jahren gewaltig verändern wird. Selbstfahrende Fahrzeuge könnten auf lange Sicht ohne Lenkräder und Pedale auskommen, wie es Google schon jetzt bei seinen kugeligen Prototypen verspricht.

Elektromobilität krempelt Branche um

Ein Umstieg auf Elektromobilität wird ganze Teilindustrien etwa in der Produktion von Benzinmotoren oder Getrieben schröpfen. Und je tiefer die Elektronik ins Auto vordringt, desto mehr Gewicht bekommen die IT-Schwergewichte aus dem Silicon Valley, allen voran Google und Apple. Dazu könnten die Autokonzerne es mit noch ganz neuen Playern zu tun bekommen. An die Roboterwagen von Google haben sich inzwischen alle gewöhnt, aber selbst der Exot Local Motors, der auf Autokarosserien aus dem 3D-Drucker setzt, traut sich zu, mit der Zeit ein selbstfahrendes Fahrzeug auf die Strasse zu bringen.

«Warum nicht? Wir rechnen damit, dass die Technologie rasch günstig verfügbar sein wird», sagt Europachef Damien Declercq. Und Taxi-Schreck Uber holte sich auf einen Schlag 40 Forscher vom Robotik-Labor der Universität Carnegie Mellon, einem Vorreiter bei selbstfahrenden Fahrzeugen.

Quelle: Handelszeitung





Google richtig nutzen

Gratis-Werbefläche für Fahrschulen

Haben Sie kürzlich auf Google nach Ihrer Fahrschule gesucht? Wenn auf der rechten Seite kein oder nur ein unvollständiges Profil Ihrer Fahrschule erscheint, sollten Sie unbedingt Google My Business nutzen. Übrigens lohnt es sich jetzt ganz besonders, bis zum Schluss zu lesen.

Eine grosse Werbefläche

Google My Business ist ein Google-Dienst, der auch für Fahrschulen äusserst nützlich ist. Der Service ist kostenlos und kann von jedem Unternehmen selbst genutzt werden. Mit dem Dienst können Interessenten und Fahrschüler Sie bei der Google-Suche, auf Google Maps oder auf Google+ finden. Nehmen wir ein Beispiel: Wird nach dem Namen und Ort einer Fahrschule auf Google gesucht, erscheint rechts neben den Suchtreffern eine grosse Box, in der Fahrschulbilder, der Name und weitere wichtige Daten angegeben sind. Eine ziemlich grosse Werbefläche, die Sie auch für Ihre Fahrschule nutzen können.

Neue Kunden gewinnen

Doch ein Eintrag bei Google My Business ist auch dann wichtig, wenn der Kunde Ihre Fahrschule noch gar nicht kennt – um neue Kunden zu gewinnen. Der Eintrag stellt nämlich sicher, dass Ihre Fahrschule in den verschiedenen Google-Diensten erscheint und gefunden werden kann. Besonders die Branchen-Listings, quasi die Gelben Seiten des Internets, sind sehr spannend. Wenn man in seinem Browser nach «Fahrschule Luzern» googelt, erscheint eine Karte, auf der alle Fahrschulen in der Nähe angezeigt werden. Darunter wird von Google eine Liste mit den auf der Karte verzeichneten Fahrschulen eingezeichnet, inklusive Adresse,

Search



Telefonnummer, Link zur Website und den Öffnungszeiten.

Die Vorteile

Die Vorteile liegen auf der Hand: Ein Eintrag beim Google-Dienst ist im Endeffekt eine Gratis-Werbefläche für Ihre Fahrschule. Potenzielle Kunden, die online nach Fahrschulen suchen, finden Ihre Fahrschule nicht nur in den normalen Suchtreffern, sondern auch auf der oben beschriebenen Karte. Sucht ein Interessent direkt nach Ihrer Fahrschule, erhält er

durch den Eintrag zahlreiche Informationen auf einen Blick. Surft der potenzielle Kunde gerade mit einem Smartphone, kann er Sie direkt anrufen oder seinen Routenplaner aktivieren. Kurz gesagt: Der Eintrag auf Google My Business erleichtert es Kunden, mit Ihnen Kontakt aufzunehmen.

Fazit

Wenn Sie an neuen Anfragen und Buchungen für Ihre Fahrschule interessiert sind, ist Google My Business ein Muss.

Bei Google My Business können Sie sehr viele Informationen eintragen, die zur einfachen Kontaktaufnahme mit Ihrer Fahrschule relevant sind:

- Name der Fahrschule
- Branche
- Adresse
- Telefonnummer
- Öffnungszeiten
- Beliebteste Zeiten
- Bewertungen Ihrer Fahrschule auf Google

Jetzt für My Business-Überprüfung registrieren – erste 20 Anmeldungen kostenlos

Schreiben Sie eine Mail an e.bucheli@bag.ch mit dem Betreff «Google My Business» und der Angabe Ihrer Fahrschule. Wenn Sie unter den ersten 20 Anfragen sind, überprüfen wir Ihren Firmeneintrag kostenlos.



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

Fahrschul-Software

Kurse PC-gestützt verwalten und abrechnen

Jetzt hat ein Softwarehouse in Zusammenarbeit mit einer Fahrschule eine Software-Lösung für Kursverwaltung und Abrechnung in Fahrschulen unter dem Namen FS CRM auf den Markt gebracht. CRM steht für «Customer Relationship Management» und bedeutet Kundenbeziehungsmanagement.

Kunden managen

Sie schreiben einen VKU-Kurs aus, Kunden buchen, der Kurs wird durchgeführt und an die Kunden verrechnet. Das beschreibt den Idealfall. Anspruchsvoller wird dann das Handling bei Umbuchungen, Absagen oder Verschiebungen.

Täglicher Wahnsinn oder Normalität?

Sicher kennen Sie das auch: Gebuchte Kurse werden durch Stornierungen verändert, Kunden halten Termine nicht ein, Schüler oder Schülerinnen erschei-

nen nicht zur Prüfung oder Kundinnen vergessen, Ihre Leistungen zu bezahlen. Oder Sie möchten ganz einfach Ihr Office entlasten. Jetzt ist professionelle Unterstützung gefragt.

Professionelle Unterstützung

Der Anbieter der Software FS CRM verspricht hier Unterstützung. Sowohl das übliche Tagesgeschäft als auch die oben beschriebenen Kapriolen Ihrer Kunden können Sie mit der Software einfach und zuverlässig handhaben, sagt der Softwarehersteller.

Die wichtigsten Funktionen von FS CRM auf einen Blick:

- Verwalten der Fahrschüler-Daten
- Verwalten und Planen der Kurse und Kursdaten
- Verwalten der Kursanmeldungen
- Planen der Fahrstunden- und Prüfungstermine

- Verwaltung der offenen Posten und Leistungsabrechnung
- Verwaltung der Debitoren
- Integrierbares Portal in die Website der Fahrschule
- Anmeldung neuer Fahrschüler auf der Website der Fahrschule
- Auswertungen

Per Mausklick in die Cloud

Die Cloud-basierte Software benötigt keine lokale Installation auf den Rechnern Ihrer Fahrschule. Vielmehr kann die Anwendung über jeden zeitgemässen Browser bedient werden.

Text: Werner Kirschbaum

Quelle: www.fscrm.ch

Weitere Informationen per E-Mail an: fl@fscrm.ch

The screenshot displays the FS CRM web application interface. At the top, a status bar shows 'Datenbank: FSCRM Test DB | Angemeldeter Benutzer: Tester Test | Letzte Anmeldung: 18.02.2016 16:27:04' and navigation links 'Home' and 'Abmelden'. The main header features the 'FS CRM' logo. A left sidebar contains a menu with categories like 'Fahrstunden', 'Prüfungen', 'Kurse', 'Zusatzdienstleistungen', 'Rechnungswesen', 'Kunden', 'Prüfungsexperten', 'Reporting', and 'Einstellungen'. The main content area is titled 'Kundenverwaltung: Detailsansicht (Hans Müller)' and includes a tabbed interface with tabs for 'Adresse', 'Rg.-Adresse', 'Fahrschuldaten', 'Login', 'Bemerkung', 'Dateien', 'Historie', 'Fahrstunden', and 'Prüfungen'. The 'Adresse' tab is active, showing a form for customer details for 'Hans Müller'. The form includes fields for 'Anrede' (Herr), 'Nachname' (Müller), 'Vorname' (Hans), 'Adresse' (Josefstasse 10), 'PLZ' (6134), 'Ort' (Weidhausen), 'Geburtsdatum' (15/05/1995), 'Natel' (0791234567), 'Telefon P', 'Telefon G', 'Email' (fscrmdemo@gmail.com), and 'Beruf'. There is a checkbox for 'Versand Rechnung per E-Mail' which is checked. At the bottom of the form are buttons for 'Änderungen speichern', 'Diesen Kunden löschen', and 'Abrechnungskarte erstellen'.

