

Ausbildung

A word cloud featuring various terms related to driving theory and practical driving. The words are arranged in a circular pattern, with some appearing more prominently than others. The terms include: 'Kosten' (Costs), 'Vorteile' (Advantages), 'Theorieausbildung' (Theory training), 'Probe' (Test), 'Fahrlehrer' (Driving instructor), 'Führer' (Driver), 'reduzieren' (Reduce), 'Führerprüfung' (Driving license exam), 'OPER' (likely part of 'Operation'), 'Lernfa' (likely part of 'Lernfahrt' - learning drive), 'Qual' (likely part of 'Qualität' - quality), 'Theorie' (Theory), 'Fahrschüler' (Driving student), and 'Führer' (Driver). The words are in various colors (blue, green, yellow, orange, red) and sizes, creating a dynamic visual effect.

Autofahren lernen Wo bleibt die Nachhaltigkeit?

6

A word cloud visualization of terms related to the OPERA-3 project. The words are arranged in various sizes and orientations, with colors ranging from dark blue to yellow. The most prominent words include "Führerausweis", "Qualität", "OPERA-3", "Fahrerprüfung", "Kursdauer", "Vernehmlassung", "Praktische", "Nachteile", "Lernfahrten", "Theorieprüfung", "Fahrerschüler", "Fahrerbegleiter", "Probe", "Führer", "reduziere", "VKU", "WAB", "UVEK", and "V".



Marketing

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:

Wordle.net
Thinkstock

Das Berufsbild der Fahrlehrerschaft nach OPERA-3

Am 27. April 2017 war es endlich soweit: die lang ersehnte Vernehmlassung von OPERA-3 konnte beginnen. Gemäss Mitteilung des Bundesrates sollen mit dem Vorstoss neben «der qualitativen Verbesserung» auch «administrative Vereinfachungen» in der Fahrausbildung erreicht werden.

Erst wurde von allen Seiten lautstark kritisiert, dieser Schritt hätte viel zu lange gedauert. Jetzt sind Stimmen zu hören, der Bundesrat würde am Ziel vorbei politisieren und sich gar zum Totengräber der doch ohnehin in vielen Belangen benachteiligten Fahrlehrerschaft missbrauchen lassen. Es allen recht zu machen bleibt auch in dieser Causa ein Unterfangen.

Nun wird sich zeigen, ob dem Aufruf des Präsidenten des Dachverbandes der Schweizer Fahrlehrer Taten folgen, oder ob er verhallt. Denn er hat die Sektionen und deren Präsidenten aufgerufen, zum eingereichten «Revisionspaket zur Fahrausbildung» kritisch Stellung zu beziehen. Und wenn der Dachverband nach dem jüngst installierten Berufsbildungsfonds seine Position in Bundesbern weiter festigen will, sind seine Mitglieder gut beraten, dem Aufruf ihres Präsidenten zu folgen.



Werner Kirschbaum

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter

Editorial	3
Ausbildung	
Autofahren lernen – Wo bleibt die Nachhaltigkeit?	6
Bundesrat optimiert Fahrausbildung	10
Prävention	
Im Kreisel werden Velos besonders häufig übersehen	13
Wissen	
Markierungen auf der Fahrbahn – Kunst oder Notwendigkeit?	16
News	
Verkehrshaus der Schweiz – Halle Strassenverkehr neu inszeniert	18
Marketing	
Influencer Marketing für Fahrlehrer	20
Klassik	
Mit Familienanschluss – BMW 328 Engelhard	22
Nutzfahrzeuge	
Gigaliner – bald auch in der Schweiz?	28
Parte italiana	34
Partie française	36
Online-Ratgeber	39



MIT DIESEN KURSEN FAHREN SIE BESSER.



Das Neuste zu EcoDrive erfahren sowie Elektroautos und Fahrzeuge mit anderen alternativen Antrieben testen. Die Kurse sind an die Weiterbildung für Fahrlehrer, Moderatoren und Eco-Trainer anrechenbar. Jetzt anmelden auf ecodrive.ch/kurse

ecodrive.ch

coop
pronto

energieschweiz
Unter Engagement unsere Zukunft.

Sie wollen die komplette Fahrlehrerschaft der Schweiz erreichen? Dann sind Sie hier richtig!

FL-Magazin

Media-Informationen 2017

Preisliste
Erscheinungsplan
Redaktion/Verlag/Verbreitung



Fordern Sie noch heute die
aktuellen Media-Informationen
für Ihre Planung an.

Unser Mediaberater gibt Ihnen
gerne Auskunft:
Armin Rüfenacht, 041 318 34 85,
a.ruefenacht@bag.ch

Autofahren lernen

Wo bleibt die Nachhaltigkeit?

Wer regelmässig auf Schweizer Strassen unterwegs ist, kann feststellen, dass sich nicht alle Verkehrsteilnehmenden regelkonform verhalten. Dann kommt es zu gefährlichen Konfliktsituationen und Unfällen.

Nicht selten werden Fahrlehrer/innen darauf angesprochen, was Fahrschüler/innen heutzutage in der Fahrschule noch lernen. Viele äussern Zweifel, wie jemand eine Führerprüfung erfolgreich ablegen konnte und was in der Fahrschule vermittelt wurde, wenn man das tägliche Verhalten im Strassenverkehr genauer beobachtet. Auch Fahrlehrer/innen erleben täglich Fahrmanöver von anderen Verkehrsteilnehmenden, die ihnen die Haare zu Berge stehen lassen.

Grundregeln oft missachtet

Konfliktpotenzial im Strassenverkehr ist bekanntlich genügend vorhanden. Nehmen wir als Beispiel den Vortritt. Eine der häufigsten Unfallursachen im Innerortsverkehr ist die Vortrittsmissachtung. Gemäss diversen Untersuchungen (bfu, TCS, AXA) führt dies immer wieder zu Unfällen, da besagte Fahrzeuglenker nicht einmal die elementaren Grundregeln des Vortritts kennen oder befolgen.



Opfer der technischen Entwicklung?

Die Fahrlehrer/innen wundert dies seit den 1990er-Jahren nicht. Denn mit der Umstellung der Theorieprüfung von Lehrheften und Lösungsbögen (Bögeln) auf digitale Medien scheint nicht nur das Interesse der Lernenden auf nahe null gesunken zu sein. Auch die Nachhaltigkeit der Theorieprüfung kann seitdem stark in Zweifel gezogen werden. Ein Blick über die Grenzen zum nördlichen Nachbarn Deutschland zeigt, dass die theoretische Ausbildung über 20 Lektionen umfasst.

Wird mit OPERA-3 alles besser?

Ist die Ausbildung zu oberflächlich, die Führerprüfung zu einfach? Vergessen die Fahrzeuglenkenden, was sie in der Fahrschule gelernt haben? Oder müssen wir uns keine Sorgen machen, denn mit OPERA-3 wird alles besser? Die bereits mehrfach verschobene Vernehmlassung des Projekts OPERA-3 wurde nun endlich am 26. April 2017 auf den Weg gebracht und soll bis zum 26. Oktober 2017 abgeschlossen sein. Im Rahmen von OPERA-3 werden Optimierungsmassnahmen für die erste Ausbildungsphase und Verbesserungen in der zweiten Phase angestrebt.

Die fünf Schritte zur Erlangung des Führerausweises für Personenwagen

(gemäss Vernehmlassungsvorlage Bundesrat vom 26.4.2017)

5 Definitiver Führerausweis

- Mindestalter 21 Jahre
- Voraussetzung: Kein Ausweisentzug in der Probezeit
- Definitiver Führerausweis zeitlich unbeschränkt gültig

4 Führerausweis auf Probe

- Mindestalter 18 Jahre
- Probezeit drei Jahre
- Obligatorisch: Ein Weiterbildungstag innerhalb der ersten sechs Monate der Probezeit

3 Praktische Führerprüfung

- Mindestalter 18 Jahre
- Voraussetzung 1: Absolvierung der zwei obligatorischen Fahrstunden
- Voraussetzung 2: Wer unter 25 Jahre ist, muss seit mindestens einem Jahr mit dem Lernfahrausweis Praxis gesammelt haben

2 Fahrtechnische Grundschulung («Fahrschule»)

- Voraussetzung: Lernfahrausweis (unbeschränkt gültig), Nothelferausweis
- Mindestalter 17 Jahre
- Mindestanforderung: Zwei obligatorische Fahrstunden mit professionellem Fahrlehrer

1 Verkehrskundeunterricht und Theorieprüfung

- Mindestalter 16 Jahre
- Kursdauer 8 Stunden, verteilt auf mehrere Module
- Theorieprüfung (zeitlich unbeschränkt gültig)
- bestandene Prüfung berechtigt zum Bezug des Lernfahrausweises

Grafik: www.astra.admin.ch



Sehen Sie dazu bitte auch die Medienmitteilung des Bundesrates auf Seite 10 und 11 dieser Ausgabe. Den erläuternden Bericht (54 Seiten) können Sie unter www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2864/VZV-OPERA-3_Erl.-Bericht_de.pdf abrufen.

Chance verpasst?

Wird nun mit Opera-3 die Fahrausbildung und insbesondere die theoretische Ausbildung als Fundament nachhaltiger, zumal eine Anpassung der Theorieprüfung für Kat. B nicht mehr explizit erwähnt wird? Wäre das nicht die Chance, mit Blick auf unsere europäischen Nachbarn ein solides Fundament in die Fahrausbildung zu bringen?

Die Revisionsvorschläge zur Fahrausbildung zeigen einmal mehr, dass weit an der Praxis vorbei politisiert wird.

1. Wer jünger als 25 Jahre ist, muss für den Erwerb des Führerausweises während zwölf Monaten mit dem LFA Fahrpraxis sammeln. Wie soll überprüft werden, ob die Aspiranten

in diesem Jahr wirklich Fahrpraxis sammeln oder nur im Besitze des LFA sind? Zudem könnte die 1-jährige «Wartefrist» bis zur praktischen Prüfung (für Personen, die einen Berufs- oder Wohnortwechsel machen und auf ein Auto angewiesen sind) zu grossen Problemen führen.

