

Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
1/2017



magazin



Motorradsaison 2017
Neue Vorschriften – neue Technik

6



14

Gesetz
Bunte Strassen



18

Wissen
Ablenkung gefährlicher als Alkohol

Empfohlen!
Recommandé!!
Consigliato!

fahrlehrervergleich.ch



„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.“

www.fahrlehrervergleich.ch

auto-ecole.comparatif.ch

autoscuola.comparazione.ch

NEU: Tipps für mehr Umsatz!

So füllen Sie Ihre Kurse mit fahrlehrervergleich.ch!

1. Gehen Sie auf fahrlehrervergleich.ch/manage
2. Tragen Sie Ihre Kurse ein
3. Ihre Kurse erscheinen in Ihrem Inserat und auf Ihrer Webseite
4. Verwalten Sie alle Anmeldungen ohne Aufwand (inkl. Erinnerungs-SMS, Kurslisten, Inkasso)

Jetzt gleich loslegen und 50% mehr Kursanmeldungen bekommen!

Impressum

FL-magazin ist die unabhängige Zeitschrift für alle Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer

Herausgeberin

Brunner Medien AG
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

Armin Rüfenacht
Tel. 041 318 34 85
a.ruefenacht@fl-magazin.ch

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner Medien AG
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.com,
Allianz,
Continental

Elektrisch mobil

Herr und Frau Schweizer legen durchschnittlich 36,7 Kilometer pro Tag zurück. Das hat das Bundesamt für Statistik BFS mit der Studie Pendlermobilität 2014 herausgefunden. Rein wirtschaftlich betrachtet macht es wenig Sinn, für diese Strecke ein eigenes Fahrzeug zu unterhalten.

Um selbst kurze Distanzen mit höchstmöglicher Flexibilität und unter ökologischen Gesichtspunkten zu testen, wurde das Projekt «SBB Green Class» ins Leben gerufen. Im Vordergrund des zunächst auf ein Jahr festgelegten Pilotprojektes steht die nachhaltige Mobilität. Träger des Projektes sind SBB, BMW, Mobility und PubliBike.

Im Forschungsprojekt werden unter anderen folgende Fragen untersucht: Wie verändert sich die Mobilität, wenn man freie Wahl der Verkehrsmittel hat? Aus welchem Grund entscheidet man sich in einer bestimmten Situation für oder gegen ein Verkehrsmittel?

150 Probanden nehmen am Projekt «SBB Green Class» teil. Sie sammeln während eines Jahres Testdaten rund um das Thema «Nachhaltige Elektromobilität» im Verbund Schiene mit Strasse. Ein Mitarbeiter unseres Hauses ist am Pilotprojekt beteiligt. Somit können wir in den nächsten Ausgaben aus erster Hand über seine Erfahrungen der nachhaltigen Elektromobilität berichten.



Werner Kirschbaum

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter

Editorial	3
Motorrad Neue Vorschriften – neue Technik	6
Gesetz Kreisverkehrsplatz oder Kreisel – oder was? Verwirrende Bodenmarkierungen	10 14
Wissen Ablenkung gefährlicher als Alkohol	18
Marketing Marketing-Trends 2017	20
Marktplatz 3. Ladungssicherungssymposium Schweiz	22
Klassik Mercedes-Benz 130 – der Zeit zu weit voraus	24
Nutzfahrzeuge Scania – die neue LKW-Generation	30
Partie française	34
Parte italiana	37
Online-Ratgeber	39



14 Fahrer sehen mehr als einer.

Jetzt mit:

- Early-Bird-Bonus*
- Swiss Service Package**



Der neue Golf mit intelligenten optionalen Fahrerassistenzsystemen.

Egal, ob Einparkhilfe oder optionaler Emergency Assist: Mit seinen innovativen Assistenzsystemen erleichtert der neue Golf Ihnen den Alltag und bietet Ihnen in nahezu jeder Situation Fahrkomfort. Erleben Sie ihn bei einer Probefahrt. Mehr Informationen auf www.volkswagen.ch oder direkt bei Ihrem VW Partner.



Volkswagen

Wir bringen die Zukunft in Serie.

Golf 1.4 TSI BMT, 125 PS, 7-Gang DSG, Energieverbrauch: 5,2l/100km, CO₂-Emission: 121g/km (Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 134g/km), 26g CO₂/km Energie Bereitst., Energieeffizienz-Kategorie: D. *Early-Bird-Bonus gültig bis 31.3.2017. **VSP: kostenlose Wartung und Verschleiss bis 100'000 km oder 4 Jahre. Es gilt das zuerst Erreichte. Änderungen vorbehalten.



Motorradsaison 2017

Neue Vorschriften – neue Technik

Maschinen mit über 200 PS, neue Assistenzsysteme und gesetzliche Neuerungen erwarten die Motorrad-Enthusiasten in der Saison 2017. Trend für 2017 sollen Retromotorräder, aggressives Styling und noch mehr Elektronik sein.

Neue Vorschriften

Personen, die bis 31. Dezember 2016 den Lernfahrausweis für die Motorradkategorie «A» oder «A beschränkt» beantragt haben, können die Prüfung mit einem Motorrad ohne gesetzlich festgelegte Hubraum-Untergrenze absolvieren. Am 18. Dezember 2015 hat der Bundesrat die

Leistung bei der Motorrad-Kategorie «A beschränkt» von 25 auf 35 Kilowatt erhöht. Dabei wurden minimale Hubraumgrößen bei den Prüfungsfahrzeugen für die Kategorien «A beschränkt» (400 cm³) und «A unbeschränkt» (600 m³) festgelegt. Die Vorschriften traten am 1. April 2016 in Kraft und gelten auch in der Europäischen Union.

Für neu homologierte Motorräder gelten ab diesem Jahr in der Schweiz die neuen Vorschriften nach Euro 4. Ab 2017 müssen alle neu in die Schweiz importierten Bikes diese Norm erfüllen. Euro 4 bedeutet nicht nur eine Verschärfung

Kategorie	Ausstellungsdatum LFA	Ausstellungsdatum LFA
	1.4.2016 bis 31.12.2016	ab 1.1.2017
A beschränkt VZV Anhang 12 VZV Art. 15 Abs. 2	Motorleistung max. 35 kW und kein Fahrzeug der Kat. A1 Verhältnis Motorleistung/Leergewicht max. 0,20 kW/kg	Motorleistung max. 35 kW Hubraum min. 390 cm ³ Verhältnis Motorleistung/Leergewicht max. 0,20 kW/kg
A unbeschränkt	Motorleistung min. 40 kW	Motorleistung min. 40 kW Hubraum min. 590 cm ³

der zulässigen Abgasemissionen, sondern auch eine deutliche Reduzierung des Lärmpegels. Zusätzlich muss die Einhaltung dieser Werte durch die Fahrzeugelektronik mit der sogenannten On-Board-Diagnose (OBS) überwacht werden. Anstelle der bisher erlaubten 80 Dezibel beträgt der Schallpegel-Grenzwert neu 77 Dezibel. Diese auf den ersten Blick unwesentlich erscheinende Reduzierung wird vom menschlichen Ohr laut Messung als Halbierung der Lautstärke wahrgenommen.

Euro 4 schreibt zudem ein ABS-Obligatorium für Motorräder und Roller mit mehr als 125 cm³ vor. Im Gegensatz zu bisherigen Systemen darf das ABS nicht mehr abschaltbar sein. Ausgenommen sind Geländesportmaschinen mit Strassenzulassung, die ausschliesslich für entsprechende Wettbewerbe benutzt werden. Töffs und Roller mit weniger als 125 cm³ können mit ABS oder mit einer einfacheren Kombibremse ausgerüstet sein. Kombibremser verteilen die Bremskraft immer auf beide Räder, selbst wenn nur eine Bremse betätigt wird. Ein Blockieren wird mit dieser Kompromisslösung allerdings nicht verhindert. Deshalb bieten viele Hersteller auch bei 125-cm³-Rollern ein ABS an.

Motorradtechnik 2017: Assistenzsysteme bereits beim Roller

Fahrassistenzsysteme für Motorräder werden immer vielseitiger und komplexer. Nicht nur Motorradfahrerschüler tun sich schwer, die diversen Funktionen und Möglichkeiten zu verstehen und zu bedienen. Auch für Fahrlehrer/innen ist es anspruchsvoll, auf dem neusten Stand zu bleiben und die Funktionen im Motorradunterricht zu vermitteln.

ABS, Traktionskontrolle, Integralbremssystem, Anti-Wheelie-Kontrolle, Stoppie-Kontrolle, sensorgeregeltes Fahrwerk, Tempomat, Airbag, Side-View-Assistent, Motormanagementsystem, Schaltassistent und Head-up-Display gilt es zu verstehen und zu schulen.



Viele «Schalter» die es zu bedienen gilt.

Voraussetzung E-Gas

Voraussetzung für viele Assistenzsysteme ist heute der Einsatz von Ride-by-Wire. Beim sogenannten E-Gas gibt der Gasgriff die Befehle zum Öffnen und Schliessen der Drosselklappen nicht mehr mechanisch, sondern elektronisch weiter. Um die Leistung und das Ansprechverhalten des Motorrads an unterschiedliche Situationen anpassen zu können, erlaubt die Ride-by-Wire-Technologie mit relativ einfachen Mitteln, verschiedene Fahrmodi (Rain, Touring, Sport, Offroad) per Knopfdruck am Lenkgriff zu aktivieren.

Weiterentwickeltes ABS-System

Neue ABS-Systeme sind heute selbst routinierteren Fahrern in jeder Situation überlegen. Sie funktionieren sogar in Kurven und werden ABS-Pro, MSC oder Kurven-ABS genannt. Dabei passt sich die ABS-Regelung abhängig von der jeweiligen Fahrsituation dem Schräglagenwinkel des Motorrads an.

Traktionskontrolle

Die Sensoren des ABS ermitteln auch die nötigen Informationen für die Traktionskontrolle. Droht das Hinterrad die Haftung zu verlieren oder gar durchzudrehen, wird die Motorleistung so weit reduziert, bis das Antriebsrad wieder mit



identischer Geschwindigkeit wie das Vorderrad dreht. Aufgrund der relativ einfachen und preisgünstigen Machbarkeit kommt die Traktionskontrolle immer häufiger auch in unteren Hubraumklassen und sogar bei Rollern zum Einsatz.