Ausbildung

Lehrgang Fahrausbildner/in für Menschen mit Behinderung

Haben Sie sich aus privaten oder beruflichen Gründen schon einmal mit den besonderen Voraussetzungen von Strassenverkehrsteilnehmenden mit einer Behinderung auseinandersetzen müssen? Und sind Sie – wie wir – zum Schluss gekommen, dass besagten Betroffenen bereits in der Fahrausbildung ein Partner zusteht, der die Vielzahl der Hindernisse kennt und über die entsprechende Fachkompetenz verfügt?

In Zusammenarbeit mit DRIVESWISS HANDICAP bietet Acadevia seit zwei Jahren die Ausbildung zum/zur Fahrausbildner/-in für Menschen mit Behinderung an. Der Lehrgang (4 Tage) behandelt Themen wie die medizinische Abklärung zur Fahrfähigkeit, Behinderungsarten (physisch, neurologisch, psychisch, sensorisch), mögliche Fahrzeugumbauten u.v.m.

Informationen zum Thema bekommen interessierte Fahrlehrer/-innen bei Anfrage an kb@driveswiss.org.





AUS- UND WEITERBILDUNG

- 📌 **UMGANG MIT ANGST, ÜBER- UND UNTERFORDERUNG**
 Wir schicken Sie in die Luft
 10.08.2016 | Anerkennung FL Kat. B
- 📌 **ALL IN ONE - WEITERBILDUNGSWOCHE**
 5 Weiterbildungskurse in 1 Woche
 03. - 07.10.2016 | Anerkennung FL Kat. B
- 📌 **WARM UP**
 Vorbereitungskurse auf die Vorprüfungen der Kat. A und Kat C
 4 Tage | Aktuelle Daten auf www.acadevia.ch





by DRIVESWISS.ORG

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

Neueröffnung Moto-Center Thun 19./20. März

Nach einer erfolgreichen und wetterverwöhnten Saison 2015 führen beim Moto-Center Thun die Baumaschinen und Handwerker auf. Das ambitionierte Ziel war der Umbau des Erdgeschosses zu einem BMW-Laden der Zukunft und die Integration von KTM im Untergeschoss.

Der umfangreiche Umbau ist mittlerweile abgeschlossen und die neuen Töfss und Bekleidungsartikel stehlen einander die Show. Beim Betreten stellt man rasch fest, wo man sich nun befindet. Auf den ersten Metern präsentieren sich rausgeputzte Motorräder in Reih und Glied und der Besucher staunt ab der grossen Auswahl an Fahrerausstattung. Der moderne Touch von Parkett- und Fliesenboden, schöner Produktepräsentation und Multimedia an den Wänden mit passendem Sound im Hintergrund setzt Massstäbe in der Schweizer Töffwelt.

Die Neugestaltung des Verkaufsbereichs im Moto-Center Thun ist ein klares Bekenntnis in die Zukunft. Die 1983 gegründete Firma arbeitet bereits seit mehr als 20 Jahren erfolgreich mit BMW zusammen. Die langjährige Partnerschaft soll genau so erfolgreich weitergeführt werden. Etliche Fahrlehrer konnten in den vergangenen Jahren von der Qualität von BMW überzeugt werden.

Ganz neu im Sortiment ist KTM. Die Österreicher sprechen ein ganz anderes Publikum an und feuern mit knackigen Ein- und Zweizylindern auf eine jung gebliebene Kundschaft. Der neue orange Showroom für die tollen Motorräder und Accessoires ist frech und passend zum Stil von KTM eingerichtet. Das Moto-Center Thun sieht in KTM ein grosses Potenzial und will vor den Toren der schönsten Schweizer Pässe eine treue Fangemeinde aufbauen. Mit der guten und zentralen Lage, grossen Modellauswahl und fachkundigem Personal ist das Moto-Center Thun für die Saison 2016 jedenfalls bestens gerüstet.

Die grosse Eröffnungs-Fete steigt am **19. und 20. März 2016** in Steffisburg mit allem, was dazugehört und noch ein bisschen mehr! Passend zur neuen Saison geht auch die neue Website online. Sie informiert über die aktuellen Events, Aktionen und Neuigkeiten. Verpasse zudem keine News mehr und folge ihnen auf Facebook und Instagram.



Für alle Fahrlehrer bietet das Moto-Center Thun zudem interessante Rabatte:

BMW-Fahrzeuge
und -Bekleidung 10%
KTM-Fahrzeuge 12%
KTM-Bekleidung 10%

Moto-Center Thun
Bernstrasse 117
3613 Steffisburg
www.moto-center.ch





KLASSIKER AUF EINEN BLICK!



- Fahrzeug-Reportagen
- Persönlichkeiten
- Veranstaltungsrückblicke
- Wichtige Termine und Vorschauen
- Grosser Fahrzeugmarkt
- Aktuelle Marktpreise für Klassiker
- Technische Ratgeber
- Spezialisten/Anbieter



SwissClassics ist das älteste und auflagenstärkste Oldtimermagazin der Schweiz. Seit 12 Jahren informieren wir ausführlich über die Klassiker-Szene und bieten Interessierten, Oldtimerbesitzern, Händlern, Gewebertreibenden und Veranstaltern ein breites Forum.



AM KIOSK: CHF 9.80
IM JAHRESABO (6 Ausgaben): CHF 48.00
 Einzeln per Post

BESTELLEN AUF: www.swissclassics.com oder unter +41 44 508 56 79



GUT EINGEFEUERT

Heutzutage sind auf unseren Strassen nicht mehr viele Automobile mit Holzvergaser unterwegs. Vor allem keine Opel Kadett City mit Automatikgetriebe, 1200er-Motor und Baujahr 1975, die es in dieser Konfiguration ja naheliegenderweise gar nie gegeben hat. Nein, das Thema Holzvergaser gehört zu einer Zeit voller Entbehrungen, in der es an allem und an allen Ecken und Enden gefehlt hat – wie zum Beispiel an fossilen Treibstoffen.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden rund 6 Millionen Fahrzeuge mit Generatorgas betrieben; vor allem Nutzfahrzeuge und Landmaschinen, aber auch zivil genutzte Personenwagen, die auf Holzvergaseranlagen umgerüstet worden waren. Man war froh, dass es diese Alternative gab, denn der rationierte Treibstoff war in erster Linie militärischen Zwecken vorbehalten und für Privathaushalte praktisch unerreichbar. Heute kann sich niemand mehr vorstellen, dass ein Lastwagenfahrer alle 50 km seine Fahrt unterbrechen muss, um im Brenner möglichst hartes, trockenes Buchenholz nachzuschieben. Und zwar rechtzeitig, bevor der schöne Schwelbrand ausgeht und die gesamte,

sehr aufwendige Startzeremonie von vorne zu beginnen hat. Und wenn man bedenkt, dass um die drei Kilo gutes Brennholz etwa einen Liter Diesel ersetzen, kann man sich gut ausmalen, was der Lastwagen damals neben seinem Eigengewicht und zu Lasten seiner Nutzlast jeweils noch für ein Volumen an Brennmaterial mitzuführen hatte: 350 kg Holz für 100 Liter Diesel, was beim einen oder anderen Laster gerade mal für um die 300 km gereicht haben dürfte. Das entspricht einem Kilo Holz pro gefahrenen Kilometer. Selbstredend hatte das System nach dem Krieg, als es wieder Benzin und Diesel in genügenden Mengen zu kaufen gab, keine grossen Überlebenschancen. Und so gibt es heute nur ganz wenige «Überlebende». Diese allerdings werden von einer Handvoll Holzgasbegeisterten – hauptsächlich in der Schweiz, Deutschland, Frankreich und in Finnland – am Leben erhalten.