2. Wer zur praktischen Führerprüfung zugelassen werden will, muss zwei Einzellektionen (Dauer je eine Stunde) zum Bremsverhalten und zum energieeffizienten Fahren besuchen. Die Notwendigkeit einer Notbremsung soll nicht infrage gestellt werden und muss Bestandteil jeder Fahrausbildung und Prüfung sein. Doch ohne einen geeigneten, gesicherten Platz zu benutzen, grenzt die Ausübung dieser Vorschrift an Fahrlässigkeit. Dasselbe gilt für Notbremsungen aus höheren Geschwindigkeiten auf öffentlichen Strassen. Auch lassen sich weitere aussagekräftige Versuche (doppelte Geschwindigkeit = 4-facher Bremsweg) nur sehr schwer auf öffentlichem Raum sicher ausführen.

3. Der vorliegende Revisionsvorschlag hält auch exotische Vorschläge bei der Durchführung von Lernfahrten (VZV Art. 63 Abs. 2) bereit. Darin wird nach geltendem Recht vorgeschrieben, dass der Begleiter die Handbremse leicht zu erreichen hat. Zukünftig soll diese sinnvolle Regelung wegfallen, da die Begleitperson auch für eine gefahrlose Durchführung der Lernfahrt sorgen soll, selbst wenn er die Handbremse nicht erreichen kann. Demnach soll der Fahrbegleiter/die Fahrbegleiterin mit einem Kommando dem/der Fahrschüler/in mitteilen, er/sie müsse voll auf die Bremse treten. Und wenn er/sie dies nicht versteht oder in der Überforderung den Hinweis nicht schnell genug umsetzen kann: Wer trägt die Verantwortung? Und auch bei der Kat. C/D soll bei prüfungsreifen Fahrschülern kein Fahrzeug mit Doppelpedal nötig sein?



Reduktion vs. Nachhaltigkeit

Soll mit der Reduzierung der WAB-Kurse auf einen Tag den Jungpolitikern/innen nur nach dem Mund geredet werden oder stellt sie tatsächlich eine sinnvolle Anpassung dar? Von Unmut und teurer Ausbildung war bereits oft

die Rede. Apropos Anpassung: Die Notwendigkeit einer Anpassung des WAB-2-Kurses wird von den meisten Kursveranstaltern und Moderatoren nicht bestritten. Es ist dies die logische Konsequenz aus der Evaluation der durchgeführten Kurse und dem Feedback. Gemäss den politischen Vorstössen soll der WAB-2-Kurs jedoch komplett gestrichen und der verbleibende WAB-Kurs auf sieben Stunden reduziert werden. Die Sinnhaftigkeit dieses Teils des Vorstosses darf bezweifelt werden.

Eingriffe der Moderatoren sind keine Seltenheit

Jeder aktive WAB-Moderator weiss, dass er bei der sogenannten «Selbsteinschätzungsfahrt» im WAB-2-Kurs auf der Hut sein muss, weil Eingriffe verbal oder manuell zwecks Unfallvermeidung nicht selten sind.

Update statt Streichung

Sollte nicht besser um die Neugestaltung des WAB-2-Kurses gerungen werden, statt die komplette Streichung zu verlangen? Und da schliesst sich der Kreis. Alle beteiligten Diskussionsparteien predigen Verkehrssicherheit auf hohem Niveau. Wer jedoch die Nachhaltigkeit verbessern möchte, sollte Bereitschaft zeigen, in das Fundament der Fahrausbildung (in Theorie und praktische Grundschulung) zu investieren.

Eine Reihe sinnvoller Vorschläge von Organisationen und Verbänden zur Förderung und Verbesserung der Ausbildung und Verkehrssicherheit werden seit Jahren in der «Schublade» zurückgehalten. Denn mit OPERA-3 soll alles besser werden ...

Die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt.

Beitrag: Ravaldo Guerrini



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesrat optimiert Fahrausbildung: Junge sollen sicherer Auto fahren

Bern, 28.4.2017 – Wer künftig in der Schweiz erstmals allein im Auto unterwegs sein darf, soll dies mit mehr Fahrpraxis als bisher tun. Dies ist das Ziel eines Revisionspakets zur Fahrausbildung, das der Bundesrat an seiner Sitzung vom 26. April 2017 in die Vernehmlassung geschickt hat. Nebst der qualitativen Verbesserung sind administrative Vereinfachungen geplant. Zudem soll die ganze Ausbildung für die Autofahrerinnen und Autofahrer günstiger werden.

Jungenkerinnen und Jungenker, die noch nicht lang den Führerausweis besitzen, sind überdurchschnittlich oft in Unfälle verwickelt. Zudem wird das Verkehrsgeschehen immer komplexer. Deshalb hat die Bundesversammlung 2005 die Zwei-Phasen-Ausbildung eingeführt: In der ersten Phase erfolgt die theoretische und praktische Ausbildung bis zur Führerprüfung. Bei der zweiten Phase handelt es sich um die dreijährige Probezeit nach dem Erwerb des Führerausweises inklusive Weiterausbildung.

Erfahrungen der letzten zwölf Jahre haben gezeigt, dass diese Ausbildung inhaltlich und administrativ verbesserungsfähig ist. Sie ist teilweise kompliziert, wird als zu teuer empfunden und sorgt bei den angehenden Jungenkerinnen und -lenkern immer wieder für Ärger, wenn Fristen nicht eingehalten werden können und Ausbildungsschritte wiederholt werden müssen. Weil das Zulassungsverfahren zum grossen Teil mit Papierformularen abgewickelt wird, ist auch für die Verwaltung der Aufwand gross. Dazu kommt, dass die bisherige Zwei-Phasen-Ausbildung hinsichtlich des Unfallgeschehens noch nicht die volle erwünschte Wirkung erzielt.

Lernfahrausweis ab 17 Jahren

Aus diesen Gründen ist eine Totalrevision der Vorschriften über die Zulassung von Personen zum Strassenverkehr (Personenzulassungsverordnung) angezeigt. Die Anpassungen sollen das Prüfungswesen vereinfachen, die beiden Phasen besser aufeinander abstimmen, den praktischen Teil der Ausbildung stärken und die Kosten für die Lenkenden senken.

Grundsätzlich geht es bei der Revision darum, dass die Fahrzeuglenkenden ganzheitlicher befähigt und mit einer grösseren Fahrpraxis als bisher erstmals allein am motorisierten Strassenverkehr teilnehmen. Zu diesem Zweck sollen die Zwei-Phasen-Ausbildung und die praktische Führerprüfung u.a. mit folgenden Massnahmen gestärkt werden:

- Neu können Personen, die unter 25 Jahre alt sind, nur dann die praktische Führerprüfung absolvieren, wenn sie mindestens zwölf Monate im Besitz des Lernfahrausweises waren und während dieser Zeit Fahrpraxis gesammelt haben. Damit das Mindestalter 18 für den Erwerb des Führerausweises für Personenwagen trotzdem beibehalten werden kann, wird der Lernfahrausweis künftig bereits ab dem 17. Geburtstag erteilt.
- Wer die praktische Führerprüfung absolvieren will, muss künftig mindestens zwei Einzelfahrstunden in einer professionellen Fahrschule besucht haben: Da Untersuchungen gezeigt haben, dass viele Automobilistinnen und Automobilisten noch nie eine Vollbremsung durchgeführt haben und diese im Ernstfall nicht beherrschen, wird in einer Stunde das korrekte Vollbremsen erlernt. Die zweite Lektion ist dem energieeffizienten Fahren gewidmet.

- Das Hauptaugenmerk bei der praktischen Prüfung gilt künftig weniger den Fehlern als vielmehr den Kompetenzen. An der Prüfung wird das Schwergewicht künftig auf das selbstständige Erreichen gestellter Ziele und Aufgaben gelegt. Im Vordergrund steht dabei das regelkonforme, sichere und verantwortungsvolle Fahren.
- Wer die praktische Führerprüfung in einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe absolviert und bestanden hat, darf neu auch handgeschaltete Autos führen und umgekehrt.
- Die dreijährige Probezeit nach dem Bestehen der praktischen Führerprüfung bleibt bestehen. Neu müssen die Junglenkerinnen und Junglenker nur noch einen Weiterbildungskurs absolvieren, diesen aber in den ersten sechs Monaten der Probezeit.
- Bei den Motorrädern werden die Kategorien und Regeln zum Erwerb des entsprechenden Führerausweises den EU-Regeln angepasst. Der Einstieg ins Motorradfahren erfolgt damit künftig nur über die Kategorien A1 (125 cm³) und A2 (bis 35 kW). Der Aufstieg in eine höhere Kategorie ist nur mit Prüfung möglich.

Der Bundesrat schlägt ausserdem Anpassungen vor, um die administrativen Abläufe zu vereinfachen. Neu soll das ganze Zulassungsprozedere elektronisch abgewickelt werden können. Nur die Anmeldung für den Verkehrskundeunterricht erfolgt noch mit einem Papierformular auf dem Strassenverkehrsamt. Weil die neue Fahrausbildung hohe Ansprüche an die Ausbildenden und Experten stellt, ist zudem geplant, die Qualitätssicherung ausführlicher und konkreter zu regeln. Die Qualitätssicherung beim Nothelferkurs wird den Kantonen übertragen.

Die Verordnungsrevision dient zudem dazu, die Vorschriften neu zu ordnen und übersichtlicher darzustellen. 20 Weisungen können gestrichen werden.

Die Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften beginnt am 26. April 2017 und dauert bis am 26. Oktober 2017.

Adresse für Rückfragen

Mediendienst Bundesamt für Strasse ASTRA
Tel.: +41 58 464 14 91, info@astra.admin.ch

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



Vorsicht beim Vortritt

Im Kreisel werden Velos besonders häufig übersehen

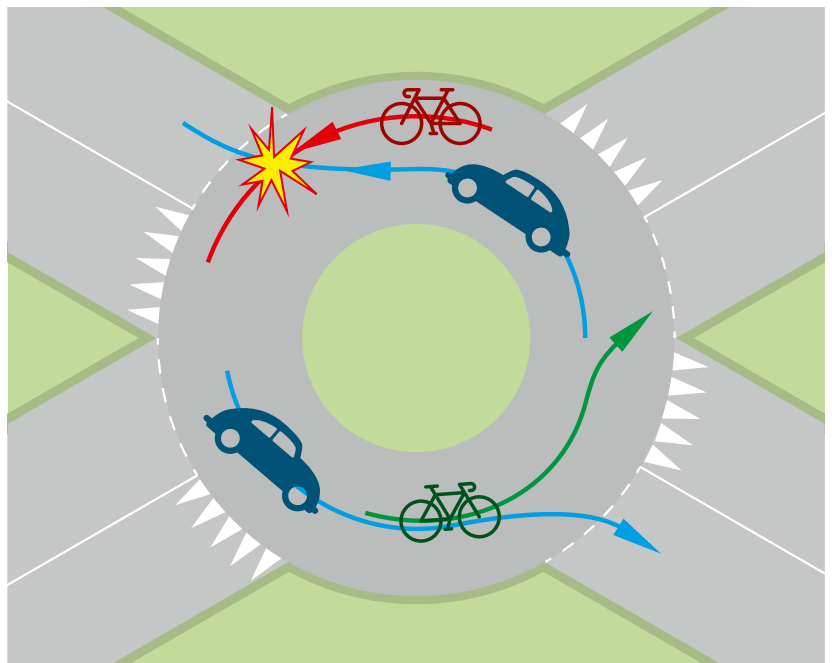
Der Anteil der schweren Kollisionen zwischen Auto und Velo im Kreisverkehr ist hoch. Velofahrende sind dabei besonders gefährdet, weil sie leicht übersehen werden können.