Wheelie-/Stoppie-Kontrolle

In Zeiten von über 100 bis 202 PS starken Motorrädern machen auch Wheelie-/Stoppie-Kontrolle Sinn. Hebt das Vorderrad oder das Hinterrad über einen bestimmten Winkel ab, erkennt dies die Bordelektronik über diverse Parameter (Vorder-/Hinterraddrehzahl, Gang, Drehzahl, Beschleunigung) und leitet sanft Gegenmassnahmen ein.

Schaltassistent und Doppelkupplungsgetriebe

Blitzschnelles Hoch- und Herunterschalten, ohne die Kupplung zu ziehen, ermöglicht ein Schaltassistent. Dabei wird über einen mit dem Schalthebel verbundenen Sensor die Zündung für weniger als eine Zehntelsekunde unterbrochen. Dadurch kann der Gang leicht und ohne Kupplungsbetätigung gewechselt werden.

Neu auf dem Motorradmarkt ist das DCT. Nach der Einführung im Jahr 2010 bietet Honda 2017 das neue Doppelkupplungsgetriebe DCT an, welches mit dem DSG im Automobilbau vergleichbar ist. Ruckfreies Schalten ohne spürbare Zugkraft-

unterbrechung wird durch zwei elektrohydraulisch gesteuerte Kupplungen ermöglicht, die schnell und sanft abwechselnd den Kraftschluss für gerade und ungerade Gänge herstellen. Auch kann jederzeit manuell per Tiptronic-Tastern am Lenkerende geschaltet werden.

Elektronische Fahrwerke

Bei konventionellen Federelementen muss man sich vor der Fahrt für eine bestimmte Einstellung von Federbasis und Dämpfung entscheiden. Ändern sich Strassenbeschaffenheit, Zuladung oder die Bedingungen, heisst es anhalten und nachjustieren. Bei der neusten Generation der elektronischen Fahrwerke werden die Dämpfung der Zug- und Druckstufe in Millisekunden dynamisch der jeweiligen Fahrsituation angepasst. Semiaktive Fahrwerksysteme reagieren automatisch auf Manöver wie Bremsen, Beschleunigen oder Kurvenfahren. Die Einstellung erfolgt über elektrisch angesteuerte Dämpferventile.

Wichtige Helfer 2017

- **Tempomat oder Cruise Control:**
Hält die gewählte Geschwindigkeit.
- **LED-Scheinwerfer und spezielles Kurven-Licht:**
Verbessern die Sicht nicht nur in Schräglage.
- **Helm mit Head-up-Display:**
Verschiedene Informationen werden eingeblendet.
- **Side-View-Assistent:**
Unterstützt den Fahrer beim Spurwechsel durch die Überwachung der toten Winkel in den Rückspiegeln.
- **Dynamisches Bremslicht:**
Blinkt bei starken Verzögerungen aus Geschwindigkeiten von über 50 km/h fünfmal pro Sekunde, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.
- **Spritsparende Start-Stopp-Automatik:**
Nach drei Sekunden im Leerlauf geht der Motor aus, um beim kleinsten Dreh am Gasgriff sofort wieder anzuspringen.

Motorradsicherheit – Motorradbekleidung

Nicht nur positive Seiten hat der anhaltende Retro-Trend, welchem mittlerweile eine grosse Gruppe von Motorradfahrer/innen angehört. Während sich die Motorradhändler freuen, Umbauten an Motorrädern vorzunehmen, neue Retro-Motorräder und Retro-Bekleidung verkaufen, wird oftmals ein wichtiger Aspekt vergessen. So passend die Bekleidung auch zu den Retro-Motorrädern sein mag, so heikel ist die Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmer! Fast zwei Drittel der Motorradunfälle stehen im Zusammenhang damit, nicht gesehen zu werden oder übersehen worden zu sein.

Bald in Serie

In den kommenden Jahren werden weitere elektronische Helfer das Motorradfahren sicherer machen.

- Serienmässig wird in naher Zukunft der Einbau von Abstandsregel-Tempomaten (Adaptive Cruise Control) wie bei modernen Autos. Der Umgang mit diesem Assistenzsystem will gelernt sein. Bei Notbremsungen soll der Fahrer gewarnt werden und aktiv Körperspannung aufbauen können.
- Kooperative Assistenzsysteme, die auf Informationen durch Vernetzung reagieren. Dabei sollen drahtlose Netzwerke untereinander Daten austauschen – vom Töff zum Auto oder zur Infrastruktur wie Lichtsignalanlagen.

- Self-Balancing: Aktives, intelligentes Assistenzsystem. Es balanciert das Motorrad selbständig aus und verleiht in bestimmten Fahrsituationen mehr Stabilität und dem Fahrer Sicherheit. Einsteiger sollen durch jede Fahrsituation sicher begleitet werden. Ein Umfallen ist nicht möglich. Auch im Stand balanciert es das Motorrad aus: Das Motorrad bleibt sogar stehen, wenn der Fahrer bereits abgestiegen ist.

Zu viele Knöpfe und Schalter?

Was im Auto noch koordinierbar und bedienbar ist, stösst beim Motorradfahren an die Grenze. Es entsteht ein Zielkonflikt: Einerseits sollen so wenig Schalter wie möglich verbaut werden, andererseits wünschen sich Fahrer und Fahrerinnen wenig Mehrfachbelegungen und keine umständliche Menüführung. Folgt auf den Multicontroller nun der Touchscreen-Monitor beim Motorrad?

Die ganze Elektronik nützt wenig, wenn die Fahrer nicht damit umgehen können. Deshalb ist ein intensives Training mit den aktiven Fahrhilfen und Assistenzsystemen wichtiger als alle Feineinstellungen. Und wir stellen die Frage, was mit den unzähligen Sensoren, Rechnern und Steuerventilen passiert, wenn das Motorrad in die Jahre kommt?

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Quelle: www.motorrad-online.de





Richtiges Verhalten

Kreisverkehrsplatz oder Kreisel – oder was?

Wer sich über das korrekte Befahren des Kreisverkehrsplatzes informiert, stösst auf unterschiedliche Interpretationsversuche – angefangen beim Namen oder der Frage, wann der Richtungsblinker gestellt werden soll. Nur beim Vortrittsrecht scheint Einigkeit zu herrschen. Dieser Beitrag zeigt Interpretationsvarianten auf.

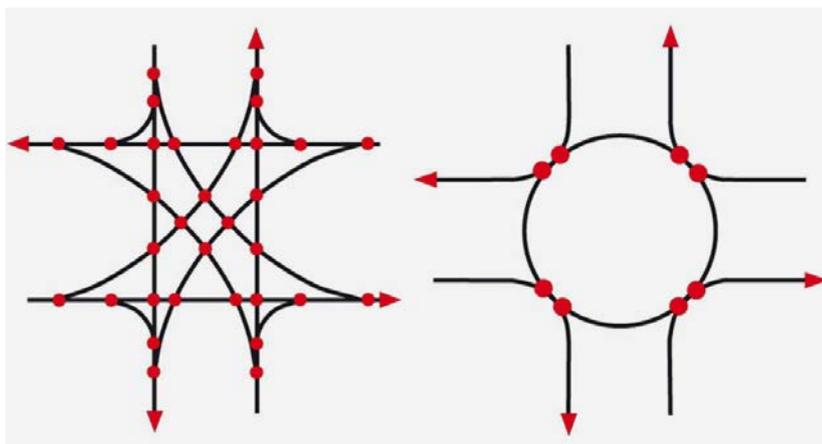
Aus VRV Art. 41b geht eindeutig hervor:

- kein Linksblinken beim Linksabbiegen (dritte oder vierte Ausfahrt)
- kein Rechtsblinken vor dem Einbiegen in den Kreisverkehrsplatz, auch wenn bei der nächsten Ausfahrt herausgefahren wird

Gesetze und Praxis

Weshalb weicht die Praxis in diesem Punkt vom Strassenverkehrsrecht ab? Liegt es an den Interpretationsversuchen von offiziellen Organisationen, den Strassenverkehrsämtern und der

Die Konfliktpunkte einer Kreuzung im Vergleich zu einem Kreisel.



Polizei? Oder ist der VRV Artikel 41b nicht praxisgerecht formuliert worden und sollte dringend angepasst werden?

Die Praxis

In der Praxis wird der Richtungsblinker vor der Einfahrt in den Kreisel gestellt, wenn dieser bei der nächsten Ausfahrt verlassen wird. Eine weitere Interpretation (in der Westschweiz und in Teilen des Tessins) ist das Linksblinken beim Einfahren in den Kreisel, wenn dieser bei der dritten oder vierten Ausfahrt verlassen wird. Beide Varianten werden vom Gesetzgeber nicht ausdrücklich untersagt. Untermauert werden die aufgezeigten Beispiele durch eine Abnahme der Führerprüfungen nach dem «Praxisprinzip» sowie der polizeilichen Toleranz in diesem Punkt.

Und nun, wie weiter?

Gleich wie bisher. Denn die Praxis hat gezeigt, dass bis auf die Zweiradfahrerunfälle der Kreisel die sicherere Alternative zur Kreuzung darstellt.

Die Konfliktpunkte

Weshalb ein Kreisverkehrsplatz die sicherere Alternative zu einer Kreuzung darstellt, zeigen die beiden Grafiken eindrücklich auf. Während ein Kreisel lediglich acht Konfliktpunkte ausweist, hat eine Kreuzung mit vier Zufahrten deren 32!

Verhalten im Kreisverkehrsplatz

In diesem Magazin muss nicht detailliert darauf hingewiesen werden, dass

- vor dem Einfahren in den Kreisel die Fahrt deutlich verlangsamt werden muss,
- auf andere Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden muss,
- der von links kommende Verkehr Vortritt hat.