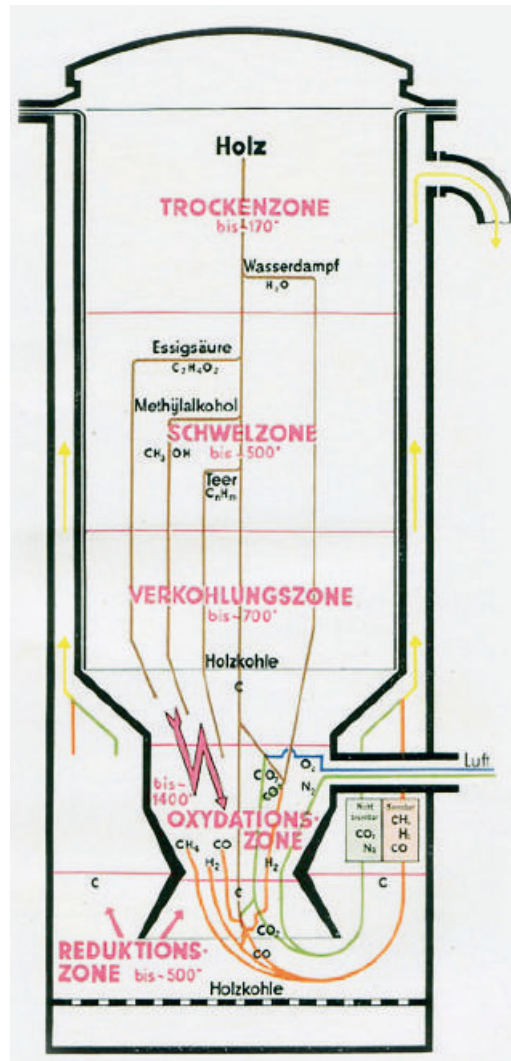
Zwar fingen viele Enthusiasten begeistert mit dem Thema an, waren aber bald einmal ernüchtert, wenn sie sahen, wie viel Zeit, Raum und

Mühe man in dieses wirklich spezielle Hobby stecken muss. Vor allem dann, wenn man die hochkomplexen chemischen Abläufe nicht wirklich versteht und sich mit daraus resultierenden Schäden an Motor und Anlage herumplagen muss, weil sich zum Beispiel die Ventile mit Teerharz verklebt haben.

Das Holzvergaservirus

Das Virus «Holzvergaser» fing Daniel Hagen bereits auf Kindsbeinen ein, denn sein Vater betrieb auf dem thurgauischen Seerücken einen Landmaschinenhandel mit Werkstatt. Klar lernte auch der Junior den Beruf des Landmaschinenmechanikers und kam so bei der bäuerlichen Kundschaft mit allerlei Gerätschaften in Kontakt. Als sein Vater Mitte der Siebzigerjahre einen 1937er-Hürlimann, den er in Zahlung genommen hatte, verschrotten wollte, um das wertvolle grosse Bronzerad aus der Hinterachse an einen Alteisenhändler zu verkaufen, lief der junge Hagen Amok. Er übernahm die Maschine und begann den alten Gussmuni zu restaurieren. Der ehemalige Besitzer war anschliessend dermassen begeistert von «seinem» alten Trecker, dass er dem jungen Erstjahrstift gleich noch einen Holzvergaser aus dem Krieg andrehte. Der Holzvergaser war 1941 an den Hürlimann angebaut worden, nachdem in der Schweiz Privatpersonen keinen Zugang mehr zum rationierten Benzin hatten. Alternativen dazu gab es damals nur zwei. Die erste war das so genannte Emser Wasser, ein von der Holzverzuckerungs AG (heute EMS Chemie) nach dem Schollerschen Verfahren aus Holz hergestellter Ethylalkohol (auch bekannt unter dem Namen Trinksprit), der auf Bundesgeheiss dem Benzin beigemischt werden musste, um selbiges um bis zu 20 Prozent zu strecken. Und die zweite Alternative war halt eben Holz bzw. Holzkohle, die bei hoher Temperatur und Luftmangel während des Betriebs des Motors zu einem brennbaren Gas verschwelt werden.

Daniel Hagen hatte also zu seinem alten Traktor zusätzlich eine Holzvergaseranlage, die sich wie



Schematische Darstellung eines absteigenden Gaserzeugers. Das Holz rutscht von oben nach unten und vergast mit der angesaugten Luft in der Oxidationszone.

das Fahrzeug zuvor in einem bescheidenen Zustand befand. Mit Begeisterung begann er das verrostete Blechding zu überholen und schraubte es wieder so an den Traktor, wie es 1948 nach sieben harten Arbeitsjahren demontriert worden war. Alles befand sich in perfektem Zustand, liess sich aber nicht starten, weil niemand mehr eine Ahnung hatte, wie so eine Anlage in Betrieb genommen wird. Am wenigsten Daniel Hagen selber. Jeder wusste etwas vom Hörensagen, aber keiner konnte dem Lehrling wirklich weiterhelfen.

Bis zu dem Moment, als er von einem pensionierten Postautochauffeur die «Heilige Schrift» erhielt: die originale Betriebsanleitung einer Imbert-Anlage. Schon nach kürzester Zeit lief die Maschine anstandslos auf Holzgas, und damit

war der eingangs erwähnte Virus sauber gesetzt. «Wer das teerige Gas einmal gerochen hat, der rümpft entweder sofort die Nase», so Hagen, «oder ist dem Geruch für alle Zeiten verfallen.» Seinem Vater ging es nicht besser, denn nicht lange danach begann dieser selber damit, einen 1945er-Meili-Traktor mit originaler Holzvergaseranlage zu restaurieren. Dann kam ein Hürli-mann mit Baujahr 1938 an die Reihe und ... Vater Hagen restauriert auch heute noch zwei Traktoren pro Jahr für seine so schnell wachsende Sammlung, die er in einer eigens dazu erstellten Halle aufreht und ab und zu auch in Betrieb nimmt. Der Junior begann in der Zwischenzeit damit, Holzgaskessel und -literatur zu sammeln und wurde schnell zum Kenner und Fachmann. Er träumte davon, ein Automobil mit einer solchen Anlage auszurüsten; ein erster Anlauf mit einem 1938er-Chevrolet Tudor Sedan scheiterte aber am Aufwand, das Auto zu restaurieren.

Der heute verzinkte Herd, eine Schweisskonstruktion praktisch aus einem Stück, wurde von allem Asbest befreit und erhielt sicherheitshalber tiefgreifende Anpassungen an Filtern und Verschlüssen.

Für diesen Bericht entscheidend, kam Daniel Hagen 2006 seine grosse Klappe in die Quere, als er Arbeitskollegen versprach, die 25 Kilometer Arbeitsweg von Hüttwilen bis zum Arbeitsplatz in Wil holzgasbetrieben zurückzulegen, sollte der Benzinpreis, damals um die 1.35 Franken, auf

über 1.60 Franken pro Liter klettern, was dieser unverschämterweise dann auch tat. So geriet der junge Mann in Zugzwang. Durch einen

glücklichen Zufall fand er den gut erhaltenen Kadett City und baute diesem einen 1947er-Wisco-Braunkohlegenerator auf. Im Herbst 2007 machte er damit die ersten Ausfahrten – gerade rechtzeitig, bevor der Literpreis für Benzin in die Nähe dessen für Parfüm kletterte. Aus naheliegenden Gründen überliess Hagen die tägliche Fahrt zur Arbeit dann aber doch einem mit teurem Benzin betriebenen Automobil. Er hatte ja seinen Kollegen bewiesen, wie es geht.

Opel Kadett City mit Holzvergaser

Ein mit Holzgas betriebener Opel Kadett ist nichts für Knappaufsteher, und er sollte auch nicht als Fluchtfahrzeug eingesetzt werden. Bevor die Reise losgehen kann, gibt es nämlich einiges zu tun, und zwar exakt nach Plan. Sonst läuft nix. Grundsätzlich beginnt die Prozedur im Freien, denn die Abgase, die der Holzvergaser bei der Ventilierung bzw. Anfeuerung ausstösst, sind hochgiftig. Das hat dazu geführt, dass der gelbe Kadett Benzin oder Holzgas schluckt, je nachdem, welcher Vergaser gerade am Werkeln ist. Doch davon später.