Jährlich verunfallen über 800 Velofahrende und 100 E-Biker schwer. Bei jedem zweiten Unfall handelt es sich meist um eine Kollision mit Personenwagen. Häufigster Grund ist die Missachtung des Vortritts. Während an herkömmlichen Knotenpunkten die Autofahrenden in knapp 60 Prozent der Fälle einen Unfall mit einem Velo verursachen, sind es bei Kreiselunfällen zu rund 90 Prozent Lenker und Lenkerinnen eines Personenwagens, die ein Velo übersehen und anfahren. Die Botschaft der Präventionskampagne für alle lautet deshalb: Den Vortritt beachten, vorausblickend fahren und der eigenen Sicherheit zuliebe besser zweimal hinschauen.

Mit Velos in Fahrbahnmitte

Eine im Rahmen der Kampagne mit dem Forschungsinstitut LINK durchgeführte Studie er-

gab unter anderem, dass jeder zweite Auto- und Velofahrer die Verhaltensregeln im Kreisel nicht richtig kennt. Wichtig zu wissen: Im Kreisel dürfen Velofahrende vom Rechtsfahrgebot abweichen und in der Mitte der Fahrbahn fahren. Dies verbessert die Sichtbarkeit und Sicherheit und senkt die Gefahr, im Kreisel übersehen zu werden.





AUS- UND WEITERBILDUNG

- **GEWALTFREIE KOMMUNIKATION** Anerkennung FL Kat. B
Mittels Kommunikation wertvolle Brücken bauen
Do, 01.06.2017 | Do, 31.08.2017
- **ENERGY EXPERIENCE** Anerkennung FL Kat. B
Strom - sein Weg vom Kraftwerk bis in den Elektromotor
Mi, 05.07.2017 | Do, 06.07.2017
- **TRUCK TECHNOLOGY TO GO** Anerkennung FL Kat. C
Fahrphysik und Fahrzeugtechnik von Nutzfahrzeugen
Fr, 22.09.2017





by DRIVESWISS.ORG

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



VVS
vereinigung
verkehrsschulung
schweiz

Kursvorschläge

Kat. A, 13.07.2017, Basel
Kurs 2: iPhone als Hilfsmittel im Motorrad GK

Kat. B, 14.08.2017, Trubschachen
Kurs 6: Fahren auf unbefestigten Strassen

Kat. B, 28.08.2017, Buochs
Kurs 10: Probieren geht über Studieren

Kat. B, 31.08.2017, Basel
Kurs 5: „Zügig“ unterwegs!

Kat. B, 20.09.2017, Basel
Kurs 4: Angewandte Motivationspsychologie

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



FAHRLEHRER-WEITERBILDUNG

Kursleiter Urs Stadelmann | maximal 12 Teilnehmer

AUSBILDUNGSPROFI FÜR DIE KAT. B/E

Kategorie B | 17. August, 25. August und 7. September 2017

Sie erhalten neue Ideen, wie Sie das An- und Abkuppeln, die Rundumkontrolle, die Wichtigkeit der Stützlast und die LaSi auf Anhängern praxisorientiert unterrichten können. Die Manöver für den Anhängerbetrieb zeigen wir mit einem interessanten Parcours.

LADUNGSSICHERUNG ERLEBBAR MACHEN (BASIC)

Kategorie C | 18. August und 24. August 2017

Wir vermitteln die rechtlichen Grundlagen mit Haftungsfragen und Normen (DIN EN 12195-1:21011) und erarbeiten, wo die Herausforderungen der LaSi bei der täglichen Arbeit liegen. Mit einem Erlebnisparcours zeigen wir die Physik auf. Wir erarbeiten einen LaSi-Parcours für die praktische Arbeit an Modellen und 1:1. Weiter führen wir praktische Fahrversuche durch.

LADUNGSSICHERUNG ERLEBBAR MACHEN (AUFBAUKURS)

Kategorie C | 8. September 2017

Wir zeigen neue LaSi-Methoden und -Hilfsmittel sowie Berechnungen mit Apps. Mit Postenarbeiten sichern wir verschiedene Materialien und Maschinen. Wir erarbeiten Theorielektionen mit 1:3 Modellen für einen anschaulichen Unterricht und erörtern die Kontrolle der LaSi aus der Sicht der Polizei.

Kosten Fr. 390.– pro Tag inkl. Verpflegung exkl. asa-Bescheinigung. Mehr Infos unter www.weiterbildung-stadelmann.ch

**WEITERBILDUNG
STADELMANN**

Weiterbildung Stadelmann AG
 Industriestr. 30c | 6102 Malters
 Telefon 041 497 30 77

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

«Du hesch de ke Vortritt, du Pfyffe»

Bei der Vortrittsmissachtung fallen auch die Ausdrucksweisen mancher Zeitgenossen heftig aus. Wer kennt ihn nicht, den Nachbarn vom Balkon, den Schulhausabwart oder auch gute Bekannte, die zwischendurch so richtig rot sehen. So wird im neuen Kampagnen-Video «Müller sieht rot» heftig ausgeteilt. Zum Glück schaut dann einer doch noch zwei Mal hin – und ein Unfall kann im letzten Moment verhindert werden.

Kampagnenelemente

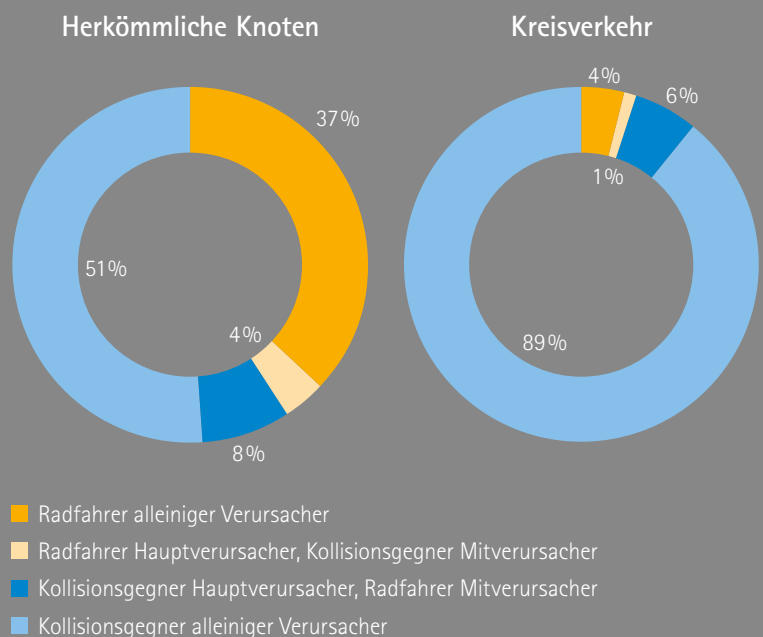
Weitere Elemente der Kampagne sind Strassenplakate, ein Online-Wettbewerb auf www.vorsicht-vortritt.ch sowie TV-Spots, in denen Auto- und Velofahrende überraschende Begegnungen mit Elefanten und Ufos machen, mit der Aufforderung «Vorsicht beim Vortritt – du weisst nie, was kommt».

Die Kreiselthematik können Velofans 1:1 an neun slowUp in der Suva-City erleben. Ausserdem werden drei Tandems mit Masken «Vorsicht-Vortritt-Vitamine» an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verteilt, das erste Mal bereits am 23. April 2017 am slowUp Tessin.

Wenn Radfahrer bei einer Kollision schwer verunfallen, sind sie in 55% der Fälle unschuldig. Bei 29% der Kollisionen sind sie alleinige Verursacher, bei 16% sind sie Haupt- oder zumindest Mitverursacher. Bei Kollisionen mit schwer verletzten Velofahrenden im Kreisverkehr werden indes die Kollisionsgegner zu 89% als alleinige Verursacher registriert.

Quelle: bfu

Verteilung der Verursacher von Einbiege- und Querungsunfällen mit schweren Personenschäden bei Radfahrern nach Unfallstelle. Ø 2001–2015.



Quelle: SINUS-Report 2016



Markierungen auf der Fahrbahn

Kunst oder Notwendigkeit?

Jeden Tag sehen wir sie, die kleinen gelben Kreise und Quadrate. Sicher haben Sie sich auch schon gefragt, wozu die Markierungen auf der Fahrbahn dienen.

Woher der Name?

Die gelben Markierungen sind sogenannte Strada-Punkte. Das Kunstwort «Strada» steht für Strassendaten. Die ca. 10 × 10 cm grossen gelben Quadrate sind Teil des RBBS, des räumlichen Basis-Bezugssystems.

Vermessungspunkte

Solche Markierungen sind auf Staats- und Nationalstrassen anzutreffen und dienen als Orientierungspunkte der Vermessung. Die gelben Quadrate teilen einen Strassenzug in genau

eingemessene Abschnitte auf. Dies hat den Vorteil, dass die Länge eines Strassenzuges exakt vermessen werden kann. Der weitere Nutzen einer solchen Markierung: Nach einer baulichen Veränderung muss nicht der ganze Strassenzug neu vermessen werden. Die gelben Kreise, die auf der Fahrbahn angebracht werden, bezeichnen somit den Anfang und das Ende eines Strassenabschnittes.

Dann sind da noch die kleinen rechteckigen Markierungen zu erwähnen. Sie weisen auf einen Schachtdeckel oder Ablauf hin.

Mit diesem Detailwissen können Sie aufgeweckte Fahrschüler zusätzlich informieren.

Beitrag: Ravaldo Guerrini



DOPPELPEDALEINBAU



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

Kurzfilm auf unserer Homepage!