Bypass

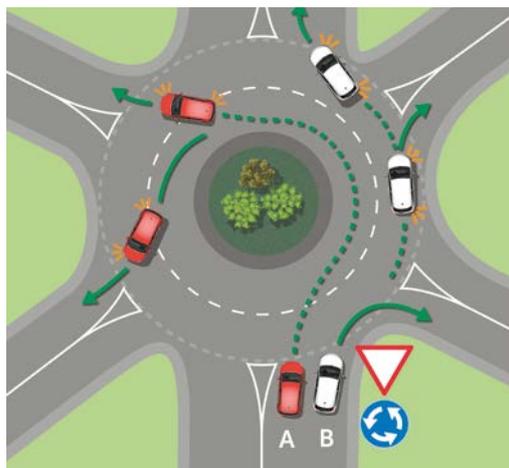
Als Bypass wird der separate Streifen ausserhalb des Kreisels bezeichnet, welcher ein Rechtsabbiegen erlaubt. Ein solcher Bypass kann auch den leichten Zweirädern vorbehalten sein.



Zwei oder mehrere Fahrstreifen

Sind bei der Kreiseinfahrt die Streifen (durch Markierung und/oder Schilder) bestimmten Ausfahrten zugeordnet, so müssen diese Hinweise zwingend befolgt werden. Wer mehr als eine halbe Kreiselumdrehung fährt, soll grundsätzlich die innere Spur wählen, wenn diese nicht einer bestimmten Ausfahrt zugeordnet ist. Fahrstreifenwechsel müssen immer angezeigt werden.

Motorfahrzeuglenkende nehmen im Idealfall den rechten Fahrstreifen, wenn sie den Kreisel auf der rechten Seite (inklusive geradeaus) verlassen möchten. Die anderen Verkehrsteilnehmer benutzen den linken Fahrstreifen, um nach mehr als einer halben Kreiselumrundung auszufahren. Im Zweifelsfall ist der äussere Streifen zu benutzen.



Ausfahrt aus mehrspurigen Kreiseln

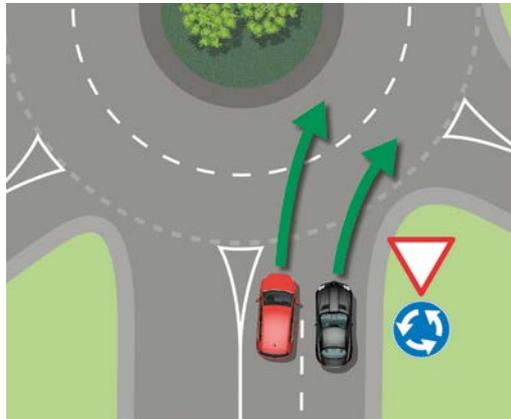
Im Zweifel gilt die Grundregel: **Wer den Fahrstreifen wechselt, hat keinen Vortritt.** Vor dem Fahrstreifenwechsel muss sich der Fahrzeuglenker vergewissern, dass der Fahrstreifen frei ist. Andernfalls muss er den Vortritt gewähren. Auch hier soll festgehalten werden: der Gesetzgeber schreibt dieses Verhalten nicht vor, sondern gibt eine Empfehlung ab.



Gleich viele Fahrstreifen in Zufahrt und Kreisel

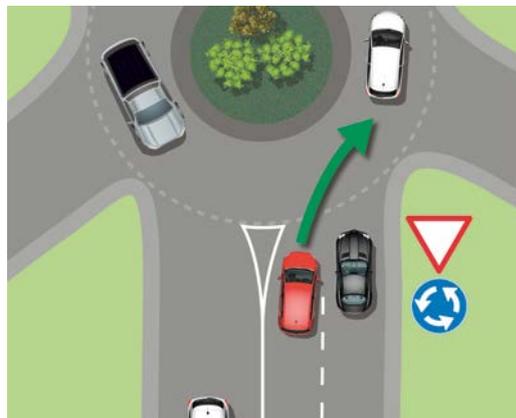
Laut Bundesgerichtsentscheid bestimmt der vor dem Kreisel gewählte Einspurstreifen jenen Streifen, welcher im Kreisel zu befahren ist. Lenkende auf dem rechten Streifen zur Einfahrt befahren folglich im Kreisel ebenfalls den rechten Fahrstreifen. Dabei ist von links nahenden Fahrzeugen Vortritt zu gewähren. Ein Streifenwechsel beim Einfahren ist nur möglich, wenn

dieser Vorgang keinen anderen Verkehrsteilnehmenden behindert.



Kreisel mit weniger Fahrstreifen als die Zufahrt

Findet beim Einfahren auf den Kreisverkehr eine Fahrstreifenreduktion statt, so ist gemäss Bundesgerichtsentscheid der linke Streifen gegenüber dem rechten vortrittsberechtigt. Der vortrittsberechtigte Fahrer wendet seine Aufmerksamkeit somit hauptsächlich der linken Seite zu.



Spezielle Gefahrensituation

Die technische Norm (SN 640 250) schreibt vor, dass komplizierte und ungewohnte Lösungen zu vermeiden sind. Jeder Spezialbau (Tram- oder Zugdurchquerungen, Lichtsignale) kann insbesondere ortsunkundige Verkehrsteilnehmer zu Fehleinschätzungen verleiten und somit das Unfallrisiko erhöhen. Gegenüber solchen Anlagen sollten deshalb alle Verkehrsteilnehmenden besondere Vorsicht walten lassen.



Lastwagen und Busse

Besonderes Augenmerk im Kreisverkehr und auf der Ausfahrt sollte dem Ausschwenken von Lastwagen und Bussen auf dem Nebestreifen gewidmet werden.



Velofahrer

Besondere Vorsicht drängt sich gegenüber Velos im Kreisverkehr auf. Speziell E-Bikes erreichen weit höhere Tempi, als man an- oder wahrnimmt. Beim Verlassen des Kreisels ist deshalb auf jene Zweiradfahrer zu achten, die im Kreisel bleiben: Sie haben Vortritt.



Beitrag: Ravaldo Guerrini
 Quellen: Der Kreisverkehr,
 © TCS Verkehrssicherheit, bfu

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



Bunte Strassen

Verwirrende Bodenmarkierungen

Die Abkürzung FGSO steht für «farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche». Farbe am Boden bedeutet aber nicht immer, dass es sich um eine Markierung handelt. Geregelt werden Markierungen in der Signalisationsverordnung SSV.

Markierungen richten sich an alle Verkehrsteilnehmenden – egal, ob sie mit dem Auto, dem Motorrad, dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind. Richtig eingesetzt kommunizieren sie mit dem Verkehrsteilnehmenden und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsführung. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehrsfluss verbessert. Ihre Aufgaben erfüllen sie zusammen mit den anderen Leiteinrichtungen, wie zum Beispiel den Leitplanken. Gut erkennbar und in der SSV aufgeführt ist die Rechtsvortrittsmarkierung.



Als kritisch einzustufen sind FGSO, die auf den ersten Blick nicht die Bedeutung der Markierung erkennen lassen. Die Bedeutung von FGSO lernen Fahrschüler nicht im theoretischen und nur zum Teil im praktischen Unterricht. Und auch an der Führerprüfung sind die FGSO kein Thema. Denn weder Aussehen und Bedeutung noch Wirkung von FGSO sind in einem Gesetz geregelt.

In einer kostenpflichtigen Broschüre erklärt der Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS auf 15 Seiten die Normen und die Bedeutung der farbliehen Gestaltung der Strassenoberfläche FGSO.

Der Zweck der FGSO sei es, die optische Gestaltung des Strassenraums und das Anpassen des Erscheinungsbilds des Strassenraums an die Nutzungsansprüche zu verbessern.



Die wichtigsten Grundsätze der FGSO

- Eine FGSO ist keine Markierung nach Strassenverkehrsrecht. Sie dient ausschliesslich der optischen Gestaltung des Strassenraums.
- Eine FGSO darf deshalb keine bewusste Verhaltensanpassung seitens der Verkehrsteilnehmenden durch eine direkte Beeinflussung bewirken (z. B. optisch Bremsen, Anzeige von Fussgängerquerungsstellen, Vortrittsanzeige).
- Eine FGSO darf nicht einer offiziellen Markierung oder einem Signal ähnlich sein oder damit verwechselt werden können. Sie darf auch deren Wirkung nicht beeinträchtigen oder den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken.
- Eine FGSO darf nicht retroreflektieren.
- Das Tiefbauamt hat die Farbwahl für FGSO auf den Kantonsstrassen auf folgende Palette eingeschränkt. Andere Farbtöne sind nur auf Gemeindestrassen zulässig.

Fahrbahnen:

- beige (RAL 1001 Beige)
- gelb (RAL 1002 Sandgelb)
- rot (RAL 3018 Erdbeerrot)
- grau (RAL 7023 Betongrau)

Sperrflächen bei markierten Fussgängerinseln:

- gelb (RAL 1034 Pastellgelb)

Velokonfliktstellen:

- rot (Farbton wird in einer in Arbeit stehenden VSS-Norm festgelegt werden)

Zulässig nach VSS-Norm sind für FGSO 143 Farben, darunter allein 38 Grautöne. Kein Wunder, dass die mögliche Farben- und Formenvielfalt die Verkehrsplaner beflügelt und die Verkehrsteilnehmer verunsichert. Doch genau das sollte die FGSO nicht. Ein weiteres Problem bei grossflächiger Markierung ist die Griffigkeit, die besonders in der Winterzeit für Fussgänger und Zweiradfahrer gefährlich werden kann. Was ist also der praktische Nutzen von FGSO?

Hilfreiche und verwirrende FGSO Velokonfliktstellen

Ein wirkungsvolles Beispiel, um abbiegende Verkehrsteilnehmer für Radfahrer zu sensibilisieren, ist die rote Markierung im Verzweigungsbereich.



Mehrzweckstreifen

Ein gutes und sinnvolles Beispiel zeigt das folgende Bild: Der Mehrzweckstreifen selbst ist mit einer offiziellen Markierung (weisse Leitlinie) gekennzeichnet.



Der Mehrzweckstreifen (MZS) ist eine in der Fahrbahnmitte befindliche Fläche. Diese kann mittels Markierung oder durch farbige Gestaltung der Strassenoberfläche von den Fahrstreifen abgetrennt sein. Der MZS kann in der Regel von einer Vielzahl von Verkehrsteilnehmenden benutzt werden, unabhängig von der Verkehrsart. Er dient Fussgängern zum Überqueren der Strasse sowie den Radfahrern und dem motorisierten Verkehr zum Linksabbiegen oder -einbiegen (aus beiden Richtungen).