Daniel Hagen hat den Kadett mit einem nur 90 kg schweren Wisco-Braunkohlevergaser von 1947 aus seiner Sammlung ausgerüstet, der sich auch mit Holzkohle oder Holz betreiben lässt. Damit kam er um den Bau eines Anhängers herum, denn das Aggregat liess sich am Heck des kleinen Opels auf einem eigens dafür gefertigten,



An diesen zwei Unterdruckmanometern wird der Zustand des Generators abgelesen. Dank ihnen kann bei beginnender Verstopfung der Filter oder des Herdes rechtzeitig reagiert werden. Der Kippschalter darunter dient dazu, bei Bedarf den Rüttler am Generator elektrisch zu betätigen, wenn das Brennholz nicht nachrutschen will.



an vier Punkten mit dem Auto verbundenen Chassis montieren. Diese Positionierung ist auf dem Hecktriebler mit Frontmotor ideal, und abgesehen davon beeinträchtigt der Kessel die gute Rundumsicht nicht.

Der Motor saugt sich die gerade benötigte Gasmenge während des Betriebs aus dem Gasgenerator an. Um das Ganze zu starten, übernimmt der Ventilator vorne im Motorraum diese Aufgabe, sodass der Chauffeur – hier im wahrsten Sinne des Wortes – nach etwa 10 Minuten das Feuer im Kessel mit einer brennenden Lunte entfachen kann. Sitzt die Flamme ruhig auf dem Austrittsrohr und brennt rötlichblau und gleichmässig, so wird der Ventilator ausgeschaltet und die Ventilatorklappe geschlossen.

Unter Betätigung des Anlassers wird die Luftdrosselklappe langsam geöffnet, bis ein zündfähiges Gasgemisch entsteht und der Motor anspringt. Oft entsteht gleich nach dem Anlassen ein Gasloch, welchem mit Vollgas und einer leicht geschlossenen Luftklappe zu Leibe gerückt wird. Stirbt der Motor ab, muss zuerst wieder ein paar Minuten ventiliert und dann der Anlassvorgang wiederholt werden.

Unterwegs mit Holzgas

Warum genau der Brenner funktioniert und wie der Treibstoff Holzgas hergestellt und verwertet wird, ist auf Daniel Hagens Website www.holzgas.ch im Detail beschrieben und reich bebildert nachzulesen. Im Bericht hier konzentrieren wir uns lieber auf das Fahren selber, welches, begleitet von einem ständigen Gasdüftlein, irgendwie

ein einmaliges Erlebnis ist. Die Fahrt geht zu-ckelnd los, setzt sich dann aber nach ein paar hundert Metern gleich in einer ruhigen und gemächlichen Weise fort. Der Motor lässt sich bis etwa 3000 U/min drehen und bringt die Fuhre bis auf ca. 85 km/h. Dann ist Feierabend. Gegenüber dem Benzinbetrieb zeigt sich ein Leistungsverlust von um die 30 Prozent, was im fliessenden Verkehr nicht wirklich spürbar viel ist. Kritisch wird es erst, wenn beispielsweise vor einer Kreuzung oder einem Kreisel die Geschwindigkeit zurückgenommen und gleich wieder beschleunigt werden soll oder wenn vor einer zünftigen Hügelfahrt kein Schwung mitgenommen werden kann. Ist die Strasse zu gut und eben, kommt zwischendurch der Rüttler unter dem Ofen zum Einsatz, der vom Cockpit aus über einen Scheibenwischermotor angetrieben wird. Rutscht nämlich das Holz nicht nach, droht der Hohlbrand im Ofen zu erlöschen. Das würde eine Wiederholung der gesamten Startprozedur bedeuten und keinen Spass machen.

Daniel Hagen verschwelt in seinem Kadett jedes Jahr einige 100 kg Schlittenholz und besucht diverse Treffen alter Autos, Lastwagen und Landmaschinen in der Schweiz und im benachbarten Deutschland. Er sorgt regelmässig für Aufsehen und hat 1001 Fragen zu beantworten. Einen eigentlichen Holzgasfahrer-Club gibt es nicht. In der Schweiz gehört Hagen zu den wenigen Menschen, die wirklich etwas von der Materie verstehen. Mit Sicherheit aber ist er der Einzige, der regelmässig einen mit Holzgas betriebenen Personenwagen bewegt – und das erst noch mit Begeisterung.

Quelle: SwissClassics Nr. 52

Text: Heinz Ammann

Bilder: Bruno von Rotz



Autonomes Fahren – schon morgen?

Mit dem folgenden Beitrag schliessen wir, zumindest vorläufig, das Thema «Autonomes Fahren von Nutzfahrzeugen» ab. Vorläufig, weil auch hier die Entwicklungsanstrengungen unvermittelt weitergehen.

Schon morgen Realität?

Zu den spannendsten Fragen rund um das Thema autonomes Fahren gehört der Zeithorizont für die Umsetzung des Vorhabens.

Daimler, das Vorreiterunternehmen bei den autonom gesteuerten Lkws, meint dazu: Rein technisch ist die Umsetzung in die Realität auf der Strasse bereits innerhalb von fünf Jahren möglich. Dieses Zeitfenster entspricht der Pkw-Entwicklung. Aufgrund der komplexeren Zusammenhänge bei schweren Nutzfahrzeugen wird der Zeithorizont jedoch weiter gefasst. Realistisch ist eine Umsetzung innert 10 Jahren, auch wegen der unklaren Rechtssituation. Diese enge Zeitspanne bedeutet aber auch, dass die heute 50-jährigen Lkw-Lenkenden das autonome Fahren in ihrem Berufsleben noch kennenlernen werden. Für alle jüngeren Fahrer wird es in Zukunft zum Berufsalltag zählen. Sie haben auch die Chance, als Transportmanager (Chauffeur mit Zusatzaufgaben) tätig zu wer-

den. Für die Revolution des Strassengüterverkehrs sind evolutionäre Schritte notwendig. So werden auch künftig neue und weiterentwickelte Assistenzsysteme den vorgezeichneten Weg zum autonomen Fahren ebnen.

Im Gesamtkontext

Betrachtet man das Ganze aus einer etwas weiteren Perspektive, so scheinen die Zeithorizonte doch äusserst optimistisch. Und deshalb liegt es in der Natur der Sache, dass Entwickler und Hersteller von technischen Elementen und Produkten die Zeitspannen gerne eng fassen. Schliesslich hat man viel Herzblut, Engagement und Geld in die Vorhaben gesteckt. Zudem ist es legitim, alles für die Verteidigung der Vorreiterrolle und den Fortschritt in die Waagschale zu werfen und von einer enormen Medienpräsenz zu profitieren. Dadurch wird auch das positive Image eines fortschrittlichen Unternehmens gestärkt.

Und wo bleibt der Mensch?

Was heute technisch alles machbar ist, verdient sicher viel Aufmerksamkeit und Lob. Ob allerdings die Umsetzung aller Erfindungen und Entwicklungen sinnvoll sind, soll an dieser Stelle nicht kommentiert werden.



Allzu oft wird gerne die menschliche Komponente vergessen. Inwieweit wie viele Menschen einen tatsächlichen Sinn in einer Entwicklung erkennen und Vertrauen zu neuen Errungenschaften aufbauen können, bleibt offen. Auch darf die Frage gestellt werden, wie mit dem Neuen überhaupt umgegangen werden kann. Gemeint ist dabei nicht nur das Beherrschen des Handlings, sondern der Einfluss auf gesellschaftliche Entwicklungen.

Das liebe Geld

Eine weitere Komponente ist die Wirtschaftlichkeit. Für einen Transporteur muss sich das Ganze auch rechnen. Können, müssen Chauffeure eingespart werden? Sind die Investitionen für neue Lkws und Infrastrukturanpassungen finanzierbar? Wie reagieren Kunden auf neue Systeme und Prozesse?

Anforderungen an Infrastruktur

Im Endausbau eines Mittel- und Langstreckentransportsystems sind auf den Autobahnen wahrscheinlich eine separate Spur und an den Autobahnen entsprechend eingerichtete Logistikzentren gefragt, die für alle und alles immer frei zugänglich sein müssten. Weiter sind noch diverse Fragen zu klären. Wie soll z. B mit umfangreichen Gefahrgut- und Frischwarenladungen umgegangen werden?

... und die Politik

Mitspielen muss sicher auch die Politik. Das Rangeln um Zuständigkeit im Einzelfall, Gesetze

und grenzüberschreitende Verantwortlichkeiten werden ebenfalls eine grosse Herausforderung darstellen.