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

Verlangen Sie eine Offerte bei:



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



Ausbilder/in für Nothilfekurse

... weitaus 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 bald 15 Jahren bilden wir Nothelferinnen und Nothelfer in allen Landesteilen aus. **Schon bald mit Ihnen?**

Unsere Ausbilderkurse finden in unseren modernen Schulungszentren in Basel oder Lausanne statt.

**Kursdaten und Informationen auf www.sanpool.ch
oder rufen Sie uns für eine kompetente Beratung an.**

SanPool - Schule für Gesundheit info@sanpool.ch 061 602 06 06

Starthilfe für Fahrschüler



10%

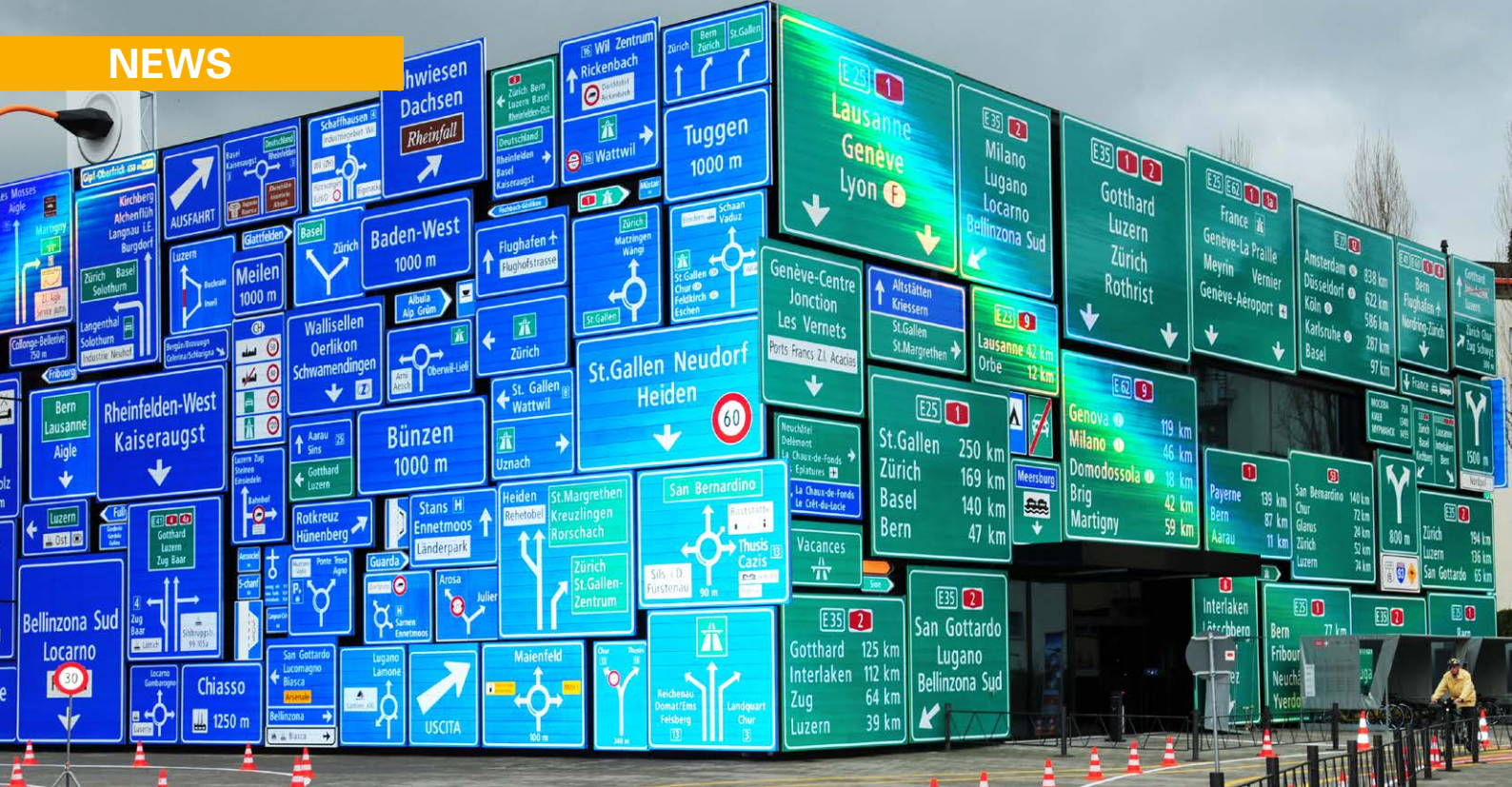
auf Bekleidung, Helme und Technik.
**bei einem Einkauf als
Fahrschüler**

Nur in Zusammenhang mit der POLO ClubCard.
Prozente nur auf reguläre Preise!
Nur mit gültigem Lernfahrausweis!
Auf einen Artikel Ihrer Wahl, nicht kumulierbar, nicht auf
bereits reduzierte Artikel.
Nur gültig mit der POLO ClubCard.

Karte kostenlos in jedem POLO Store erhältlich



www.polo-motorrad.ch



Verkehrshaus der Schweiz

Halle Strassenverkehr neu inszeniert

Die Halle Strassenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz strahlt in neuem Glanz. Zahlreiche Gäste erlebten an der feierlichen Neueröffnung eine neu gestaltete Ausstellung, die sämtliche Facetten der Mobilität auf der Strasse präsentiert. Zu den Höhepunkten gehören die magische Spiegelwelt und die Automobile der Schweizer Marke «Monteverdi».

Auch die Schweiz verfügte einst über inländische Automobilhersteller. Nach der Patentierung des Motorwagens entstanden Anfang des 20. Jahrhunderts bis zu 40 Automarken. Heute ist die Schweiz als wichtiger Autozulieferer fast in jedem Fahrzeug weltweit präsent. Eine kurze Geschichte mit wichtigen Originalfahrzeugen erzählt von den Meilensteinen der Schweizer Automobilindustrie. Ein Kabelroboter, der jedem Besucher ein eigenes Kabelarmband herstellt, steht stellvertretend für die Zuliefererindustrie von heute. «Die Neuinszenierung der Halle Strassenverkehr schlägt den Bogen vom vormotorisierten Zeitalter bis zum modernen E-Bike», führte Direktor Martin Bütikofer aus, «die faszinierende Welt des Strassenverkehrs wird erlebbar.»

Hommage an Peter Monteverdi

Peter Monteverdi gründete 1967 die Automobile Monteverdi AG. Sie produzierte als letzter Schweizer Automobilhersteller bis 1982 Fahrzeuge «Made in Switzerland». Das Unternehmen ist von nationaler und internationaler Bedeutung und Bestandteil des industriellen Kulturgutes der Schweiz. Nicht nur die Vielfalt der unter der Marke «Monteverdi» konstruierten hochwertigen Fahrzeuge, sondern auch die Einzigartigkeit, wie Peter Monteverdi in fast autodidaktischer und visionärer Weise die mannigfaltigen Geschicke der Firma lenkte, führten zum weltweit hervorragenden Ruf der Marke. Kein Schweizer Hersteller folgte Monteverdi bis heute nach. Mit ein Grund, weshalb Monteverdi nicht in Vergessenheit geriet, sondern nach wie vor als Automobilproduzent mit der höchsten Identität in Bezug auf den Standort Schweiz gilt. Die Präsentation von Rennwagen, schönen Sportwagen, legendären Tourenwagen und eigenwilligen Geländewagen ist eine Hommage an Peter Monteverdi.

Unterwegs in der Spiegelwelt

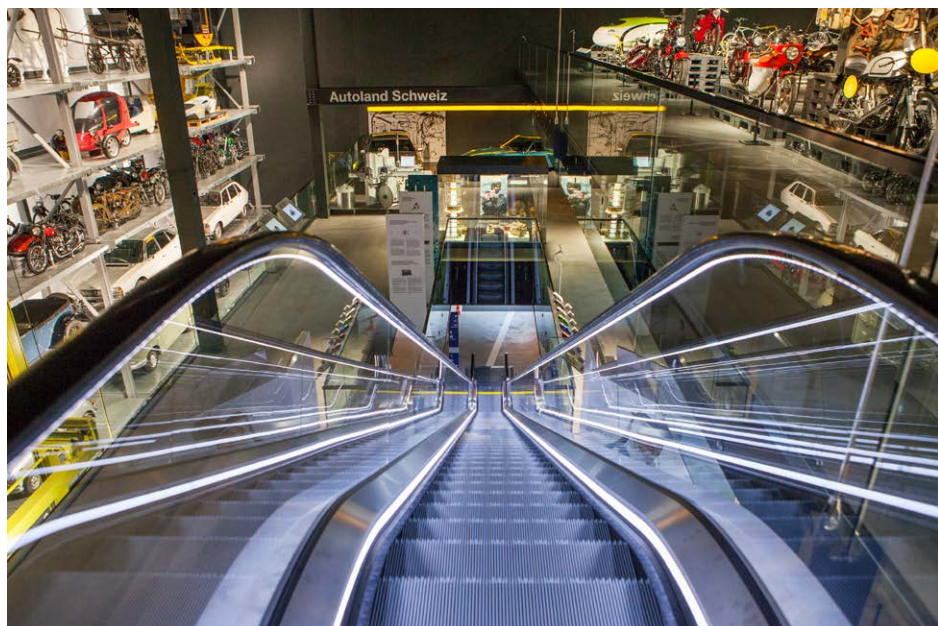
Wer in die erneuerte Halle Strassenverkehr im Verkehrshaus eintritt, kommt an der magischen

Spiegelwelt nicht vorbei. Die neue Ausstellung ist ein Erlebnis für Gross und Klein. «Das Erlebnis, die Eindrücke, die Fragestellungen sollen jeden Einzelnen anregen, nachzudenken und mitzuhelfen, den Strassenverkehr für sich und für alle anderen Verkehrsteilnehmer ein Stück sicherer zu machen. Auf konkrete Handlungsanweisungen im Strassenverkehr haben wir dabei bewusst verzichtet», so Brigitte Buhmann, Direktorin der bfu. Und tatsächlich, wer in die Welt mit 68 Spiegeln auf 85 m² eintaucht, sucht sich seinen eigenen Weg durch das Labyrinth und stellt sich Fragen wie «Bin ich sicher?», «Reflektiere ich?» oder «Bin ich gut unterwegs?». Alles Fragen, die auch im Strassenverkehr zentral sind.