Optische Verengung

Ein gutes und wirkungsvolles Beispiel zeigt auch das untenstehende Bild: Der inhomogene Fahrbahnrand wird durch die breiten Bänder ausgeglichen. Die sandgelben Bänder mit hohem Kontrast wirken optisch verengend auf die Fahrzeuglenker.



Unzulässige und verwirrende Beispiele von FGSO

Diese Gestaltung im nächsten Bild wird aufgrund der für Fussgänger-, Rad- und Busstreifen reservierten gelben Farbe leicht mit einem Fussgängerstreifen verwechselt. So wird eine Konfliktstelle zwischen Fussgängern und Fahrzeugen geschaffen. Dies ist mit der richtigen Gestaltung und Farbwahl zu vermeiden!



Die graue Linie im Bild oben kann mit einer weissen Randlinie verwechselt werden. Zudem entsprechen die punktuell angeordneten roten Querstriche nicht der VSS-Norm. Die graue Linie «drückt» den Verkehr gegen die Strassen-

mitte und ermöglicht Fussgängern, am Fahrbahnrand entlangzugehen. Eine solche Markierung hat keine rechtliche Wirkung. Deshalb gehört der «markierte» Bereich eindeutig zur Fahrbahn und darf somit von den Fahrzeugführern auch jederzeit befahren werden.

Was bedeutet die grüne Markierung?

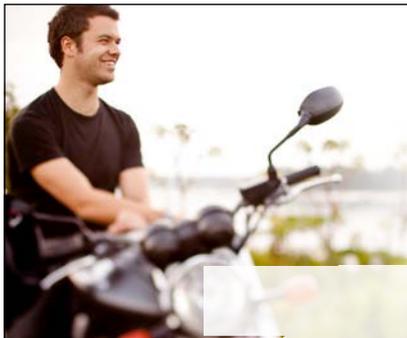
Mittellinie oder Mehrzweckstreifen oder eine optische Verengung der Fahrbahn? FGSO wie im untenstehenden Bild sind von den Verkehrsteilnehmern nicht eindeutig einzuordnen und sorgen für Verwirrung. Die FGSO kann infolge fehlender rechtlicher Bedeutung zudem jederzeit beidseitig befahren werden, was im Kurvenbereich problematisch ist.



Es würde den Umfang dieses Berichtes sprengen, wenn hier noch auf die kuriosen FGSO auf Gemeindegebiet eingegangen würde. Die Schweizer Signalisationsverordnung SSV bezeichnet «nicht vorgesehene Signale und Markierungen» als «unzulässig». Doch der Gesetzestext lässt Hintertüren offen. Gemeinden und Kantone nutzen diese. Viele Verkehrsplaner erfinden somit auf Kosten der Steuerzahler ihre eigenen Strassenmarkierungen. Und das nicht immer zum Vorteil der Verkehrsteilnehmer!

FGSO können eine gute und sinnvolle Unterstützung sein, um kritische Stellen des Strassenabschnitts hervorzuheben. Jedoch müssen Farben und Gestaltungsvarianten in ihrer Bedeutung öffentlich bekannt sein – bestenfalls bereits im Rahmen der theoretischen Ausbildung des Fahrzeuglenkers.

Beitrag: Ravaldo Guerrini
Quellen: VSS, SSV, TB-Bern



AUS- UND WEITERBILDUNG

ÜBER- UND UNTERFORDERUNG

Fliegen Sie selber ein Flugzeug!

Mi, 02.08.2017 | Anerkennung FL Kat. B

ENERGY EXPERIENCE

Strom - sein Weg vom Kraftwerk bis in den Elektromotor

Do, 01.06.2017 | Anerkennung FL Kat. B

AUSBILDUNG KAT. A

Motorrad-Fahrlehrer werden

Do, 07.09.2017 | Kursstart Motorrad-Fahrlehrausbildung

acadevia 

by DRIVESWISS.ORG

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

Fahrlehrerweiterbildung

«Fahren auf schwierigem Gelände und Baustellenverkehr»

Der asa-anerkannte FLW-Kurs bringt jedem einen Sicherheitsgewinn, auch dem Profi mit langer Fahrpxis. Unsere erfahrenen und ausgebildeten Instruktoeren kommen aus dem Transportbereich und sorgen für einen unvergesslichen Tag.

Erleben Sie diesen FLW-Kurs mit dem eigenen oder mit einem unserer Schweizer Armee-Fahrzeuge (2DM, 6DM oder Puch G230).

Sie geben ein Stück Sicherheit auf Schweizer Strassen.

www. GRÄNZELOS . SWISS



www.gränzelos.swiss



Kursvorschläge

Kat. A, 02.06.2017, Cazis

Kurs 3: Ride like a Pro!

Kat. B, 16.06.2017, Buochs

Kurs 10: Probieren geht über studieren

Kat. B, 20.07.2017, Frick

Kurs 9: Fehlsichtigkeit erkennen/verstehen

Kat. B, 25.07.2017, Trubschachen

Kurs 6: Fahren auf unbefestigten Strassen

Kat. B/MOD, 17.08.2017, Luzern

Kurs 7: Körpersprache

Anmeldung unter:

www.verkehrsschulung.ch / 061 333 06 59



Fahrschulpedalen

- Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
- Einzelanfertigungen
- PW, Lastwagen und Gesellschaftswagen
- Professionell verbaut
- Erfahrung seit 1951



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



Sicherheitsstudie

Ablenkung gefährlicher als Alkohol

Smartphones und immer mehr Technik und Unterhaltungsfunktionen in den Autos erhöhen die Unfallgefahr. Das hat das Allianz Zentrum für Technik (AZT) im Rahmen einer repräsentativen Befragung in Deutschland, Österreich und der Schweiz zum Thema Ablenkung am Steuer herausgefunden.

Bisher galt die verminderte Verkehrstüchtigkeit durch Alkohol als wichtigste Unfallursache. Heute muss die Ablenkung durch Smartphone und Navigationsgerät als gefährlicher angesehen werden. Die neue Verkehrssicherheitsstudie des AZT zeigt, dass sich die Gefahr eines Unfalls deutlich erhöht, wenn Fahrer ihre Aufmerksamkeit vom Strassenverkehr auf technische Geräte lenken.

So berichten beispielsweise 60 Prozent der Fahrer, die in den zurückliegenden drei Jahren Unfälle hatten, dass sie ihr Mobiltelefon beim Fahren händisch nutzen. Bei Fahrern ohne Unfallerlebnis waren es 37 Prozent. «Je vielfältiger die Technik und je komplexer deren Bedienung

ist, desto höher ist die Ablenkung vom Strassenverkehr», sagt Markus Deplazes, Leiter Schaden der Allianz Suisse.

Mehr Schwerverletzte durch Ablenkung

Im vergangenen Jahr starben laut Bundesamt für Strassen (ASTRA) mehr als 250 Verkehrsteilnehmer auf Schweizer Strassen bei Unfällen. 30 davon, weil einer der Unfallbeteiligten alkoholisiert war. Durch Ablenkungsunfälle kamen im gleichen Zeitraum 19 Personen ums Leben. Allerdings gab es gleichzeitig rund 450 Schwerverletzte durch Unfälle mit Ablenkung als Ursache gegenüber 320 unter Alkoholeinfluss. «Alkohol am Steuer ist heute gesellschaftlich

nicht mehr akzeptiert. Zu dieser Haltung müssen wir auch bei der Smartphone-Nutzung am Steuer kommen», fordert Deplazes.

Gefährliche Handynutzung

Nach der neuen repräsentativen Umfrage der Allianz begehen rund 40 Prozent der Fahrer in der Schweiz Handyverstösse. Und etwa drei Viertel der Befragten sind regelmässig durch die Benutzung verbauter Technik im Fahrzeug abgelenkt (76 Prozent). Weit mehr als jeder Dritte (40 Prozent) bedient das Navigationsgerät während der Fahrt, fast jeder Zweite sucht nach einer Radiostation oder bedient die Radiofunktion über das Bordmenü. Aber auch Textnachrichten werden auf dem Smartphone regelmässig während der Fahrt gecheckt (20 Prozent) und sogar geschrieben (7 Prozent). Rund 30 Prozent schauen auf dem Mobiltelefon nach, wer sich gemeldet hat. Auffällig: Mehr als jeder Zweite (52 Prozent) wird beim Fahren durch telefonierende Mitfahrer abgelenkt.

Junglenker und Vielfahrer

In fast allen Kategorien liegen Junglenker zwischen 18 und 24 Jahren an der Spitze. Die Digital Natives lassen sich durch die modernen Kommunikationsmöglichkeiten also besonders häufig und offensichtlich gerne ablenken. Eine andere besonders gefährdete Gruppe sind berufliche Vielfahrer, die ebenfalls in hohem Masse zu ablenkenden Tätigkeiten neigen. Markus Deplazes: «Jede Sekunde, in der die Konzentration nicht dem Verkehrsgeschehen gilt, kann fatale Folgen haben.»

Forderungen

Aus diesem Grund fordert die Allianz, dass sicherheitskritische Funktionalitäten (Zieleinstellung im Navigationsgerät oder der Internetaufruf über das Bordmenü) für die Fahrer während

der Fahrt deaktiviert sein müssen. Die Bedienergonomie mobiler und verbauter Geräte und die Anwendungen der unterschiedlichen Fahrzeugfabrikate sollten harmonisiert und vereinfacht werden. Darüber hinaus müssen Notbrems-Assistenzsysteme in alle neuen Autos eingebaut werden. Untersuchungen im AZT haben ergeben, dass bei flächendeckender Ausrüstung mehr als ein Drittel der Auffahrunfälle vermieden oder deren Folgen reduziert werden könnten.

Mehr Schwerverletzte durch Ablenkung als durch Alkohol in der Schweiz

- 40 Prozent der Schweizer Autofahrer begehen Handyverstösse.
- 76 Prozent der Befragten fühlen sich durch Technik abgelenkt.
- Junglenker zwischen 18 und 24 Jahren und berufliche Vielfahrer sind besonders gefährdet.