Wer macht das Rennen?

Grundsätzlich sollten wir uns gegenüber Veränderungen und sich bietenden Chancen nicht verschliessen. Vielleicht sind es ja doch die fahrerlosen oder mit Transportmanagern belegten Lkws, die das Rennen um die Zukunft machen.

Schlussbemerkungen

Zusammenfassend ist zu anzumerken, dass Technik immer nur ein Teil der Lösung sein kann. Wenn man die Summe aller Varianten betrachtet, werden sich sicher noch weitere Ideen, wie das kürzlich wieder aufgeflamnte Untergrund-Cargo-System, als Alternative anbieten. Viele der Ideen bestechen auf dem Papier und in der Theorie. Die Umsetzung scheitert oft an der Machbarkeit und der Akzeptanz.

Stimmen aus der Branche

Redakteure von Transportfachzeitschriften und ein Transportunternehmer nehmen Stellung. Interessant ist, aus welchen Blickwinkeln die vier Personen das Thema betrachten.

Fabian Schmid,

Redaktor STRASSENTRANSPORT



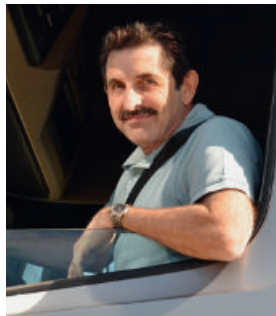
Konsequent zu Ende gedacht würde autonomes Fahren bedeuten, dass kein Mensch mehr ein Auto selber lenken darf. Denn die «absolute» Sicherheit, die von rein computergesteuerten Fahrzeugen ja erwartet wird,

wäre nicht gegeben, wenn sich auch noch menschengesteuerte Fahrzeuge auf den Strassen tummeln. Will das der Mensch tatsäch-

lich? Das Zepter aus der Hand geben, sich den Maschinen komplett unterordnen? – Ich war mal ein ganzes Jahr mit dem Motorrad unterwegs, fuhr kreuz und quer durch Nord- und Südamerika, von Alaska bis Feuerland, immer der Nase nach. Wo es etwas zu «erschnuppern» gab, bog ich spontan ab und landete so manches Mal in der Pampa, im wahrsten Sinne des Wortes. Ein solches Abenteuer mit einem voll-autonomen Fahrzeug unternehmen? Undenkbar, der Reiz des Unbekannten, des Selberentdeckens wäre weg, da kann man ja gleich vom Sofa aus auf virtuelle Reisen gehen.»

Hanspeter Steiner, Chefredaktor SWISS CAMION

Im Bereich schwere Nutzfahrzeuge ist das



Thema «autonom fahrender Lastwagen» bereits umgesetzt – zumindest experimentell in Europa und streckenspezifisch in den USA. Es scheint, als ob der

traditionelle Chauffeur auf diese Weise ersetzt werden könnte, weil das Fahrzeug ja von selbst seinen Weg findet. Es zeichnet sich indes jetzt schon ab, dass der klassische Chauffeur einem gewissen Funktionswandel unterworfen ist, wie viele andere Berufsgruppen auch, weil das Fahren selbst nur noch Teil seines inzwischen umfangreichen Pflichtenheftes ist. Direkter Kundenkontakt, Disposition, Absprache mit Rampe und Entladeort, festlegen der optimalen Route, Organisation der Rückladung, selbstständige Planung von Serviceintervallen mit der Werkstatt usw. – mithilfe modernster Kommunikationstechnologien – machen ihn jetzt schon zum fahrenden Manager. Anspruchsvolle Weiterbildungsmodule heben seine Qualifikation beträchtlich. Es wird also künftig immer noch einen Menschen in der

Lastwagenkabine brauchen, sonst wäre die Weiterbildung ja sinnlos.

Ein grosser Aspekt in der Realisierung autonomen Nutzfahrzeugmanagements ist die (Verkehrs-)Sicherheit, die Regelung der Verantwortung und die dazu nötige Gesetzeslage. Hier sind neue Denkansätze nötig. Ausserdem ist die Frage der Feinverteilung nicht gelöst. Bisher scheint autonomes Fahren nur auf Überlandrouten zwischen grossen Logistikzentren (die an denselben gelegen sind) möglich zu sein. Aber möglicherweise ist dieser Aspekt ebenfalls technisch lösbar.

Bruno Niederberger, Redakteur TIR

Ziel programmieren und die Fahrt geniessen! In



das Sportcabrio steigen und mit 200 Sachen über die Autobahn brettern, diese Zeiten sind schon längst vorbei. «Stop and go» ist heutzutage eher die Realität.

Der Fahrspass weicht schon so oft der Frustration. Der Verkehrsschilderwald, von dem sich die Politiker schon lange verabschieden wollten, das dichte Verkehrsaufkommen und auch schwächere Verkehrsteilnehmer, die sich nicht immer an die Verkehrsregeln halten, verlangen vom Fahrzeuglenker höchste Konzentration.

Wir haben heute schon viele elektronische Helfer, wie Navigationssystem, Tempomat, Abstandsregler, Brems- und Spurwechselassistent sowie weitere Einrichtungen, die die Richtung weisen, Gefahren erkennen oder gar ins Fahrgeschehen eingreifen. Sie bereiten die Lenkenden schon heute sukzessive auf das autonome Fahren vor.

Autonomes Fahren heisst die Zieldestination eingeben – und los geht es. Unterwegs dürfen wieder Telefonate geführt und andere Angelegenheiten erledigt werden.

So weit wird es in absehbarer Zeit allerdings noch nicht kommen. Auch wenn die Postauto AG in der Altstadt von Sitten zwei Klein-Postautos mit max. 20 km/h versuchsweise autonom fahren liess, heisst dies noch lange nichts. Die nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen sind noch längst nicht überall gegeben. Die Verantwortung wird auch in naher und weiterer Zukunft bei den Lenkenden und nicht bei der Elektronik sein.

Noch eine Anmerkung zum Abschluss: Bei den autonomen Fahrzeugen würden auch die budgetrelevanten Busseneinnahmen wegfallen. Wie würden wohl diese Einnahmehausfälle kompensiert?

Hans-Peter Dreier,
Transportunternehmer, Suhr



Visionen treiben den Menschen an, auch wenn die schon einmal verrückt klingen. Wer hätte geglaubt, als die Gebr. Wright (!) die ersten Flugversuche machten,

dass irgendwann einmal über 500 Personen in einem Flugzeug abheben? Damals wäre man mit der Idee als verrückt erklärt worden.

Generell bin ich gegenüber Innovationen und Visionen immer sehr offen. Wenn auch nur Teilerfolge generiert werden können, so bringt es die Gesellschaft weiter. Im Bereich führerlose Fahrzeuge wird es verschiedene Entwicklungsstufen bei der Einführung geben. Wenn es um die Verkehrssicherheit geht, sollte man jede

Form von Assistenzsystemen forcieren. Jeder Unfall weniger ist ein Erfolg. Das schwächste Glied in der Verkehrskette ist immer mehr der Mensch. Eine kleine Unaufmerksamkeit – und schon ist etwas passiert.

In einem ersten Schritt dürften sicher Pkws und Lkws, sobald sie eingespart haben, auf den Autobahnen elektronisch gesteuert werden. Hiermit würden sicher Auffahrunfälle und unüberlegte Spurwechsel schon einmal eliminiert. Somit könnte sich ein Fahrer auf der Autobahn entspannen und sich gleichzeitig auf die Stadtverkehrsroute und den Warenumsatz vorbereiten.

Vorausschauend meine ich, dass es mit dem elektronisch gelenkten Fahrzeug in umfassendem Ausmass schon noch einige Jahre dauern wird. Auf allfällige Zwischenlösungen bin ich gespannt. Bis unbemannte Fahrzeuge rumfahren, werden sicher noch Jahrzehnte verstreichen. Könnte sein, dass bis dann auch «Cargo-Souterrain» machbar wird.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur
Quelle für weitere Bilder, Grafiken: Daimler





Calcul

Comment déterminez-vous le tarif d'une heure de conduite?

Une bonne formation à la conduite a un prix. Mais outre les coûts de l'attestation de premiers secours, du permis d'élève-conducteur et du matériel pédagogique théorique, le coût des leçons de conduite est certainement le principal poste de dépenses pour les élèves.