Das Universum der Zwei- und Dreiräder

Ein neues Zwischengeschoss präsentiert eine umfassende Zwei- und Dreiradausstellung. Aus Anlass des 200-Jahr-Jubiläums des Fahrrades 2017 bilden Spezialkonstruktionen einen Höhepunkt zur Geschichte des Fahrrades und des E-Bikes. Gezeigt werden restaurierte Rennräder und Tandems sowie Fahrräder aus ungewöhnlichen Materialien (Kunststoff, Karbon) oder mit speziellen Antriebsweisen (Kardanwelle, Tretkurbelschaltung). Weiter sind auch ein Klappvelo und ein Faltbike mit Elektroantrieb zu bestaunen. Für ein Erinnerungsbild lässt sich ein Hochrad erklimmen.

Eine Verweilzone lädt ein, sich Gedanken über die Bedeutung der Zwei- und Dreiräder für das Mobilitätsbedürfnis in den Schwellenländern zu machen. Präsentiert werden eine fantasievolle Touristen-Riksha und ein Solar-Tuktuk, das aus dem legendären italienischen Dreirad «Vespa Ape» entstanden ist. Die Schweizer Geschichte des Dreirades wird bestimmt vom ältesten erhaltenen Dreirad der Schweiz – einem Dampfmobil für den Direktor der Brown Boveri Company aus dem 19. Jahrhundert – und dem Grosserfolg des aktuellen Post-Dreirades mit Simulator.



7000 Jahre Mobilität

Von der Erfindung des Rades bis zum Auto für die Weltbevölkerung. Die Geschichte der Mobilität ist nicht nur eine Abfolge von technischen Entwicklungen, sondern ein komplexes Zusammenspiel von technischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Ereignissen. Nebst Innovationen, welche die Welt zu ändern vermochten, stösst man dabei auch immer wieder auf Misserfolge. Im Zentrum der über 170 Geschichten stehen dabei Fahrzeuge und ihre technische Entwicklung. Sie geben den Besuchern einen Überblick über die Entwicklung des Individualverkehrs.

Am Anfang war das Pferd

Der Landverkehr ist über Jahrhunderte vom Fussmarsch und vom einfachen, meist einachsigen Pferdewagen geprägt gewesen. Die Themeninsel zum vormotorisierten Zeitalter präsentiert eine originale Sänfte, eine wunderschöne, kompakte Stadtkutsche aus dem 19. Jahrhundert sowie eine Gruppe an einzigartigen Kutschenmodellen. Auf dem Kutschbock lässt sich mit dem Posthorn ankündigen, wie viele Pferde an der nächsten Posthaltestelle bereitgestellt werden sollen. Ein Hybrid-Postauto repräsentiert die Moderne.

Quelle: Verkehrshaus der Schweiz
Fotos: Verkehrshaus /
Werner Kirschbaum



Influencer Marketing für Fahrlehrer

Empfehlen bekannte Personen und Meinungsmacher in Ihrer Region Ihre Fahrschule öffentlich weiter, profitieren Sie automatisch vom hohen Bekanntheitsgrad und von der Glaubwürdigkeit des Meinungsmachers. Vom Marketing der Beeinflusser – also Influencer Marketing – können Fahrlehrer aber auch im Internet profitieren.

Definition von Influencer

Doch wer sind sie überhaupt, die Influencer im Internet? Als Influencer gelten Menschen, die als Meinungsführer, Agendasetter oder Multiplikatoren bezeichnet werden. Also Persönlichkeiten, die viel nach aussen kommunizieren und mit ihren Botschaften eine grosse Anzahl Menschen erreichen. Influencer sind oft Experten, Journalisten, Blogger oder Sportler: Spezialisten in einem Gebiet, vielleicht sogar einer Nische.

Fahrschüler kommunizieren online

Dass Fahrschüler ganze Testvideos zu ihren Fahrschulerfahrungen zusammenschneiden und veröffentlichen, ist eher unwahrscheinlich. Keine Zweifel bestehen aber darin, dass Fahrschüler auch online über ihre Fahrschulen berichten – sei es auf Facebook, Instagram, auf Blogs oder auch Foren. Die Aussagen eines Influencers können für Konsumenten ähnlich viel wert sein wie die Empfehlung eines Freundes.



So bringen Sie Ihre Fahrschule ins Gespräch

Haben Sie Fahrschüler in Ihrer Fahrschule, die über ein umfangreiches Online-Netzwerk verfügen – vielleicht sogar über einen eigenen Blog oder einen YouTube-Channel? Sprechen Sie diese Personen an und fragen Sie ruhig und unaufdringlich an, ob diese bereit sind, eine ehrliche Meinung über Sie und Ihre Fahrschule im Internet zu publizieren. Wenn Ihr Fahrschüler dann tatsächlich einen kleinen Erlebnisbericht über die Fahrstunde auf seinem Blog publizieren oder ein Selfie mit Ihnen auf Facebook stellen möchte, haben Sie alles richtig gemacht. Ihre Bekanntheit wächst online!



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

Mit Familienanschluss

BMW 328 Engelhard

Ein BMW 328 ist, nur schon wegen der geringen Menge von rund 460 produzierten Exemplaren, immer etwas Besonderes. Einige der Fahrgestelle wurden aber mit Spezialkarosserien versehen, die noch rarer sind. Wie der hier beschriebene, der dazu noch eine ganz besondere Geschichte hat.





Als Ersatz der Sportmodelle 315/1 und 319/1 benötigte BMW Mitte der Dreissigerjahre ein deutlich schnelleres Rennsportmodell, konnte dafür aber nicht viel Geld auslegen. Daher griffen die Entwickler Fritz Fiedler und Rudolf Schleicher auf bestehende Teile zurück. Sie kombinierten den Rahmen des BMW 319 mit dem auf 1971 cm³ vergrösserten Sechszylinder und einem Getriebe von Hurth oder ZF.

Vorne kamen Einzelradaufhängungen mit Querenkern und -federn zum Einsatz, die hintere Starrachse wies halbelliptische Blattfedern auf. Die Trommelbremsen wurden hydraulisch betätigt, die Richtung wählte man über eine Zahnstangenlenkung. Die von Fiedler gezeichnete Stahlblech-Werkskarosserie sass auf einem Holzrahmen. Doch man konnte das Fahrgestell auch ohne Karosserie beziehen.

Motorensensation

Das Prunkstück im BMW 328 aber war der Motor, denn mit nur zwei Litern Hubraum entwickelte er 80 PS, eine für die Zeit sensationelle Literleistung ohne Kompressor.

Dies erreichte Schleicher, indem er einen neuen Zylinderkopf aus Aluminium konstruierte, bei dem die Ventile V-förmig verliefen, was halbkugelförmige Brennräume und damit eine bessere

Verbrennung des Gemischs ermöglichte. Die Ansteuerung der Ventile erfolgte über eine komplizierte Kipphebelmechanik, aber sie erwies sich als zuverlässig und drehzahlfest.

Sofort erfolgreich

Schon der erste Einsatz bewies die Genialität der Konstruktion. Beim Eifelrennen des Jahres 1936 am 14. Juni 1936 siegte Ernst Henne auf Anhieb. Und es sollten noch ungefähr 2000 weitere Rennsiege folgen.

Ein Exemplar für die Schweiz

Fahrgestell 85 066 wurde im Mai 1937 fertiggestellt und kam dann im Juli 1937 über die Zollstelle Ramsen in die Schweiz mit Ziel Dreunovatz in Zürich. Der Käufer und seine Nachfolger setzten den Wagen auch bei Rennveranstaltungen ein, u. a. 1947 am Erlenrennen und beim Bergrennen am Maloyapass. Bis 1955 ging der Wagen durch verschiedenen Hände, dann landete er, mit 69 000 km auf dem Tacho, bei Walter Schneider. Walters Begeisterung wurde von Ehefrau Rahel am Anfang nicht unbedingt in gleichem Masse geteilt, schliesslich war der Wagen innen etwas schmutzig und hatte bereits 18 Jahre auf dem Buckel. Einen richtigen Kofferraum hatte er auch nicht und ein Cabriolet brauchte die junge Familie nicht wirklich.



Wieder auf Vordermann gebracht

Doch Walter liess den Wagen neu lackieren und nutzte ihn ab sofort für diverse Rennen und Gleichmässigkeitsfahrten, so etwa am Bergrennen von Freiburg-Schauinsland. Da wurde tüchtig geheizt, eine Zylinderkopfdichtung konnte da schon einmal verbrennen und auch ein Pleuel suchte einmal das Weite. Doch Mechaniker Franz Hammernick, selber ein begnadeter Rennfahrer auf Veritas, reparierte den Wagen immer wieder. Zu jener Zeit konnte man für 500 Franken einen BMW 327/28 kaufen, von dem man dann nur Motor, Getriebe und Differential benötigte, den Rest aber entsorgte. Es war auch eine Zeit, in der Originalität nicht wichtig war und man, wenn nötig, auch eine zusätzliche Hutze in die Motorhaube dangelte oder zusätzliche Stossstangen montierte.

Familienauto

Hauptsächlich wurde der sportliche BMW aber

nicht für Rennen, sondern für Ferienreisen eingesetzt. Durch halb Europa fuhr Familie Schneider, Reiseziele waren etwa die Toskana, Capri, die Atlantikküste, England usw.

So kamen über die Jahre über 200 000 km zusammen. Dem Wagen wurde kaum je eine längere Auszeit zugestanden, eine totale Zerlegung fand nie statt. Die Elektrik blieb genauso original und 6-Volt-basierend wie die Sitze, die immer noch das ursprüngliche Schweinsleder tragen.

Im Gegensatz zum Werksroadster wies der 328 der Familie Schneider hinter den Sitzen einen etwas grösseren Stauraum auf, in dem Kinder zu zweit oder sogar zu dritt sitzen konnten.

Die rätselhafte Karosserie

Fahrgestell 85066 trug eine Spezialkarosserie, doch das interessierte in den Fünfzigerjahren



niemanden. Wichtig war, dass es ein BMW war und zwar einer mit drei Vergasern, ein 328 halt. 1976 aber erkundigte sich Huschke von Hanstein am Nürburgring nach dem Erbauer der Karosserie, da entschloss sich Walter, der Sache nachzugehen und die Herkunft des Aufbaus zu eruieren. Nicht hilfreich dabei war, dass die Schilder des Karosseriebauers bei einer Umlackierung entfernt worden und nicht mehr vorhanden waren.