Zur Studie

Die vollständige Studie «Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern» von Dr. Jörg Kubitzki und Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier sowie Bildmaterial und zusätzliche Informationen können abgerufen werden (Quelle am Ende dieses Beitrages).

Für die aktuelle Sicherheitsstudie führte das Allianz Zentrum für Technik gemeinsam mit den Instituten Mensch-Verkehr-Umwelt (MVU) und Makam Research eine Repräsentativerhebung unter 1600 Autofahrern in Österreich, der Schweiz und Deutschland durch.

Quelle: Allianz Suisse



Online-Marketing für Fahrschulen

Was Sie 2017 beachten müssen

Fahrschulen stehen regional permanent im Wettbewerb. Wer sich abheben möchte, sollte sich nicht nur auf Werbung vor Ort verlassen.

Das Internet ist bei Ihrer Zielgruppe omnipräsent und bietet reale Chancen für mehr Kunden und Umsatz. Worauf es 2017 ankommt und was im Trend ist, zeigen wir Ihnen in diesem Artikel.

Videos – nutzen Sie die Möglichkeiten

Das Video ist zweifellos der grosse Trend für das Jahr 2017. Längst hat sich das Bewegtbild auf fast allen digitalen Kanälen durchgesetzt. Kein Wunder – Videos sind schnell und einfach konsumierbar und lange Ladezeiten Schnee von gestern. Unser Tipp: Nutzen Sie all die Möglichkeiten, die dieses Medium bietet. Präsentieren Sie Ihre Vorteile, Anleitungen, Praxis-Tipps und Tutorials – machen Sie auf Ihre Fahrschule aufmerksam.



Bremsen ohne ABS.

Bilder – weg vom schlechten Standardbild, hin zum Bildkonzept

Der Markt ist übersättigt mit schlechten Stock-Bildern (gekauften Bildern ab Datenbanken). Gute Bildkonzepte, verpackt mit kreativem Storytelling, sind 2017 Trumpf. Illustrationen, Bildgestaltungen, gute Fotografien – Bilder wecken Emotionen und machen Lust, bei Ihrer Fahrschule zu buchen.

Mobilfähige Website ist Pflicht

Die Entwicklung der letzten Jahre setzt sich auch 2017 fort: Smartphones und Tablets werden noch häufiger genutzt. Viele Kommunikationskanäle – darunter Social Media – werden fast ausschliesslich auf mobilen Geräten genutzt. Einst strikt getrennte Gerätekategorien schmelzen immer mehr zusammen – eine mobilfähige Website ist daher Pflicht.



*Erwin Bucheli ist Experte für Online-Marketing bei der Brunner Medien AG in Kriens.
e.bucheli@bag.ch,
Tel. 041 318 34 61*

Ladungssicherung

Das 3. Ladungssicherungssymposium findet am Freitag, den 19. Mai 2017 im Seeparksaal in Arbon (TG) statt. Themen sind nebst neuen Richtlinien und Normen auch deren Umsetzung in der Praxis. Dem Symposium angegliedert ist eine Fachausstellung von Ladungssicherungsprodukten.

Verantwortungskette

Ladungssicherung wird bei immer mehr Verantwortlichen grossgeschrieben. Doch wer ist überhaupt verantwortlich und wie kann die Verantwortung wahrgenommen werden? Ein Transportunternehmen sowie ein Absender und Verloader erläutern die Schwierigkeiten im Alltag. Die richtige Verpackung ist Sache des Absenders. Wie die Ladeinheit geprüft werden kann, damit sie den Kräften im Strassenverkehr standhält, wird durch eine Richtlinie geregelt. Sie wird durch eine Prüforganisation erläutert.

Weitere Themen

Der Fahrzeugaufbau steht bei diesem Symposium auch wieder im Fokus. Die Aufbaunorm EN 12642 ändert im Jahr 2017. Wichtige Änderungen werden ebenso erläutert wie die Pflichten der Halter und Anwender. Der neuen Verladeempfehlung von Stahl ist ebenso ein Referat gewidmet wie dem neuen CTU-Code für die Ladungssicherung in Containern. Ausserdem wird über den Status quo der VDI 2700 Blatt 18, das Sichern von Schüttgütern in flexiblen Verpackungen (BigBag), informiert.

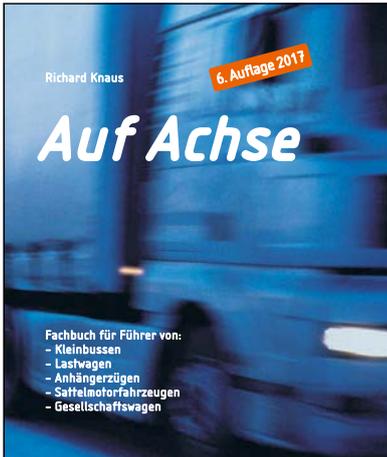
Spätestens ab Mai 2018 gibt es neue technische Regeln zur Überprüfung der Ladungssicherung auf der Strasse nach der Richtlinie 2014/47/EU. Die Umsetzung wird sicher nicht nur Transportunternehmen und Chauffeure, sondern vor allem auch die Kontrollorgane interessieren.

Die Referate werden simultan auf Französisch übersetzt. Angegliedert an das Symposium ist eine Ausstellung von Ladungssicherungsprodukten.

Anmeldung

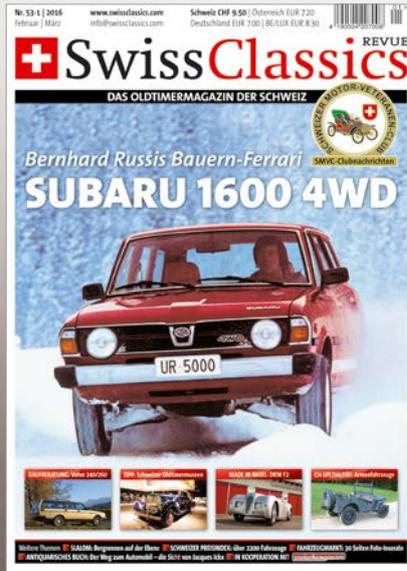
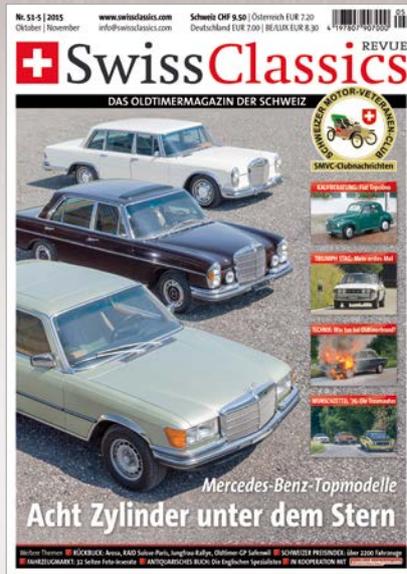
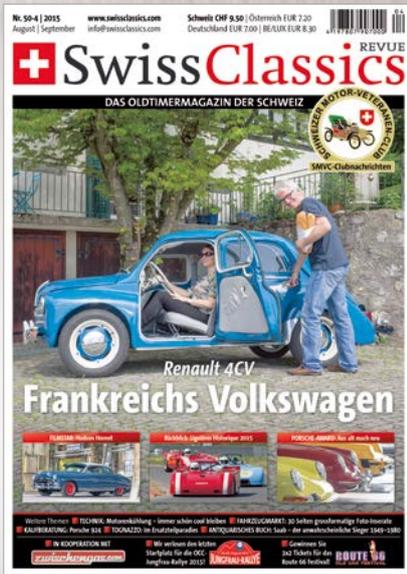
Die Veranstaltung richtet sich an alle Verantwortlichen im Bereich der Ladungssicherung. Absender, Transportunternehmer, Disponenten, Verloader, Chauffeure, Sachverständige, Ausbilder Ladungssicherung, Fahrlehrer, Strassenverkehrsexperten, Polizisten und alle, die sich für diese Materie interessieren und sich weiterbilden möchten.

Weitere Infos und Anmeldung unter: www.lasis.ch



Für alle Profis, oder jene, die es werden wollen. Die 6. Auflage ist jetzt mit dem Update **Januar 2017** erhältlich. Das Update kann auch einzeln für die 5. und 6. Auflage bestellt werden.

Bestellungen:
Richard Knaus
9036 Grub SG
Tel. 071 891 50 11
www.auf-achse.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, Gewerbetreibenden und Veranstaltern ein breites Forum.



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

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



Automobile Meilensteine

Mercedes-Benz 130 – der Zeit zu weit voraus

In den Dreissigerjahren waren Automobile nur für wenige erschwinglich. Die Ingenieure Hans Nibel und Max Wagner aber sannen nach neuen Lösungsansätzen, um auch weniger vermögenden Leuten den Zugang zum Auto zu ermöglichen. Und so entstand der Typ 130.

Pioniertat

Die Autos der Zwanziger- und Dreissigerjahre waren im Grossen und Ganzen immer nach ähnlichen Ideen konstruiert worden: Der Motor sass vorne hinter einem mächtigen Kühler, der

Antrieb erfolgte über die Hinterachse, für die Passagiere stand zwischen dem meist grossen Motor und dem abrupten Heckabschluss vergleichsweise wenig Platz zur Verfügung, der Luftwiderstand spielte kaum eine Rolle.



Pioniere wie Edmund Rumpler, Hans Ledwinka, Gustav Röhr oder Joseph Ganz aber favorisierten strömungsgünstige Konstruktionen, die auch mit geringer Motorleistung höhere Geschwindigkeiten erreichen konnten.

Hans Nibel und Max Wagner hatten bereits 1922 bei Benz einen Mittelmotor-Rennwagen (Benz RH) gebaut und damit gezeigt, dass unkonventionelle Ideen erfolgversprechend waren. Sie nutzten ihre Erfahrung und konstruierten einen kompakten Heckmotorwagen.

Im März 1934 konnten sie das Ergebnis an der Automobil- und Motorradausstellung in Berlin in Form des Typs 130 der Baureihe W 23 präsentiert sehen.