Comment déterminer de façon réaliste le tarif d'une leçon?

C'est à cette question que s'est intéressé FL-magazin. Avant tout: la principale inconnue du calcul tarifaire est la prise en compte du temps non productif. Combien de temps dois-je travailler en tant que moniteur ou monitrice de conduite pour atteindre un certain salaire? Les heures de bureau et de préparation, les trajets à vide, les communications téléphoniques, la comptabilité et les heures du ou de la partenaire y sont-ils inclus?

Frais cachés

De nombreux frais et tâches cachés ne sont souvent pas pris en considération. Il en résulte l'impression subjective d'une importante source de revenus. Mais cette évaluation peut s'avérer trompeuse. Car en toute franchise: qui a une

charge de travail régulière de 42 heures par semaine pendant plusieurs années?

L'exemple suivant d'un calcul tarifaire est fourni à titre indicatif, mais peut donner des pistes pour l'estimation des tarifs des leçons de conduite. Il ne contient ni directive ni recommandation aux moniteurs et monitrices.

Combien coûte une heure de conduite?

À ce sujet, l'OFV (Ostschweizerische Fahrlehrerverband, l'association des moniteurs de conduite de Suisse orientale) a développé, en collaboration avec Benny Studer, un outil qui permet de calculer le tarif d'une leçon de conduite de façon fiable et durable. Cet outil Excel se compose de 5 feuilles (pages), visibles sur le bord inférieur de la fenêtre du tableau.

Il n'est pas nécessaire de modifier les données standard contenues dans l'outil Excel (données et paramètres), mais elles peuvent être adaptées si, au fil des années, l'écart avec les données actuelles se creuse.

Données de base

Les prix d'achat du parc de véhicules (voiture, moto) et leur nombre respectif de kilomètres par an sont considérés comme les données de base. Cependant il est aussi possible d'entrer des mensualités de leasing pour les véhicules.

Figurent également parmi les données de base les coûts des espaces (bureau, local pour cours théoriques), du mobilier, des appareils et les coûts restants comme la formation continue, la comptabilité, la publicité, etc.

Salaire annuel souhaité

À la fin de la saisie des données de base, les congés, le nombre de leçons de conduite par semaine, les tâches administratives et les attentes salariales (salaire net annuel visé) sont encore ajoutés, ces dernières sont représentées dans cet exemple par CHF 80 000.-.

Salaires

À partir des salaires, le logiciel détermine automatiquement les coûts réels. Le salaire net et les pourcentages saisis servent de base. En principe, l'utilisateur ne doit effectuer ici aucune modification des paramètres actuels.

Le calcul montré ici comme modèle peut être acheté en tant que version opérationnelle incluant les instructions auprès du secrétariat de l'OFV pour CHF 20.-. Contact: ofv@l-auto.ch

Tool zur Kalkulation von Fahrschullektionen			
Basisdaten			
Fahrlehrer / Fahrlehrerin	Hans Muster		
Ort / Region	8888 Musterhorn		
Kalkulationsjahr	2016		
Fahrschulwagen (Kauf)	Volvo V50 / 1.6 D		
Kaufpreis total	42.500,00		
Kapitalzinsausfall	0,05%		
Kilometerleistung pro Jahr	45.000		
Mutmassliche Besitzdauer (Jahre)	5		
Amortisationsrate pro Jahr	10,0%		
Wertminderung hohe Km-Leistung	0,15		
Fahrschulwagen (Leasing)			
	pro Monat	pro Jahr	
Leasingrate / Monat	0,00	0,00	
Kilometerleistung pro Jahr	0		
Mutmassliche Besitzdauer (Jahre)		Jahre	
Leasingverlust pro Jahr			
Wertminderung hohe Km-Leistung	0,10		
Fahrschulmotorrad (Kauf)	Honda Transalp XV 600		
Kaufpreis total	8.900,00		
Kilometerleistung pro Jahr	5.000		
Unterhaltskosten pro Jahr	1.500,00 (inkl. Versicherung, Verkehrsabgaben etc.)		
Amortisationsrate pro Jahr	8,0%		
Fahrschulmotorrad (Leasing)			

Brutto-Zeit pro Jahr			
	Wochen	Tage	Lektionen
Wochen pro Jahr	52,0	312,0	
Inaktive Zeit (Jahresschnitt)			
Ferienwochen	5,0	30,0	
Militärdienst / Zivilschutz	3,0	18,0	
Krankheit / Unfall	1,0	6,0	
Weiterbildungstage pro Periode	8,0	1,6	
Ausfalltage Fahrzeugwartung		3,0	
Sitzungen / Versammlungen		2,0	
Aktive Tage pro Jahr		251,4	
Fahrunterricht			
Durchschnittlich angestrebte Anzahl Fahrlektionen			Lekt./Tag
Durchschnittlich Anzahl Lektionen VKU/Theorie			7
			Monat
			4
Unbez. admin. Arbeiten			
	Min./Tag	Std./Jahr	
Fahrschuladministration/Wochenblatt	30	125,7	
Entwicklung / Projekte / Werbung	10	41,9	
Homepage/ Kursdaten aktualisieren/e.mail....	15	62,9	
Zeitl. Aufwand Administration		230,5	
Lohnerwartung			
Durchschnittlich angestrebter Jahres-Nettolohn		80.000,00	

Durchschnittlich angestrebter Jahres-Nettolohn		80.000,00
AHV/ALV/EO/IV		8.800,00
Vorsorge / Pensionskasse		9.600,00
Berufsunfall / NBU		3.200,00
Krankentaggeld / Lohnausfall		4.400,00
Betriebsversicherungen		6.400,00
Durchschnittlich zu erwirtschaftende Finanzmenge		112.400,00

Jährliche Betriebskosten		
Fahrschulwagen (Kauf)		
Kapitalzinsausfall	0,05%	pro Jahr 10,63
Unterhaltskosten		8.500,00
Fahrzeugnebenkosten		4.250,00
Wertminderung hohe Km-Leistung		1.350,00
Amortisation		4.250,00
Total Betriebskosten Fahrschulwagen (Kauf)		18.960,63
Fahrschulmotorrad (Kauf)		
Kapitalzinsausfall	0,05%	pro Jahr 2,23
Unterhaltskosten		979,00
Fahrzeugnebenkosten		445,00
Amortisation		890,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)		2.316,23
Raum / Mobiliar / Geräte / Material		
Raumkosten (Miete)		pro Jahr 4.800,00
Mobiliar / Geräte / Material (Amortisation)		1.215,00
Amortisation		0,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)		6.015,00
Übrige Unkosten		
Total übrige Unkosten		pro Jahr 8.400,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)		8.400,00
Total Betriebskosten		35.091,85

Frais de fonctionnement

Les montants des frais de fonctionnement sont déjà visibles ici, ils sont obtenus à partir des valeurs saisies individuellement.

L'heure de vérité: le tarif de la leçon

Le tarif de la leçon est déterminé en tenant compte des paramètres saisis, de façon individuelle et détaillée. Pour notre exemple, nous sommes partis d'un salaire annuel de CHF 80 000.- et de 42 leçons en calculant large.

Différences cantonales

Celui qui n'a pas peur de prendre en compte les temps effectifs dans le calcul du salaire, s'expose, comme l'auteur, à une désillusion certaine!

Kalkulation Lektionenpreis		2016	
Zur Vereinfachung der Kalkulation wird die Bezeichnung "Stunden" auch für die Fahrlektionen verwendet.			
Aufwand	Kauf		
Lohnkosten	112.400,00		
Betriebskosten	41.691,85		
Total	154.091,85		
Ertrag	Tage/Jahr	Std./Jahr	
Aktive Tage pro Jahr	251,40	1.759,80	
Zeitr. Aufwand Administration		-230,45	
Total	251,40	1.529,35	
Richtpreis pro Fahrstunde			100,76
Bei einer Arbeitszeit von	Std/Woche 42,00		

Par conséquent je peux aisément comprendre que mes collègues de Suisse occidentale et du canton du Tessin ne fassent pas de mystère de l'impossibilité ou de la difficulté qu'ils ont à vivre des revenus de leur activité de moniteur ou monitrice de conduite. Car là-bas, le pourcentage d'apprentis conducteurs qui réussissent l'examen du permis sans formation à la conduite, ou avec une préparation à l'examen de quelques leçons seulement, est apparemment très élevé.