Eigentlich war man davon ausgegangen, dass es sich um eine Wendler-Karosserie handelte, aber Walter suchte zunächst einmal Rat bei Halwart Schrader. Jener tippte (mit 95-prozentiger Sicherheit) auf eine Drauz-Karosserie. Die Firma Drauz in Heilbronn konnte dies aber nicht bestätigen, bei ihnen waren die Türen in jener Zeit hinten angeschlagen. Man tippte dort auf Autenrieth.

Diese Firma gab es aber nicht mehr, also schrieb Walter die Firma Wendler in Reutlingen an. Auch Eberhard Wendler konnte den Wagen nicht als einer der seinen identifizieren.

Also wandte man sich an die Leser der Automobilchronik. Die Antworten kamen postwendend, führten aber nicht weiter. Wendler oder Autenrieth waren die Tipps.

Ein Briefwechsel mit Werner Oswald ergab den nächsten Verdacht, nämlich, dass es sich um eine unbekannte Schweizer Karosserieschmiede handeln könnte. Doch diese Vermutung war genauso falsch wie der Versuch, das Auto dem Münchner Karosseriebauer Weinberger zuzuordnen. Zwar bekannte sich Weinberger zum Wagen, doch gab es wegen der vorne angeschlagenen Türen Zweifel. Weitere Hinweise führten zu Reutter, Beutler und Gläser. Alles falsch, wie sich später herausstellte. Inzwischen schrieb man bereits das Jahr 1980 und noch immer war die Herkunft der Karosserie unklar. Über die Kette der Vorbesitzer konnte das Rätsel schliesslich gelöst werden, der Aufbau stammte von der Firma «Vereinigte Werkstätten für Karosserie und Wagenbau »Engelhard» in München. Herr Engelhard lud BMW-Besitzer Schneider zu sich nach München ein, schenkte ihm einige Fotos vom nagelneuen Wagen un-

mittelbar nach der Auslieferung und auch ein Muster für das Firmenemblem.

Spätere Nachforschungen direkt bei BMW zeigten übrigens, dass die Zuordnung vollkommen korrekt war. Die originalen Auslieferungslisten weisen nämlich aus, dass Chassis 85066 mit vier weiteren Fahrgestellen direkt ab Werk an die Vereinigten Werkstätten in München geliefert wurden. 85066 war der Prototyp der kleinen Serie, bei ihm sind die Scheibenwischer im Gegensatz zu den anderen vier unten montiert. Ein Auto ging nach Holland, die anderen vier in die Schweiz. Mindestens ein weiteres neben 85066 hat mit der damaligen Karosserie überlebt, zwei wurden auf Werkskarosserie umgebaut.

Wie der Vater, so der Sohn

Es war im Jahr 2005, als Sohn Mathias Schneider den Wagen übernehmen konnte. Schon in jungen Jahren hatte er erste Fahrversuche im

BMW 328 unternehmen dürfen, dabei das Schalten mit Zwischenkuppeln und Zwischen-gas bei schockiertem Gesichtsausdruck des Vaters erlernt.

Heute geht das natürlich locker von der Hand, auch deshalb, weil wie in vielen 328-ern ein Volvo-Getriebe statt des ZF-Viergängers zum Einsatz kommt. Wo Handlungsbedarf herrschte, wurde angepackt. So wurde der Zylinderkopf ersetzt und auch an der Karosserie gearbeitet: Dank Ginos magischen Händen (Carosserie-Atelier «Gino» in Allschwil BL) und dem sauberen Finish durch Gottfried Schmidle (Seniorchef der gleichnamigen Firma in Weil am Rhein) ist das Auto fit für die nächsten 50 Jahre. An einen Verkauf jedenfalls denkt Mathias Schneider keinesfalls.

Text: Mathias Schneider / Bruno von Rotz

Bilder: Daniel Reinhard, BMW/Werk





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



Gigaliner

Bald auch in der Schweiz?

Das Thema Lang-LKW wird auch in der Schweiz immer wieder diskutiert. Eigentlich logisch, denn es handelt sich allfällig um neue Verkehrsteilnehmende auf unseren Strassen. Immer wenn die Skepsis gross ist, werden neben Wahrheiten auch viele Unwahrheiten erzählt. Aufklärung tut not!

Für Fahrlehrer wichtig

Auch wer keine angehenden LKW-Fahrer schult, sollte über das Thema Lang-LKW Bescheid wissen. Unweigerlich werden die Neuen auf der Strasse Fragen aufwerfen. Denn mit Unwissen im Verkehr unterwegs zu sein, trägt nicht zur Sicherheit bei. Und Angst ist ein schlechter Ratgeber.

In Deutschland neu zugelassen

Was im hohen Norden schon längst unterwegs ist, wurde in Deutschland nun auf Anfang 2017 zugelassen. Die lange LKW-Kombination darf

allerdings nicht auf dem 60-Tonnen-, sondern nur auf dem 40-Tonnen-Level verkehren.

Der Lang-LKW mit unterschiedlichsten Namen, beispielsweise EuroCombi oder Gigaliner, ist ein überlanger Lastwagen, eine lange LKW-Kombination mit bis zu 25,25 Metern Fahrzeuglänge und bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht. In Deutschland wurde der bundesweite Feldversuch mit 44 Tonnen Gesamtgewicht durchgeführt, weil der Bedarf überwiegend bei mehr Volumen und nicht bei mehr Gewicht liegt. Des Weiteren ist ein Lang-LKW ein in Teilen Europas zugelassener LKW-Typ, der die übliche Längenbegrenzung von 18,75 Metern überschreitet.

Gemäss den EU-Richtlinien kann diese grosse Fahrzeugkombination in sämtlichen Staaten der Europäischen Union erlaubt werden. In Finnland und Schweden gibt es die Fahrzeuggattung EuroCombi schon seit 1970. Deren



Gesamtgewicht darf in den beiden Nordländern bis zu 60 Tonnen betragen. Deshalb wurden die Bedingungen in der EU angepasst und harmonisiert.

Testphase beendet

Fünf Jahre dauerte die Testphase in Deutschland. Seit Januar 2017 dürfen überlange Lastwagenkombinationen auf deutschen Strassen fahren. Allerdings geben die Bundesländer die Routen vor. Gigaliner dürfen bis zu 25,25 Meter lang sein – 6,5 Meter mehr, als bisher erlaubt war. Sie dürfen jedoch die 40-Tonnen-Limite nicht überschreiten.

Die Befristungen wurden allerdings nur für drei von fünf Lang-LKW-Typen aufgehoben. Für die beiden anderen wurde die Versuchsphase verlängert. Das Strassennetz, auf dem die Riesenlaster unterwegs sind, ist derzeit fast 11 600 Kilometer lang. Am Feldversuch hatten sich zuletzt 13 Bundesländer und 60 Unternehmen mit 161 Lang-LKW beteiligt.

Effizient und sparend

Mitte Dezember 2016 hatte man in Deutschland ein positives Fazit aus der Testphase gezo-

gen. In einem Bericht der Bundesanstalt für Strassenwesen wurde vermerkt, dass bei zwei Fahrten mit Lang-LKWs auf einen herkömmlichen Lastwagen verzichtet werden kann. So werde bis zu 25 Prozent Kraftstoff und damit auch klimaschädliches CO₂ gespart. Auf den Zustand der Strassen wirkten sich die überlangen Fahrzeuge, mit optimaler Achslastverteilung, nicht aus. Mit Genugtuung wurde auch festgestellt, dass die befürchtete Verlagerung von der Schiene auf die Strasse nicht stattgefunden hat.

Und in der Schweiz?

In der EU gab es schon lange Bestrebungen, Länge und Gewicht von Fahrzeugen auf maximal zulässige 25,25 Meter und 60 Tonnen zu erhöhen und damit die Gigaliner im internationalen Verkehr innerhalb des EU-Raumes zuzulassen. In der Schweiz hatte man bereits 2011 entsprechende Studien in Auftrag gegeben.

Den Studien ist zu entnehmen, dass die Schweiz, trotz breiter politischer Ablehnung, bezüglich der Zulassung von Gigalinern in der EU unter Druck geraten könnte. Die Folgen wären allfällig eine Anpassung der Längen- und Gewichts-



limiten für Fahrzeugkombinationen des schweren Sachentransportes und die ganze oder teilweise Zulassung von Gigalinern. Die vorliegenden technischen und verkehrsmässigen Analysen zeigen die damit verbundenen Herausforderungen auf.

Fahrzeugkombinationen im schweren Sachentransport dürfen in der Schweiz sowie beim grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU eine Länge von maximal 18,75 Metern und ein Gewicht von maximal 40 Tonnen (im kombinierten Verkehr 44 Tonnen) aufweisen. Auf Basis von drei Gigaliner-Kombinationen wurden deren technische und verkehrsmässige Auswirkungen im Falle einer Zulassung auf dem schweizerischen Strassennetz analysiert.

Parkfelder zu kurz

Eine generelle Zulassung von Gigalinern war zum Prüfungszeitpunkt 2011 auf keinem der vier untersuchten Strassennetze möglich. Gewisse Anpassungen an der Infrastruktur wären nötig. Bereits bei der Einfahrt in die Schweiz gäbe es kritische Punkte, da die Zollanlagen nicht auf Gigaliner ausgerichtet sind. Dann gibt

es auf Zollanlagen, Raststätten, Rastplätzen, Schwerverkehrskontrollzentren und Warteräumen keine für Gigaliner geeigneten Parkmöglichkeiten. Die heutigen Parkfelder sind zu kurz.

Risiko höher

Durch die grössere Fahrzeuggesamtlänge beanspruchen Gigaliner bei Ein- und Abbiegevorängen sowie beim Manövrieren mehr Platz. Das Befahren verschiedener Anlagen (Zoll, Raststätten, Anschlüsse bei Hochleistungsstrassen oder Kreisel) wäre aus physischen oder rechtlichen Gründen vielfach nicht möglich. Bei einer Erhöhung des Fahrzeuggesamtgewichts wäre einerseits die Tragfähigkeit verschiedener Kunstbauten, insbesondere Brücken, andererseits die Sicherheit in Tunneln, speziell bei Gefahrguttransporten, nicht unbedingt gewährleistet. Zudem könnten die bestehenden Rückhalteeinrichtungen einem 60 Tonnen schweren Lang-LKW kaum standhalten.

Die vier Strassennetze

Beim ersten Strassennetz wäre nur der Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse zugelassen. Es könnten infrastrukturellen Voraussetzungen



(bis CHF 75 Mio.) geschaffen werden, um die Zulassung von Gigalinern zu erwirken. Dabei wird nicht ausgeschlossen, dass sich die bereits heute kritische Parkplatzsituation am Zoll, bei Rastplätzen und Raststätten noch weiter verschärfen würde.