Zukunftsweisend

Ein Zentralrohrrahmen diente als Chassis. Vorne führten Einzelradaufhängungen mit zwei quer-

liegenden Blattfedern die Räder, während hinten eine Pendelachse mit Schraubenfedern Dienst tat. Der Reihenvierzylinder war wassergekühlt und wies eine seitliche Nockenwelle und stehende Ventile auf. 70 mm Bohrung und 85 mm Hub ergaben 1308 cm³ und lieferten mit einem Steigstromvergaser bei einer Verdichtung von 1:6.6 26 PS, wenn 3400 Umdrehungen erreicht waren. Diese Motorkonstruktion wurde noch bis im Jahr 1957 im Mercedes-Benz 180 verwendet.

Die Kraft wurde über ein vor dem Motor montiertes Dreiganggetriebe mit zusätzlichem Schongang auf die Hinterachse übertragen. Ein Kardantunnel entfiel genauso wie der Kühler vorne, denn der Wasserkühler sass im Motorraum. So war vorne im Bug Platz für Gepäck und das Reserverad.

Luxus fürs Volk?

Mit 4,037 m Länge und 1,52 m Breite bei 1,51 m Höhe war der Mercedes-Benz 130 äusserst kompakt geraten. Das Fahrgestell allein wog 540 kg, der komplette Wagen 980 kg. Das Werk nannte eine Höchstgeschwindigkeit von 92 km/h. Mit 3425 Reichsmark war die Limousine keineswegs billig, das Fahrgestell alleine kostete 2800 Reichsmark. Entsprechend konnte auch einiges an Komfort und Ausrüstung er-

wartet werden. Mit hydraulischen Bremsen, Zentralschmierung und Frischluftheizung konnte der Mercedes auch einiges bieten.

Kritik am Fahrverhalten

Der weit hinten montierte Motor führte allerdings mit der Pendelachse zu einem nicht ganz einfach beherrschbaren Fahrverhalten, sodass manch einer der 130-Piloten unvermittelt vom Heck überholt wurde. Kein Wunder, denn auf der Vorderachse ruhten nur 35% des Gewichts. Daher führte man bereits 1935 eine umfangreiche Modellpflege durch, bei der nicht nur die Fahrwerksabstimmung modifiziert, sondern auch die Lenkung indirekter ausgelegt wurde. Gleichzeitig wertete man auch die Innenausstattung mit zwei grossen Rundinstrumenten mit hellen Zifferblättern, zusätzlicher Belüftung





und bequemer gepolsterten Sitzen mit Verstellmöglichkeit während der Fahrt auf. Bis April 1936 wurden insgesamt 4298 Mercedes-Benz 130 gebaut.

Unterwegs

Schwarz steht ihm gut, dem Mercedes-Benz 130, aber richtig schön ist er trotzdem nicht. Seine Form erinnert vor allem von vorne mit der runden Motorhaube und den angebauten Kotflügeln ein wenig an den VW Käfer, etwas unglücklich wirkt das Heck ab der C-Säule, das wie nachträglich angeklebt wirkt. Im Innern merkt man von derartigen Schönheitsmängeln wenig, man freut sich über die bequemen Sitze und die helle Innenausstattung. Die beiden grossen Rundinstrumente informieren über Geschwindigkeit, Öldruck und Benzinstand, die rechte Hand ergreift den langen Schalthebel, um nach dem Starten des Motors den ersten Gang (links hinten) einzulegen. Und los gehts. Gang 1 und 2 sind unsynchronisiert, nur der dritte und der Schnellgang, der die Tourenzahl nochmals um einen Drittel



absenkt, lassen sich anstandslos geräuschlos schalten.

Insgesamt fühlt sich der Heckmotor-Mercedes deutlich jünger an, als sein Jahrgang vermuten lässt. An die Grenzen des Fahrwerks wagen wir uns bei der gemütlichen Probefahrt nicht heran. Mit rund 10 Metern Wendekreis wirkt der Viersitzer agil, die hydraulisch angesteuerten Bremsen verzögern altersgerecht. In Fahrt verwöhnt der Wagen mit einem vergleichsweise geringen Geräuschpegel.

Auf den Hintersitzen möchte man als Langbeiner nicht lange verweilen und der Kofferraum bietet für die lange Reise nicht allzu viel Stauraum, auch die Sicht nach hinten wird durch das kleine Heckfenster arg eingeschränkt.

Der noch innovativere Zwischenschritt

Nibel und Wagner aber wollten mehr, sie versprachen sich wohl einen Popularitätsgewinn mit Motorsportserfolgen. Durch Drehen der



Motor-Getriebeeinheit entstand 1933/34 eine zweiplätziges Mittelmotor-Sportlimousine namens 150 (W 30). Den Hubraum vergrößerten sie auf 1,5 Liter, die Leistung stieg dank hängenden Ventilen, obenliegender Nockenwelle und Doppelvergaser auf eindrucksvolle 55 PS. Im Juli 1934 errang der Mercedes-Benz 150 vier Goldmedaillen bei der 2000-km-Fahrt durch Deutschland, am Lenkrad sassen Leute wie Hermann Lang und Otto Kasbaum. Hans-Joachim Bernet errang im August 1934 den Sonderpreis für den bestplatzierten geschlossenen Wagen bei der Fernfahrt Lüttich–Rom–Lüttich, auf Teilen der Strecke fuhr er sogar an der Spitze.

Sechs Exemplare des geschlossenen Typs 150 sollen insgesamt gebaut worden sein, überlebt hat keines. Dazu kamen fünf 150 Sportroadster (W 130), die auf derselben technischen Basis entstanden, wobei es gut sein kann, dass einige

dieser offenen Sportwagen auf Fahrgestellen des geschlossenen 150 basierten. Mindestens einer dieser gegenüber der Limousine 130 doppelt so teuren Sportroadster hat überlebt.

Der ausgefeilte Schluss

Im Februar 1936 erschien der Mercedes-Benz 170 H, der zur Unterscheidbarkeit zum Frontmotor-170 (V) erstmals offiziell das «H» in der Typenbezeichnung aufwies. Der Motor hatte nun 1697 cm³, die Leistung stieg auf 38 PS bei 3400 Umdrehungen. Konstruktiv entsprach dieser Vierzylinder dem des 130.

Gegenüber dem Vorgänger zeigte sich der 170 H in vielen Punkten verfeinert. Die Karosserie wies (vor allem am Heck) gefälligeren Rundungen auf und die Winker waren in den Aufbau integriert.

Trotz vieler Korrekturen blieb das Fahrverhalten aber gewöhnungsbedürftig, die Kunden zogen dem Heckmotortyp die Frontmotoralternative mit konventioneller Optik vor. Gerade einmal 1507 170 H konnten gebaut werden, dann war im Oktober 1939 endgültig Schluss. Und der Weg frei für den Volkswagen, der es nach dem 2. Weltkrieg mit demselben Konzept auf über 20 Millionen produzierte Exemplare schaffte.

Und doch ging der Heckmotor-Mercedes 170 H nochmals in die Geschichte ein, denn Dipl. Ing. Karl Schlör nutzte das Fahrgestell, um einen luftwiderstandsarmen Versuchswagen für die Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen zu bauen. 146 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden gemessen – nicht schlecht für 38 PS!

Wir danken der Oldtimer-Galerie Toffen für die Gelegenheit zur Probefahrt.

Quelle: SwissClassics

Nr. 56-4/2016

Text: Bruno von Rotz

Bilder: Daniel Reinhard,

Daimler AG/Werk





Beispiel Scania

Die neue LKW-Generation

Nutzfahrzeuglenkende sind vielfach beruflich und termingebunden unterwegs. Sie sind, wie auch die restlichen Verkehrsteilnehmenden, unterschiedlich erfahren. Sie lenken Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Dimensionen ein ganz besonderes Können voraussetzen.

Den Machern des *FL-magazins* ist es ein Anliegen, die Schweizer Fahrlehrerschaft über Entwicklungen, Trends und grundlegende Neuerungen auch im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge zu informieren. Diesmal mit tiefgreifenden Verbesserungen und eindrucksvollen Werten anhand von Scania-Trucks.

Next Generation

Die Spannung vor dem Roll-out war gross. Beim Entwickeln einer neuen Truck-Generation ist das Design nur eine der Komponenten, die zu einem positiven Gesamtergebnis führen. Nicht umsonst hatte man bei der schwedischen Traditionsmarke Scania rund zehn Jahre Entwicklungsarbeit geleistet und etwa 2,5 Milliarden Schweizer Franken investiert. Selbstverständlich erging es auch anderen Truckherstellern bei

ihren Kompletterneuerungen ähnlich. Wie gross die Unterschiede tatsächlich sind und wie der Markt auf Neuerungen reagiert, weist sich meist erst im Laufe der Zeit.

Messlatte hoch gelegt

Die Vorgaben für die neue Generation schienen bei Scania aber klar gegeben und die Latte der Ansprüche hoch gelegt. Letztendlich wurde jeder Bereich, wie Motoren, Aerodynamik, Handling, Mechanik und Elektronik, die Wahl der Materialien und die Sicherheit, bis ins letzte Detail untersucht und verbessert. Beim Design stand der Wiedererkennungswert der Marke an oberster Stelle. Dann gab es natürlich technische, gesetzliche und wirtschaftliche Vorgaben, die die Gestaltungsaufgaben nicht unbedingt leichter machten. Unser gesamthafter Eindruck, auch wenn vieles Geschmackssache oder Gefühlssache ist, fiel durchaus sehr positiv aus. Dazu gehören auch das Fahrerische, das Handling und der Wohlfühlfaktor. Entscheidend ist das Gesamtpaket und sehr weit oben auf der Rangliste die Wirtschaftlichkeit.



Konsequente Kundenorientierung

Mit der neuen LKW-Generation baut Scania das Angebot weiter aus. Dank des modularen Systems kann das Unternehmen mit mehr Leistungsstufen, einer besseren Vernetzung und einem umfangreichen Programm an produktionssteigernden Dienstleistungen und nachhaltigen Transportlösungen in der vom starken Wettbewerb geprägten Transportbranche aufwarten. Und somit das Angebot exakt an jedes Transportgeschäft seiner Kunden anpassen. Scania verspricht, dass die Kunden ihre Aufträge stets so nachhaltig und profitabel wie möglich ausführen können – unabhängig von Branche und Anwendungsbereich.