Et qui paye la prévoyance vieillesse?

L'opinion répandue parmi les clients potentiels selon laquelle les heures de conduite sont généralement trop chères pousse certains moniteurs et monitrices à fixer le tarif de leurs leçons bien en dessous du résultat d'un calcul sérieux des coûts. Pour les écoles de conduite qui incorporent également la prévoyance vieillesse dans leurs coûts, c'est la croix et la bannière.

Texte: Ravaldo Guerrini

Plus de réussite au «Sensi» avec

let's drive

Livrets élève

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



Manuel animateur

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



DVD/USB-Stick

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

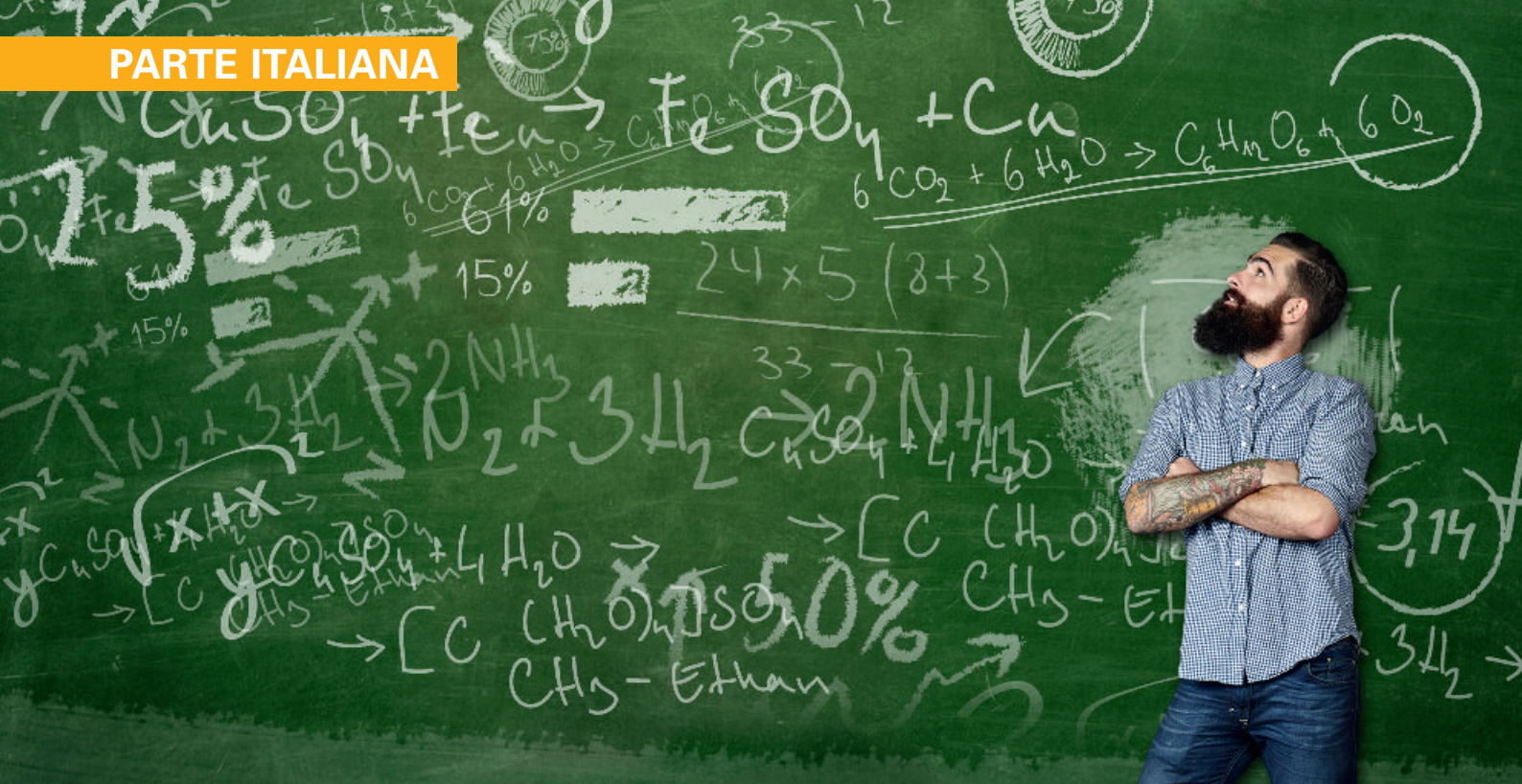


www.vku-letsdrive.ch

Passez vos commandes auprès de Claudia Lapiere
Brunner Verlag, 6010 Kriens, téléphone 041 318 34 77
c.lapiere@fl-portal.ch, www.fl-portal.ch

let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière



Calcolo dei costi

Come calcolare i costi di una lezione di guida?

Una buona formazione del conducente ha il suo prezzo. Tuttavia, oltre ai costi per l'attestato di soccorritore, la licenza per l'allievo conducente e il materiale per imparare la teoria, le spese per le lezioni di guida rappresentano sicuramente la voce finanziaria più onerosa per gli allievi e le allieve.

Come deve essere calcolato il costo reale di una lezione?

La rivista FL-magazin si è dedicata a questo tema. Una premessa: l'incognita maggiore nel calcolo dei costi è il rilevamento dei tempi non produttivi. Quante ore devo lavorare come istruttore o istruttrice di guida per raggiungere un determinato monte retribuzione? Sono compresi in queste ore gli orari di ufficio, le ore di preparazione, i viaggi a vuoto, le telefonate, la contabilità e i tempi da dedicare ai partner?

Le spese nascoste

Spesso non vengono considerate molte spese e attività nascoste. Così si ha l'impressione soggettiva di buone prospettive di guadagno. Eppure questa valutazione può ingannare. Ma

siamo onesti: chi è che per anni copre regolarmente a pieno le 42 ore settimanali previste? Il seguente esempio di calcolo dei costi non è vincolante, può tuttavia dare delle indicazioni per il calcolo del prezzo di una lezione di guida. Non rappresenta alcuna direttiva o suggerimento per gli istruttori di guida.

Quanto costa una lezione di guida?

Per questo calcolo l'Associazione dei Maestri Conducenti della Svizzera orientale, OFV, in collaborazione con Benny Studer, ha fatto sviluppare uno strumento che permette di calcolare il prezzo di una lezione di guida in maniera affidabile e sostenibile. Lo strumento di Excel è composto da 5 fogli (pagine) visibili sul margine inferiore della tabella.

I dati standard contenuti nello strumento di Excel (dati e parametri) non devono essere modificati, possono tuttavia essere adattati nel caso, nel corso degli anni, si verifichino grandi divergenze rispetto ai dati attuali.

Dati base

Come dati base vengono impostati i prezzi d'acquisto del parco automezzi (auto, motociclo) e il rispettivo chilometraggio per anno. Può essere inserito anche un canone di leasing per gli autoveicoli.

Inoltre, nei dati base vengono registrate anche le spese per i locali (ufficio, aula per la teoria), il mobilio, gli apparecchi e i restanti costi per l'aggiornamento professionale, la contabilità, la pubblicità, ecc.

Retribuzione annua desiderata

Al termine della registrazione dei dati base, vengono riportate anche le ferie, il numero delle lezioni di guida settimanali, i lavori di amministrazione e le proprie aspettative relative al salario (salario annuale netto a cui si ambisce), che in questo esempio ammonta a CHF 80 000.–.

Costo del lavoro

Il software calcola automaticamente le spese reali derivanti dai costi del lavoro. Il salario netto in rapporto con le percentuali inserite serve da base. Qui l'utente non deve apportare fondamentalmente nessuna modifica agli attuali parametri.