Beim zweiten Strassennetz wären Gigaliner auf allen zusammenhängenden Autobahnen und Autostrassen (grün signalisiert) zugelassen. Hierbei bedarf es für die Schaffung der erforderlichen Voraussetzungen Massnahmen in einem weitaus grösseren Umfang (bis 558 Mio. Franken). Eine Umsetzung wäre zwingend erforderlich. Es würde auch hier gelten, dass trotz getroffener Massnahmen die heute bestehende Sicherheit nicht überall gewährleistet werden könnte.

Die dritte Variante würde alle grün signalisierten (auch nicht zusammenhängenden) Autobahnen und Autostrassen und zusätzlich alle blau signalisierten Hauptstrassen auf den Plan rufen. Eine Zulassung von Gigalinern auf dem dritten Strassennetz wird aufgrund zu vieler kritischer Punkte nicht realisierbar sein.

Das vierte Strassennetz umfasst das ganze schweizerische Strassennetz. Die Zulassung der Gigaliner würde die oben genannten Punkte deutlich verschärfen. Eine Zulassung von Lang-LKWs auf dem gesamten schweizerischen Strassennetz wäre somit undenkbar.

Zusammenfassung

In Deutschland fahren die Lastwagen auf einem sogenannten Positivnetz, welches derzeit rund 11 600 Kilometer (circa 70% Autobahnen) lang ist. Es kann von den einzelnen Bundesländern jederzeit aktualisiert und erweitert werden.

13 von 16 Bundesländern haben verschiedene Strecken für die Lang-LKW geöffnet. Allerdings ist in Nordrhein-Westfalen nur der 17,80 Meter lange Sattelaufleger erlaubt, der noch einmal sieben Jahre im Testlauf bleibt. Bei den Zulassungen sind bislang Berlin, Rheinland-Pfalz und das Saarland ausgeschlossen. Fachleute bezeichnen diesen Zustand als problematischen Flickenteppich, der vieles extrem verkompliziert. Dennoch wird immer wieder nach den Vorteilen von Lang-LKW gefragt. Der Test hat laut Verkehrsministerium ergeben, dass die Kapazität



von zwei Lang-Lkw einen von drei herkömmlichen Lastwagen ersetzt. Eine 25 Meter lange LKW-Komposition kann 53 Paletten aufnehmen, ein herkömmlicher Lastwagen nur 34 Paletten. Damit werde auch bis zu 25 Prozent weniger Diesel verbraucht. Ein klarer ökologischer und ökonomischer Vorteil. Die Testergebnisse bewiesen auch, dass die Infrastruktur durch den Einsatz von Gigalinern nicht stärker strapaziert wird.

Entwarnung konnte bei den Befürchtungen der Rückverlagerung des Gütertransportes gegeben werden. Der Güterverkehr wurde nicht von der Bahn auf die Strasse verlagert. Die «Allianz pro Schiene» bezweifelt dies.

Weitere Befürchtungen zu den Themen Behinderung und Sicherheit im Strassenverkehr haben sich bis heute nicht bewahrheitet. So haben Lang-LKWs, selbst bei 80 Stundenkilometern, einen kürzeren Bremsweg als normale Lastwagen. Dies, weil mehrere Achsen gebremst werden.

Übrigens dürfen Lang-LKW auf der Autobahn nicht überholen. Ausgenommen, wenn zu Überholende mit weniger als 25 Stundenkilometern unterwegs sind. Des Weiteren müssen Lang-LKW-Fahrer mindestens fünf Jahre im Besitz ihres Führerscheins sein und fünf Jahre Berufserfahrung im gewerblichen Strassen- oder Werksverkehr vorweisen können.

Inzwischen gibt es von den Verkehrsverbänden einige klare Forderungen an den Gesetzgeber. Demnach sollen Lang-LKW grundsätzlich mit modernen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sein und nur von erfahrenen und speziell geschulten LKW-Fahrern gelenkt werden. Auch dürfe die Gewichtsbeschränkung von 40 Tonnen keinesfalls aufgeweicht werden. Klare Kritik gibt es auch in Sachen Parkplätze, denn solche für Lang-LKW fehlen.

Viele Vorteile

Wie bei allen Diskussionen ist es auch hier eine Frage des Standpunktes, ob das Glas halb voll



oder eben halb leer ist. Wir haben uns für die Variante halb voll entschieden.

- Bräuchte es sonst drei Lastwagen, reichen zwei Gigaliner für die gleiche Fracht. Die Ladungen sind mehrheitlich nicht eine Frage des Gewichtes, sondern des Bedarfs an Transportvolumen für Leichtgewichtiges.
- Raumgewinn auf der Ladefläche und auf der Strasse. Und bis zu 25 % weniger Kraftstoffverbrauch und entsprechend weniger Schadstoffausstoss.
- Gigaliner richtig einsetzen für Transferdienste über lange Strecken. Denn sie sind zu gross für den Einsatz im Verteilerverkehr. Perfekt, da kommen die kleineren Verteilerlastwagen zum Einsatz.
- Infrastrukturen an bestimmten Orten um- und ausbauen? Super, denn das muss

beim jetzigen Verkehrsaufkommen so oder so passieren.

- Kunstbauten, beispielsweise Brücken, in grundsätzlicher Gefahr? Eine Mär, die man gerne erzählt, um positiven Veränderungen keinen Raum geben zu müssen. Militär mit Schwerstgeräten und gewichtige Ausnahmetransporte befahren besagte Kunstbauten.
- Chauffeurmangel? Gigaliner bringen Entspannung – pro zwei Gigaliner braucht es einen Fahrer weniger.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, CH-Winterthur

Weitere Bilder: Fahrzeugwerk Bernard Krone

Quellen: Deutsche Bundesstellen, ASTRA Schweiz



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ottimizzazione della formazione di guida per giovani conducenti più sicuri

Berna, 28.4.2017 – In futuro, i neopatentati che si troveranno per la prima volta da soli al volante avranno più esperienza pratica rispetto a oggi. È questo l'obiettivo del pacchetto di revisione della formazione di guida posto in consultazione dal Consiglio federale nella seduta del 26 aprile 2017. Oltre a miglioramenti di tipo qualitativo, vengono proposti snellimenti amministrativi e un alleggerimento dei costi complessivi per gli aspiranti conducenti.

I giovani conducenti freschi di patente sono coinvolti in incidenti con una frequenza superiore alla media. A questo si aggiungono dinamiche di sinistri sempre più complesse. Per tali ragioni nel 2005 l'Assemblea federale ha introdotto la formazione in due fasi: la prima consiste nell'acquisizione delle competenze teoriche e pratiche fino all'esame di guida, mentre la seconda coincide con il periodo di prova di tre anni successivo all'ottenimento della patente, inclusa la formazione complementare.

Le esperienze degli ultimi 12 anni hanno dimostrato che il sistema può essere ulteriormente migliorato, sia a livello di contenuti sia sul piano amministrativo: la procedura, infatti, risulta talvolta complessa, è considerata troppo costosa e spesso frustrante per i giovani conducenti che non riescono a rispettare le scadenze previste e devono ricominciare tutto daccapo. Anche a livello burocratico il dispendio è notevole, a causa della quantità di moduli cartacei necessari per la procedura di ammissione. In aggiunta, l'attuale sistema di formazione a due fasi non ha ancora sortito appieno gli effetti auspicati sull'incidentalità.

Licenza per allievo conducente già a 17 anni

Per tutti questi motivi si rende necessaria una revisione totale delle prescrizioni sull'ammissione delle persone alla circolazione stradale (ordinanza sull'ammissione alla circolazione), che intende semplificare la procedura d'esame, armonizzare ulteriormente le due fasi, consolidare la parte pratica della formazione e ridurre i costi a carico dei conducenti.

In sostanza si vuole assicurare che, al momento dell'esordio nel traffico stradale, i neopatentati possiedano competenze più ampie e maggiore esperienza di guida rispetto a oggi. A tal fine la formazione in due fasi e la prova pratica saranno puntellate dalle seguenti misure:

- In futuro chi ha meno di 25 anni potrà sostenere la prova pratica soltanto se possiede la licenza per allievo conducente da almeno 12 mesi e se durante tale periodo ha acquisito esperienza di guida: il documento potrà essere rilasciato già al compimento dei 17 anni, al fine di mantenere invariata a 18 anni l'età minima per il conseguimento della patente per le auto.
- Per poter sostenere la prova pratica, si dovrà aver frequentato presso un'autoscuola professionale almeno due lezioni singole dai contenuti ben precisi. Poiché da diversi studi è emerso che molti automobilisti non sanno gestire una frenata a fondo in caso di emergenza, non avendola mai effettuata, essa verrà insegnata durante una lezione di un'ora; la seconda ora verterà invece sulle tecniche di guida efficiente in termini energetici.

- Durante la prova pratica, in futuro si porrà maggiormente l'accento sulle competenze piuttosto che sugli errori, concentrandosi sulla capacità di raggiungere in autonomia obiettivi e compiti con una guida rispettosa delle regole, sicura e responsabile.
- Chi sostiene e supera la prova pratica su un veicolo con cambio automatico potrà guidare anche automobili con cambio manuale, e viceversa.
- Il periodo di prova di tre anni dal superamento dell'esame pratico rimane in vigore, così come il corso di formazione complementare, che tuttavia in futuro dovrà essere frequentato entro sei mesi dall'inizio di detto periodo.
- Le categorie e le regole per il conseguimento della patente per i motoveicoli vengono allineate alla normativa UE: l'ammissione alla guida di questa tipologia di veicoli avverrà soltanto tramite le patenti A1 (125 cm³) e A2 (fino a 35 kW), mentre il passaggio a una categoria superiore sarà possibile solo previo esame.

Il Consiglio federale propone inoltre delle modifiche per semplificare le pratiche amministrative: in futuro l'intera procedura di ammissione potrà essere svolta in forma elettronica, a eccezione dell'iscrizione al corso di teoria, per il quale si dovrà presentare all'Ufficio della circolazione stradale l'apposito modulo cartaceo. Poiché la nuova formazione impone requisiti più elevati a formatori ed esperti, s'intende inoltre regolamentare in maniera più precisa e concreta la garanzia della qualità; quella relativa ai corsi di primo soccorso viene trasferita ai Cantoni.