Henrik Henriksson, Präsident und CEO von Scania erklärt: «Es handelt sich zweifellos um die grösste Investition in der 125-jährigen Firmengeschichte. Wir orientieren uns konsequent an unseren Kunden».

Sofort nach der Präsentation wurde die Produktion des neuen LKW im Scania-Werk in Södertälje aufgenommen. Der Fokus lag zunächst auf Fahrzeugen und Dienstleistungen für den Fernverkehr. Zusätzliche Optionen wurden laufend mit zunehmender Anpassung und Umstellung von weiteren Scania-Werken eingeführt.

Premium: neu definiert

«Hinter dieser Einführung steckt eine enorme Entwicklungsarbeit unserer Ingenieure», betont Henrik Henriksson. «Die auffälligste Neuheit sind natürlich unsere neuen Fahrerhäuser. Die eigentliche Innovation besteht jedoch in der Einführung neuer Technologien, Dienstleistungen und Einblicke, die unseren Kunden helfen werden, sich einen Überblick über ihre eigenen Kosten und Umsätze zu verschaffen. Ziel ist es, unseren Kunden eine nachhaltige Profitabilität zu ermöglichen, die unabhängig von Auftragstyp oder Einsatzbedingungen erzielt werden kann. Wir betrachten die Fahrzeuge unserer Kunden stets als Teil des Ganzen und tragen dem durch Qualität, Verfügbarkeit und eine Reihe von bewährten Dienstleistungen, wie Werkstattservices und Fahrtrainings, sowie vernetzte Dienste Rechnung. Durch unser neues Angebot an Produkten und Services wird der Begriff «Premium» in der LKW-Branche neu definiert.»

Fünf Prozent weniger Verbrauch

Unter den vielen Verbesserungen, die Scania vorstellt, sticht eine besonders heraus: die Senkung des Dieselmotorkraftstoffverbrauchs um fünf Prozent. Erreicht wird dies unter anderem durch optimierte Antriebsstränge und eine verbesserte Aerodynamik. Am European Truck Challenge ETC schwang der neue Scania als Verbrauchssieger beim Dieselmotorkraftstoffverbrauch obenauf.



Motorentechnologie und Fahrerhäuser

Alle Euro-6-Motoren der neuen LKW-Baureihe von Scania verfügen über ein neues Motor-managementsystem und komplett überarbeitete Komponenten wie Verbrennungsräume, Injektoren oder Ladeluftkühler. Die dadurch verbesserte Kühlleistung bei den neuen Fahrerhäusern sorgt für ein Einsparpotenzial beim Kraftstoff von durchschnittlich drei Prozent. Dies wirkt sich positiv auf die Profitabilität aus.

Effizienter Antriebsstrang

Scania stellt ausserdem eine neue Version seines 13-Liter-Motors mit 500 PS und SCR-only vor. Zu den weiteren Neuerungen zählt eine neue Schaltfunktion, die schnelleres Schalten mit Scania Opticruise ermöglicht.

«Durch die neuesten Verbesserungen können wir eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs von rund drei Prozent für alle Dieselmotoren unserer neuen LKW-Baureihe garantieren», erklärt Björn Westman, Head of Engine Development bei Scania. «Hinzu kommen weitere verbrauchs-senkende Neuerungen, wie beispielsweise eine optimierte Aerodynamik oder die Möglichkeit, eine Achse mit schnellerer Übersetzung – 2,35 – für Situationen zu wählen, in denen die entsprechenden Fahrbedingungen gegeben sind, sowie exakt abgestimmte Konfigurationen für jede Transportaufgabe.»

Abgasnachbehandlung

Bei allen vier 13-Liter-Motoren und der neuen Ausführung des 500-PS-Kraftpakets setzt Scania bei der Abgasnachbehandlung auf eine reine SCR-Lösung. Der Grund hierfür sind die positiven Erfahrungen, die Scania mit dieser Technologie gemacht hat, wie beispielsweise ein niedrigerer Verbrauch und eine noch höhere Zuverlässigkeit durch SCR-only.

SCR

Der Begriff selektive katalytische Reduktion (englisch selective catalytic reduction, SCR) bezeichnet eine Technik zur Reduktion von Stickoxiden in Abgasen von Feuerungsanlagen, Müllverbrennungsanlagen, Gasturbinen, Industrieanlagen und Verbrennungsmotoren. Die chemische Reaktion am SCR-Katalysator ist selektiv, das heisst, dass bevorzugt die Stickoxide (NO, NO₂) reduziert werden, während unerwünschte Nebenreaktionen wie die Oxidation von Schwefeldioxid zu Schwefeltrioxid weitgehend unterdrückt werden. (Wikipedia)

Stets optimale Öltemperatur

«Unser 13-Liter-Reihenmotor liefert mit einer reinen SCR-Lösung und einem robusten Turbolader mit fester Geometrie eine ausge-



zeichnete Leistung», zeigt sich Björn Westman überzeugt. «Mit dieser Erweiterung bieten wir leistungstechnisch ein Konzept an, das für sehr viele Kunden in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen interessant ist.» Zu den Neuerungen zählen ein überarbeiteter Brennraum und neue Injektoren, die für eine Einsparung von 0,2 bis 0,5 Prozent Kraftstoff sorgen.

Die allgemein höhere Betriebstemperatur und die thermostatische Ölkühlung ergeben weitere Einsparungen. Die Kühlerlüfter (in einigen Fällen mit grösserem Durchmesser), die nun anstelle einer energieintensiven Übersetzung direkt angetrieben werden, leisten einen weiteren Beitrag. Dies kann zu einer Kraftstoffersparnis von bis zu einem Prozent führen, da selbst bei niedriger Leistung und niedrigen Aussentemperaturen stets eine optimale Öltemperatur gegeben ist.

Bis zu 2000 Liter Diesel weniger

«Zusätzlich zu den Modifizierungen am Motor können Kunden mit weiteren Einsparungen von einigen Prozenten rechnen», so Björn Fahlström, Vice President Product Management bei Scania Trucks. «Auch in die Aerodynamik und in intelligentes Motormanagement wurde sehr viel investiert. Verglichen mit dem heutigen Scania Streamline – unserem äusserst effizienten Fernverkehrs-LKW mit Euro-6-Motor – beläuft sich die Kraftstoffeinsparung insgesamt auf rund fünf Prozent. Bei einem typischen LKW im Fernverkehr, der im Jahr 150 000 Kilometer

zurücklegt, sind dies gut 2000 Liter Dieseldieselkraftstoff weniger und in der Folge erheblich niedrigere Kraftstoffkosten.»

In 0,4 Sekunden schalten

Eine weitere grosse Neuheit ist die Einführung einer serienmässigen Vorgelegewellenbremse beim automatisierten Opticruise-Getriebe. Die Technik ist unkompliziert und macht in puncto Fahrerlebnis und Leistung einen grossen Unterschied. Dank Vorgelegewellenbremse und Software-Neuerungen kann das bewährte Getriebe für Fernverkehr-LKW, das GRS905, innerhalb von 0,4 Sekunden einen Gang hochschalten.

Die Verwendung einer Vorgelegewellenbremse sorgt nicht nur für kürzere Schaltzeiten, sondern auch für verbessertes Aufrechterhalten des Ladedrucks – und das bei noch weicherem Schaltgefühl. Diese Funktion garantiert sowohl besseres Handling beim Fahren unter erschwerten Bedingungen als auch eine höhere Leistung im Strassenbetrieb sowie verbessertes Anfahren und Beschleunigen an Steigungen.

Abstandsregelung Scania ACC

Diese wurde grundlegend überarbeitet. Das System ist nun auch für niedrige Geschwindigkeiten bis hin zum Stillstand des Fahrzeugs ausgelegt. Dies erweist sich bei zäh fliessendem Verkehr oder im Stau als grosse Hilfe.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

Quelle: Scania



Étude sur la sécurité

La distraction au volant plus dangereuse que l'alcool

Cinq ans après sa première étude sur la sécurité, le Centre technologique Allianz (CTA) a de nouveau analysé la distraction au volant dans le cadre d'une enquête représentative réalisée en Allemagne, en Autriche et en Suisse. Selon l'étude, les smartphones et le développement de la technologie et des fonctions de divertissement dans les véhicules augmentent le risque d'accidents.

L'alcool, qui diminue l'aptitude à la conduite, constituait jusqu'à présent la principale cause d'accident. Désormais, la distraction liée aux smartphones et aux systèmes de navigation doit être considérée comme plus dangereuse. La nouvelle étude sur la sécurité routière du Centre technologique Allianz (CTA) révèle que le risque d'accidents augmente sensiblement si le conducteur fait davantage attention à des dispositifs techniques qu'à la route. Par exemple, 60% des conducteurs accidentés au cours des trois dernières années avouent avoir manipulé leur téléphone portable au volant. Cette part est de 37% chez ceux qui n'ont pas eu d'accidents. «Plus la technologie embarquée est variée et son utilisation complexe, plus la distrac-

tion de la route est grande», affirme Markus Deplazes, responsable Sinistres d'Allianz Suisse.

Davantage de blessés graves dus à la distraction qu'à l'alcool

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), plus de 250 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses en 2015, dont 30 en raison de l'ébriété de l'un des protagonistes. Sur la même période, 19 décès et quelque 450 blessés graves ont été recensés dans des accidents liés à une distraction (alcool: 320 blessés graves). «Aujourd'hui, notre société ne tolère plus l'alcool au volant. Nous devons adopter la même attitude avec l'utilisation des téléphones portables», déclare Markus Deplazes.