Il calcolo qui mostrato come modello può essere ottenuto nella sua versione funzionale, incl. istruzioni per l'uso, al prezzo di CHF 20.– presso la segreteria della OFV. Contatto: ofv@l-auto.ch

Tool zur Kalkulation von Fahrschullektionen		
Basisdaten		
Fahrlehrer / Fahrlehrerin	Hans Muster	
Ort / Region	8888 Musterhorn	
Kalkulationsjahr	2016	
Fahrschulwagen (Kauf)	Volvo V50 / 1.6 D	
Kaufpreis total	42.500,00	
Kapitalzinsausfall	0,05%	
Kilometerleistung pro Jahr	45.000	
Mutmassliche Besitzdauer (Jahre)	5	
Amortisationsrate pro Jahr	10,0%	
Wertminderung hohe Km-Leistung	0,15	
Fahrschulwagen (Leasing)		
	pro Monat	pro Jahr
Leasingrate / Monat	0,00	0,00
Kilometerleistung pro Jahr	0	
Mutmassliche Besitzdauer (Jahre)		Jahre
Leasingverlust pro Jahr		
Wertminderung hohe Km-Leistung	0,10	
Fahrschulmotorrad (Kauf)	Honda Transalp XV 600	
Kaufpreis total	8.900,00	
Kilometerleistung pro Jahr	5.000	
Unterhaltskosten pro Jahr	1.500,00 (inkl. Versicherung, Verkehrsabgaben etc.)	
Amortisationsrate pro Jahr	8,0%	
Fahrschulmotorrad (Leasing)		

Brutto-Zeit pro Jahr			
	Wochen	Tage	Lektionen
Wochen pro Jahr	52,0	312,0	
Inaktive Zeit (Jahresschnitt)			
Ferienwochen	5,0	30,0	
Militärdienst / Zivilschutz	3,0	18,0	
Krankheit / Unfall	1,0	6,0	
Weiterbildungstage pro Periode	8,0	1,6	
Ausfalltage Fahrzeugwartung		3,0	
Sitzungen / Versammlungen		2,0	
Aktive Tage pro Jahr		251,4	
Fahrunterricht			
Durchschnittlich angestrebte Anzahl Fahrlektionen		Lekt./Tag	Monat
Durchschnittlich Anzahl Lektionen VKU/Theorie		7	4
Unbez. admin. Arbeiten			
	Min./Tag	Std./Jahr	
Fahrschuladministration/Wochenblatt	30	125,7	
Entwicklung / Projekte / Werbung	10	41,9	
Homepage/ Kursdaten aktualisieren/e.mail...	15	62,9	
Zeitl. Aufwand Administration		230,5	

Durchschnittlich angestrebter Jahres-Nettolohn		80.000,00
AHV/ALV/EO/IV	8.800,00	
Vorsorge / Pensionskasse	9.600,00	
Berufsunfall / NBU	3.200,00	
Krankentaggeld / Lohnausfall	4.400,00	
Betriebsversicherungen	6.400,00	32.400,00
Durchschnittlich zu erwirtschaftende Finanzmenge		112.400,00

Jährliche Betriebskosten			
Fahrschulwagen (Kauf)			
Kapitalzinsausfall	0,05%	pro Jahr	
Unterhaltskosten			10,63
Fahrzeugnebenkosten			8.500,00
Wertminderung hohe Km-Leistung			4.250,00
Amortisation			3.350,00
			4.250,00
Total Betriebskosten Fahrschulwagen (Kauf)			18.960,63
Fahrschulmotorrad (Kauf)			
Kapitalzinsausfall	0,05%	pro Jahr	
Unterhaltskosten			2,23
Fahrzeugnebenkosten			979,00
Amortisation			445,00
			890,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)			2.316,23
Raum / Mobiliar / Geräte / Material			
Raumkosten (Miete)		pro Jahr	
Mobiliar / Geräte / Material (Amortisation)			4.800,00
Amortisation			1.215,00
			0,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)			6.015,00
Übrige Unkosten			
Total übrige Unkosten		pro Jahr	
			8.400,00
Total Betriebskosten Fahrschulmotorrad (Kauf)			8.400,00
Total Betriebskosten			35.091,85

Kalkulation Lektionenpreis		2016	
Zur Vereinfachung der Kalkulation wird die Bezeichnung "Stunden" auch für die Fahrlektionen verwendet.			
Aufwand		Kauf	
Lohnkosten		112.400,00	
Betriebskosten		41.691,85	
Total		154.091,85	
Ertrag		Tage/Jahr	Std./Jahr
Aktive Tage pro Jahr		251,40	1.759,80
Zeitl. Aufwand Administration			-230,45
Total		251,40	1.529,35
Richtpreis pro Fahrstunde			100,76
		Std/Woche	
Bei einer Arbeitszeit von		42,00	

Spese di gestione

Qui sono già visibili le cifre delle spese di gestione risultanti dai valori inseriti personalmente.

Il momento della verità: il prezzo della lezione

Il prezzo della lezione viene calcolato tenendo conto dei parametri inseriti: individualmente e dettagliatamente. Nel nostro esempio abbiamo ipotizzato un salario annuale di CHF 80 000.- e un ampio numero di lezioni ovvero 42.

Differenze cantonali

Chi non ha timore delle spese per registrare i tempi effettivi per il calcolo del monte retribuzione avrà una certa disillusione – come è capitato al sottoscritto!

Posso facilmente comprendere i colleghi della Svizzera occidentale e del Ticino quando non fanno mistero del fatto che non riescono o riescono solo difficilmente a vivere delle loro entrate provenienti dall'attività di istruttore/trice di guida. Lì la percentuale di allievi di scuola guida che supera l'esame per la patente senza formazione del conducente o con una preparazione all'esame composta da poche lezioni di guida è infatti molto alta.

E chi paga la pensione?

L'opinione molto diffusa tra i potenziali clienti secondo cui le lezioni di guida sono generalmente troppo costose, spinge alcuni/e istruttori/trici di guida ad abbassare il prezzo della propria lezione molto al di sotto della soglia prevista da un serio calcolo dei costi. Le scuole guida che nei loro prezzi mettono in conto anche la pensione incontrano difficoltà a trovare delle argomentazioni valide.

Testo: Ravaldo Guerrini

Inserenten

	Seite
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	9/35
Driveswiss, Wohlen	21
Fahrschule Bern-Drive, Zollikofen	5
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Motocenter, Thun	22
SanPool, Basel	5
Swissclassics, Sachseln	23
Trütsch, Zürich	5
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	5
Websheep, Baar	2

Autoren

	Seite
Ammann, Heinz	24
Bucheli, Erwin	18
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	6, 10, 12
Kirschbaum, Werner	20
von Arx, Michael	39

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: 3700 Exemplare
Verbreitung: 3661 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 6. Mai 2016
Erscheinungstermin 10. Juni 2016



Der soziale Fahrschüler

Wer eine Kauf-Entscheidung getroffen hat, der erzählt anderen gerne davon. Und meistens wird das erworbene Produkt oder die bezogene Dienstleistung in einem positiven Licht dargestellt. Der Grund dafür liegt in einem bemerkenswerten psychologischen Effekt: Vielen Menschen fällt es nicht leicht, sich zu entscheiden. Um nun Zweifel an der getroffenen Entscheidung zu verringern, möchten wir unser Umfeld gerne davon überzeugen, die gleiche Entscheidung wie wir selber zu treffen. Denn wenn der Kollege die gleiche Entscheidung trifft wie wir selber, dann kann diese ja nicht so falsch sein!

Wie können Sie diese Erkenntnis für sich nutzen? Wenn sich ein angehender Lenker für einen Fahrlehrer entschieden und die Fahrprüfung erfolgreich absolviert hat, dann möchte er das seinem Umfeld mitteilen. Von diesem speziellen Mitteilungsbedürfnis sollten Sie als Fahrlehrer unbedingt profitieren: Bitten Sie den Schüler, Ihre Fahrschule in sozialen Medien wie Facebook in einem Beitrag zu erwähnen. Sie erreichen damit erstaunlich viele Personen aus Ihrer Zielgruppe,

junge Menschen im Alter Ihrer Fahrschüler!

Damit Ihren Fahrschülern ein solcher Facebook-Beitrag besonders leicht von der Hand geht, können Sie sich einer kostenlosen Funktion der Seite fahrlehrervergleich.ch bedienen: Wenn Ihr Fahrschüler dort seine Bewertung über Ihre Fahrschule schreibt und sich unkompliziert mit seinem Facebook-Login angemeldet hat, dann erscheint die geschriebene Bewertung gleichzeitig im Fahrlehrervergleich und auf Facebook. Sie schlagen also die bekannten zwei Fliegen mit einer Klatsche!



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 2016/17

asa-Original-Prüfungsfragen

2016/17



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)



50%

Aktion bis 16.03.2016

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



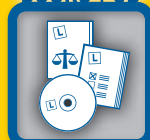
VP: CHF 39.–

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