La revisione in parola rappresenta anche l'occasione per ristrutturare e migliorare la leggibilità delle disposizioni, consentendo lo stralcio di 20 istruzioni.

La procedura di consultazione relativa alla revisione delle prescrizioni sulla patente di guida si svolge dal 26 aprile al 26 ottobre 2017.

Indirizzo cui rivolgere domande

Servizio stampa dell'Ufficio federale delle strade USTRA
Tel.: +41 58 464 14 91, info@astra.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Optimisation de la formation à la conduite: Les jeunes seront plus sûrs au volant

Berne, 28.4.2017 – À l'avenir, en Suisse, les personnes autorisées à conduire seules pour la première fois devraient posséder une expérience de la conduite plus grande qu'aujourd'hui. C'est en tout cas l'objectif d'une révision de la formation à la conduite que le Conseil fédéral a mise en consultation le 26 avril 2017. Le projet prévoit non seulement une amélioration qualitative, mais aussi des simplifications administratives. Il vise en outre à réduire le coût de l'ensemble de la formation pour les automobilistes.

Les jeunes conducteurs, qui possèdent le permis de conduire depuis peu, sont impliqués dans des accidents plus souvent que la moyenne. De plus, la circulation devient de plus en plus complexe. C'est pour ces raisons que l'Assemblée fédérale a introduit en 2005 la formation en deux phases: la première phase est consacrée à la formation théorique et pratique jusqu'à l'examen de conduite, tandis que la deuxième englobe la période probatoire de trois ans suivant l'obtention du permis de conduire ainsi que la formation complémentaire.

Les expériences faites ces douze dernières années ont montré que la formation en deux phases pourrait être améliorée du point de vue matériel et administratif. Parfois complexe, elle est aussi perçue comme trop chère et constitue souvent une source d'énervements pour les futurs nouveaux conducteurs qui ne peuvent respecter les délais prescrits et doivent en répéter certaines étapes. Les charges sont également importantes pour l'administration, puisque la procédure d'admission relève essentiellement de formulaires papier. Enfin, elle n'a pas encore eu jusqu'ici l'efficacité souhaitée en matière de prévention des accidents.

Permis d'élève conducteur dès 17 ans

Pour les raisons ci-dessus, une révision totale des prescriptions relatives à l'admission des personnes à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission des personnes à la circulation routière) est indiquée. Les adaptations visent à simplifier la procédure d'examen, à mieux coordonner les deux phases, à renforcer la partie pratique de la formation et à réduire les coûts à la charge des conducteurs.

La révision vise principalement à élargir les compétences et l'expérience pratique des conducteurs qui prendront part seuls à la circulation routière pour la première fois. À cet effet, il est prévu de renforcer la formation en deux phases et l'examen pratique de conduite, en adoptant notamment les mesures suivantes:

- Dorénavant, les personnes de moins de 25 ans ne pourront passer l'examen pratique de conduite que si elles possèdent le permis d'élève conducteur depuis au moins douze mois et ont acquis de l'expérience pratique durant cette période. Pour maintenir tout de même à 18 ans l'âge minimum pour l'obtention du permis de conduire pour les voitures de tourisme, le permis d'élève conducteur pourra être obtenu dès l'âge de 17 ans révolus.

- Tout candidat à l'examen pratique de conduite devra à l'avenir avoir suivi au moins deux leçons individuelles auprès d'un moniteur de conduite professionnel. Le contenu de ces leçons est imposé: des études ayant montré que de nombreux automobilistes n'avaient encore jamais effectué un freinage d'urgence et ne maîtrisaient pas cette manœuvre en cas de besoin, une heure sera consacrée à l'apprentissage de la bonne manière de procéder. La seconde heure sera dédiée à la conduite efficace du point de vue énergétique.
- L'examen pratique sera focalisé davantage sur les compétences que sur les fautes. Durant celui-ci, l'accent sera mis sur la capacité à atteindre les destinations indiquées et à accomplir les tâches assignées de manière autonome. L'adoption d'une conduite conforme aux règles de la circulation, sûre et responsable sera placée au premier plan.
- Les personnes ayant passé et réussi l'examen pratique de conduite avec un véhicule muni d'une boîte de vitesses automatique seront désormais autorisées à conduire des voitures dotées d'une boîte de vitesses manuelle et inversement.
- La période probatoire de trois ans suivant la réussite de l'examen pratique de conduite sera maintenue. Cependant, les nouveaux conducteurs ne devront plus suivre qu'un seul cours de formation complémentaire durant celle-ci, mais dans les six premiers mois.
- Les catégories de motocycles et les règles fixées pour l'obtention du permis de conduire correspondant seront adaptées aux dispositions de l'UE. Ainsi, à l'avenir, seules les catégories A1 (125 cm³) et A2 (jusqu'à 35 kW) pourront être obtenues pour commencer. Toute catégorie de niveau supérieur exigera la réussite d'un examen.

Le Conseil fédéral propose par ailleurs des adaptations en vue de simplifier les démarches administratives. Ainsi, la procédure d'admission sera effectuée par voie électronique. Seule l'inscription au cours de théorie de la circulation se fera toujours avec un formulaire papier auprès du service des automobiles. En outre, étant donné que la nouvelle formation à la conduite sera particulièrement exigeante pour les formateurs et les experts, le projet prévoit de régler de manière plus détaillée et concrète l'assurance qualité de la formation. Quant à l'assurance qualité des cours de premiers secours, elle sera confiée aux cantons.

Enfin, la révision d'ordonnances servira à réorganiser les prescriptions et à les présenter plus clairement. Ainsi, 20 directives ont pu être supprimées.

La consultation sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire durera du 26 avril au 26 octobre 2017.

Adresse pour l'envoi de questions
 Service de presse de l'OFROU
 Tél.: +41 58 464 14 91, info@astra.admin.ch

Plus de réussite au «Sensi» avec

let's drive

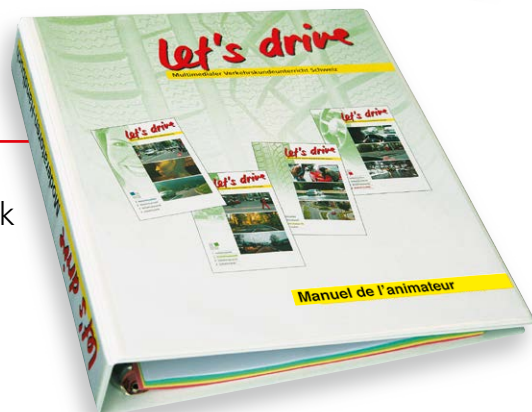
Livrets élève

- 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

Inserenten

	Seite
Brunner Medien AG, Kriens	12 / 38
EcoDrive, Zürich	5
Driveswiss, Wohlen	14
Grädel, Bern	17
Hänni Mikhail Verlag GmbH,	
Oberhofen/Thunersee	40
Polo, Oftringen	17
SanPool, Basel	17
Stadelmann, Malers	14
Trütsch, Zürich	14
Vereinigung Verkehrsschulung, Basel	14
Websheep, Baar	2

Autoren

	Seite
Bucheli, Erwin	21
Grob, Rolf	28
Guerrini, Ravaldo	6, 16
Reinhard, Daniel	22
Schneider, Matthias	22
von Arx, Michael	39
von Rotz, Bruno	22

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 4. August 2017
Erscheinungstermin 8. September 2017



Wie Sammelkarten noch besser ziehen!

Viele Fahrlehrer wissen, dass sie Fahrschüler mit Anreizen gewinnen und an sich binden können. Nun haben Konsumforscher festgestellt, dass Kunden, die an Prämiensystemen teilnehmen, mehr Engagement zeigen und die gesetzten Ziele (zum Beispiel die ersten zehn Fahrstunden zu absolvieren) schneller erreichen, wenn ihnen ein kleiner «Vorsprung» gewährt wird. Beispiel «pro zehn Fahrstunden eine geschenkt»: Fahrschüler sind motivierter, die Fahrstunden zu besuchen, wenn sie in ein Prämienprogramm einsteigen, das bereits begonnen hat und von ihnen nur noch vervollständigt werden muss. Das heisst, ihnen von Anfang an eine Sammelkarte zu geben, auf der schon die ersten zwei Felder abgestempelt sind. Dann sind es nur noch acht Stunden bis zur Prämie. Die Fahrschüler werden mehr Mühe aufbringen, das gesetzte Ziel zu erreichen, wenn sie das Gefühl haben, diesem Ziel schon ein Stück näher gekommen zu sein.

Ihre Webseite eignet sich hervorragend, um den angehenden Fahr-

schülern zum Beispiel eine «Sammelkarte mit Vorsprung» oder eine Gratis-Fahrstunde anzubieten (man kann diese beiden Anreizmodelle natürlich auch kombinieren). Wichtig ist, dass Sie von allen Personen, die einen Gutschein oder eine Sammelkarte herunterladen, auch Name, E-Mail-Adresse und Natelnummer bekommen. Gratis ist bekanntlich nichts im Leben, aber für eine gute Prämie sind die meisten Fahrschüler bereit, ihre Kontaktdaten anzugeben – und dann wird, wenn nötig, höflich nachgefasst.



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

verkehrstheorie.ch

2017/18 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2017!

Verkehrstheorie.ch – zum Beispiel als Arbeitshefte, um im praktischen Unterricht Verkehrsregeln bildlich zu veranschaulichen.

50% RABATT

Aktion bis 17. Juni 2017



Arbeitsbücher
(Prüfungsfragen und Verkehrsregeln)
VP: CHF 39.–



Lernsoftware*
VP: CHF 59.–



Set (Arbeitsbücher & CD)*
VP: CHF 72.–



Lernsoftware (USB)*
VP: CHF 69.–



iPhone App «Auto Theorie»
Verkehrsregeln +
10 Demofragen (gratis)



*inkl. App-Code (für offizielle Prüfungsfragen in der App «Auto Theorie»)

Mehr Infos und Bestellungen:



www.verkehrstheorie.ch
info@verkehrstheorie.ch
Telefon 033 243 21 05
Mobile 079 404 48 55

Offizieller asa-Lizenznehmer
hänni mikhail verlag gmbh
Kirchmätteliweg 2
3653 Oberhofen


verkehrstheorie.ch

FORD 4x4 MODELLE



Th. Willy AG
AUTO-ZENTRUM

Th. Willy AG Auto-Zentrum

Freiburgstrasse 443, 3018 Bern, 031 998 25 11, twag.bern@thwilly.ch, www.ford.thwilly.ch