Les portables constituent un risque au volant

D'après la nouvelle enquête représentative d'Allianz, environ 40% des conducteurs suisses enfreignent les règles sur le téléphone portable au volant et près des trois quarts des personnes interrogées (76%) sont régulièrement distraits par l'utilisation de la technologie embarquée. Plus d'une personne sur trois (40%) manipule le système de navigation pendant la conduite et près d'une sur deux recherche une station de radio ou actionne l'autoradio grâce au menu de l'ordinateur de bord. Certains conducteurs lisent, voire écrivent régulièrement des SMS sur leur smartphone pendant qu'ils sont au volant (respectivement 20% et 7%). Quelque 30% consultent leur téléphone portable pour savoir qui vient de leur envoyer un message. On constate également que plus d'un conducteur sur deux (52%) est distrait par des passagers qui téléphonent. Les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans arrivent en tête de classement dans presque toutes les catégories; il en ressort que les enfants du numérique («digital natives») se laissent assez souvent et facilement distraire par les outils de communication modernes. Les grands rouleurs, qui tendent eux aussi à être fortement distraits par d'autres activités, constituent un autre groupe particulièrement à risque. «Chaque seconde où l'on perd la route des yeux peut être fatale», précise Markus Deplazes.

Créances

Dans ce contexte, Allianz exige que les fonctions critiques en termes de sécurité, telles que la saisie d'une destination dans le système de navigation ou la consultation d'Internet via l'ordinateur de bord, soient désactivées pour le conducteur pendant le trajet. Le confort d'utilisation des appareils mobiles et embarqués ainsi que les applications des différents constructeurs automobiles devraient être har-

monisés et simplifiés. De plus, tous les nouveaux véhicules devraient être équipés de systèmes avancés de freinage d'urgence. Les études du CTA ont révélé que la généralisation de ces systèmes permettrait d'éviter plus d'un tiers des collisions par l'arrière ou d'en réduire les conséquences.

À propos de l'étude

La version complète de l'étude sur la distraction causée par les technologies modernes d'information et de communication et l'interaction sociale des conducteurs («Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern»), réalisée par Jörg Kubitzki et Wolfgang Fastenmeier, ainsi que des illustrations et des informations complémentaires, sont disponibles sur demande par voie électronique.

Pour cette étude sur la sécurité, le Centre technologique Allianz a effectué avec les instituts Mensch-Verkehr-Umwelt (MVU) et Makam Research une enquête représentative auprès de 1600 automobilistes en Suisse, en Autriche et en Allemagne.

Davantage de blessés graves dus à la distraction qu'à l'alcool en Suisse

- 40% des automobilistes suisses enfreignent les règles sur le téléphone portable au volant.
- 76% des personnes interrogées sont distraites par la technologie embarquée.
- Les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans et les grands rouleurs sont particulièrement exposés.

Source: Allianz Suisse

Plus de réussite au «Sensi» avec

let's drive

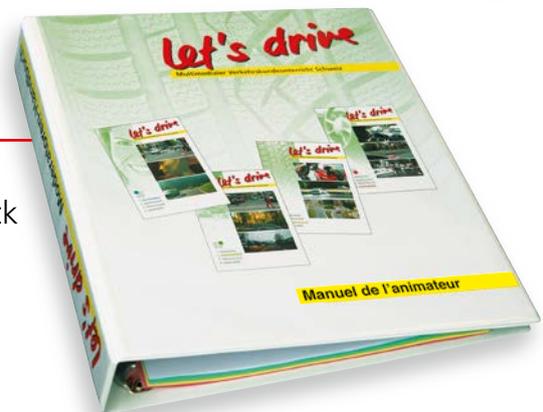
Livrets élève

- 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



Studio sulla sicurezza Allianz

Le distrazioni al volante sono più pericolose dell'alcol

A cinque anni dal primo studio sulla sicurezza, il Centro Tecnologico Allianz (AZT) torna ad occuparsi della distrazione alla guida nel quadro di un sondaggio rappresentativo condotto in Germania, Austria e Svizzera. L'uso degli smartphone, il sempre maggior numero di dispositivi tecnologici e le varie funzioni di intrattenimento disponibili a bordo dei veicoli aumenterebbero il rischio di incidenti, conclude lo studio.

Finora il consumo di alcol rappresentava la prima causa di incidente. Oggi invece la palma del rischio va all'uso di smartphone e navigatori. Il nuovo studio sulla sicurezza stradale del Centro Tecnologico Allianz (AZT) dimostra che il rischio di avere un incidente aumenta sensibilmente se il conducente distoglie l'attenzione dal

traffico per rivolgerla ai dispositivi tecnologici. Il 60% degli automobilisti che hanno avuto un incidente negli ultimi tre anni ha dichiarato ad esempio di usare il cellulare con le mani mentre guida. Il dato scende al 37% nei conducenti che non hanno invece avuto sinistri. «Più funzionalità offre la tecnologia e più complesso è il funzionamento dei dispositivi, più aumenta il rischio di distrarsi al volante», precisa Markus Deplazes, direttore Sinistri di Allianz Suisse.

La distrazione alla guida causa più feriti gravi dell'alcol

Secondo l'Ufficio federale delle strade (USTRA), lo scorso anno in Svizzera sono morti più di 250 utenti della strada a causa di incidenti, nel 30% dei casi perché una delle persone coinvolte nel sinistro era sotto l'effetto dell'alcol. Nello stesso periodo, la distrazione ha mietuto 19 vittime. Nel medesimo arco di tempo, però, i feriti gravi a causa di disattenzione sono

stati circa 450, contro i 320 dovuti ad alcol. «Mettersi alla guida dopo aver bevuto non è più accettato socialmente. Lo stesso dovrebbe accadere per l'utilizzo dei cellulari al volante», sostiene Deplazes.

Pericolosità degli smartphone

Secondo il nuovo sondaggio rappresentativo condotto da Allianz, circa il 40% degli automobilisti infrange le norme sull'uso del cellulare alla guida e il 76% si distrae abitualmente per utilizzare la tecnologia di bordo del veicolo. Più di una persona su tre (40%) imposta il navigatore mentre guida e quasi una persona su due cerca o utilizza la radio sul computer di bordo. Altra usanza diffusa è quella di controllare gli SMS mentre si è al volante (20%) e addirittura di scriverli (7%). Circa il 30% controlla se qualcuno l'ha cercato.

Sorprende che più della metà degli intervistati (il 52%) dichiara di sentirsi distratta se i passeggeri parlano al telefono mentre guida. In cima alla classifica in quasi tutte le categorie troviamo i giovani conducenti tra i 18 e i 24 anni: i «figli dell'era digitale» sarebbero i più inclini a farsi distrarre dai moderni strumenti di comunicazione, cosa che accadrebbe spesso ed evidentemente volentieri. Un altro gruppo particolarmente a rischio è quello di chi viaggia frequentemente per lavoro, che indulgerebbe spesso in attività che costituiscono fonte di distrazione. Come sottolinea Markus Deplazes: «Ogni secondo in cui distogliamo la concentrazione dal traffico può avere conseguenze fatali.»

Crediti

Per questo motivo Allianz chiede che le funzionalità critiche per la sicurezza come l'inserimento della destinazione sul navigatore, per esempio, o la possibilità di usare Internet dal computer di bordo, siano disattivate per il conducente durante la guida. L'ergonomia dei dispositivi mobili e della dotazione di bordo e le

applicazioni delle diverse case automobilistiche dovrebbero inoltre essere armonizzate e semplificate. Secondo gli esperti Allianz tutte le nuove automobili dovrebbero inoltre montare sistemi di frenata di emergenza assistita – un accorgimento che, se applicato a tutte le nuove automobili, consentirebbe di evitare più di un terzo dei tamponamenti o di limitarne almeno le conseguenze.

Lo studio

La versione integrale dello studio sulla distrazione al volante causata dalle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione e sull'interazione sociale degli automobilisti («Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrern»), condotto dal dott. Jörg Kubitzki e dal prof. Wolfgang Fastenmeier, corredata da materiale grafico e ulteriori informazioni, è disponibile su richiesta in formato elettronico.

Per questa edizione dello studio sulla sicurezza, il Centro Tecnologico Allianz ha condotto insieme all'istituto Mensch-Verkehr-Umwelt (MVU) e a Makam Research un sondaggio rappresentativo che ha coinvolto quasi 1600 automobilisti in Austria, Svizzera e Germania.

La distrazione alla guida causa più feriti gravi dell'alcol a la Svizzera

- Il 40% degli automobilisti svizzeri infrange le norme sull'uso del cellulare alla guida.
- Il 76% degli intervistati si sente distratto dalla tecnologia.
- Le categorie più a rischio sono i giovani conducenti tra i 18 e i 24 anni e chi viaggia spesso per lavoro.

Fonte: Allianz Suisse

Inserenten	Seite
Amag, Schinznach	5
Brunner Medien AG, Kriens	13,36
Driveswiss, Wohlen	17
Gränzelos, Hochfelden	17
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Knaus, Grub SG	24
Trütsch, Zürich	17
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	17

Autoren	Seite
Bucheli, Erwin	20
Grob, Rolf	30
Guerrini, Rinaldo	6, 10, 14
von Arx, Michael	39
von Rotz, Bruno	26

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:
FL-magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Danila Bumbacher, Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@fl-magazin.ch

Inserate:

Armin Rüfenacht, Tel. 041 318 34 85
a.ruefenacht@fl-magazin.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 3700 Exemplare
Verbreitung: 3661 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 5. Mai 2017
Erscheinungstermin 9. Juni 2017



Webseite: Reduce to the max

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

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

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

Und was will die Mehrheit? Einen Fahrlehrer auswählen oder einen Kurs besuchen. Alles andere ist Beilage.



*Michael von Arx betreibt den Schweizer Fahrlehrervergleich und ist Experte für Online-Marketing.
www.fahrlehrervergleich.ch*

verkehrstheorie.ch – ideal für den Wiederverkauf und im Unterricht

Die bewährten Lehrmittel für die Basis-Theorieprüfung Kat A1, A + B – mit den aktuellsten Prüfungsfragen der asa 2016/17



Für jeden das Richtige!



asa-Original-Prüfungsfragen
2017
 Info der asa:
Die Gültigkeit der Prüfungsfragen 2016/17 wird bis auf Weiteres verlängert.
 Dank Online-Update bleibt die Software während dem ganzen Jahr aktuell!

- ☉ 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 	CD 	BOOKS+CD 	STICK 	APP
VP: CHF 39.–	VP: CHF 59.–	VP: CHF 72.–	VP: CHF 69.–	«Auto Theorie»

verkehrstheorie.ch
Offizieller asa-Lizenznehmer
 hänni mikhal verlag gmbh
 Kirchmätteliweg 2
 3653 Oberhofen