

WAB-Kurse wichtiger denn je 18



6

Gesetz
Reizthema Rettungsgasse



24

Nutzfahrzeuge
Von Treibstoff bis hin zu Platooning

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

4000 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, Carmen Kalbermatter
Tel. 041 318 34 34
c.kalbermatter@fl-magazin.ch
Jahres-Abo: CHF 32.–
Einzelheft: CHF 10.–

Bilder Titelseite:

TrainingsCenter Drive Z
www.rettungsgasse.ch,
Rolf Grob

Internet durch Licht

Ja, Sie haben richtig gelesen. Forscher entwickeln Lichtsysteme, welche für Internetanwendungen tauglich sind. Solche Systeme könnten unser persönliches Leben beeinflussen. Unter dem Namen LiFi (Light Fidelity, übersetzt «Wiedergabe über Licht») soll dieses System in naher Zukunft die Internettechnologie revolutionieren.



Werner Kirschbaum

Bei der Übertragung von Daten via Licht wird eine Lichtquelle sehr schnell an- und ausgeschaltet. Das menschliche Auge kann aufgrund der hohen Frequenz den Wechsel nicht wahrnehmen. Das Ganze funktioniert wie ein Binärsystem: An ist 1, Aus ist 0. Das Ein- und Ausschalten der Leuchtdiode geschieht so schnell, dass Geschwindigkeiten von herkömmlichen WLAN-Signalen um ein vielfaches übertroffen werden können. So könnte zum Beispiel in einem Spital oder Flugzeug, wo sonst keine Radiofrequenzen übertragen werden können, durch LiFi das Internet oder anderweitige Dateiübertragungen genutzt werden.

LiFi bietet komplett neue Möglichkeiten, Endgeräte zu verknüpfen. Jede Straßenerlaterne könnte ein Zugangspunkt zum rasend-schnellen Internet sein. Autos könnten über die Scheinwerfer miteinander kommunizieren und den Straßenverkehr noch sicherer gestalten.

Möglich, dass LiFi auch andere Entwicklungen wie Platooning (Seite 24 in dieser Ausgabe) oder autonomes Fahren sogar beeinflussen.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*



6

Editorial

3

Gesetz

Reizthema Rettungsgasse

6

Umtausch FAP gegen FAK weiter automatisiert

8

Marktplatz

Buchbesprechung – «Nicht auffällig fahren»

10

Kursänderung bei CTM Alder

11

Klassik

Des Käfers Geschwister

12

Ausbildung

WAB-Kurse – Wichtiger denn je

18

Nutzfahrzeuge

Von Treibstoff bis hin zu Platooning

24

Partie française

29

Parte italiana

36

Online-Ratgeber

39

Nicht auffällig fahren



10



12



18

24





Einfach alles für Ihren Fahrschüler



fahrschule.ch



Ihre brandneue AllinOne-Plattform

Sie sind ein Visionär und Fahrlehrer zu sein, ist für Sie mehr als nur ein Beruf? Für die qualitativ hochwertige Ausbildung Ihrer Fahrschüler tun Sie alles und Ihren Lehrauftrag leben Sie mit Leidenschaft? Dann sind Sie bei uns genau richtig.



Ihre Vorteile auf ein Blick



Die Marktneuheit: Unsere Lernfortschritts-Software



Hier mehr erfahren: www.fahrschule.ch/fahrlehrer



Unsere Partner:



Reizthema Rettungsgasse

Einsatzkräfte fühlen sich gehindert, viele Verkehrsteilnehmer wissen nicht wirklich Bescheid. Das Strassenverkehrsgesetz definiert, dass den «Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen [...] beim Wahrnehmen der besonderen Warnsignale die Strasse sofort freizugeben ist».

Bei Nichtbeachten keine Busse

Wie dies auf Autobahnen im Stau zu erfolgen hat, ist dort wie auch in der ihr zugehörigen Verkehrsregelnverordnung (VRV) nicht weiter definiert. Da die Art und Weise, wie Platz freizumachen ist, dem Lenker überlassen ist, gibt es auch keine Busse bei Verzicht auf Bildung einer Rettungsgasse.

Einfache Regeln

Jedoch empfiehlt das Bundesamt für Strassen die Bildung einer Rettungsgasse in der Mitte zwischen zwei Fahrstreifen. Bei drei- oder mehrspurigen Fahrbahnen soll sie zwischen dem linken äusseren und dem zweiten Fahrstreifen von links gebildet werden. Aus der Praxis berichten die Kantonspolizeien, dass Gassen meistens erst zögerlich gebildet werden, wenn Blaulicht kommt; zudem kommt Verunsicherung hinzu: Auch Rettungskräfte würden nicht konsequent die Rettungsgasse nutzen, sondern auch den Pannestreifen, da dort mehr Platz vorhanden sei.

Logistikspur auf Baustellen

Auf Baustellenbereichen, an denen kein Platz zur Bildung einer Rettungsgasse vorhanden ist, sind

Rettungsfahrzeuge angewiesen, die Logistikspur in der Mitte der Baustelle zu benutzen. Die Nutzung solcher Spuren und der zugehörigen An- und Abfahrten durch Rettungsfahrzeuge gehören zwingend zum Notfallkonzept einer Baustelle. Auch wenn das Befahren des Pannestreifens in der Regel verboten ist (Art. 36 Abs. 3 VRV), darf zur Rettungsgassenbildung notfalls auf den Pannestreifen ausgewichen werden.

Motorradfahrer haben ihren Platz in der Fahrzeugkolonne beizubehalten, wenn der Verkehr angehalten wird (Art. 47 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz SVG).

Andere Länder, andere Sitten

Was der Gesetzgeber in anderen Ländern zur Bildung der Rettungsgasse vorschreibt (oder auch nicht), hat die Redaktion hier in Auszügen zusammengefasst.

Frankreich, Italien, Kroatien, Niederlande, Slowenien, Spanien

Keine Regelung zur Bildung einer Rettungsgasse. Einsatzfahrzeugen muss jedoch die Möglichkeit zum Passieren gegeben werden.

Belgien

Keine direkte Regelung zur Bildung einer Rettungsgasse, jedoch muss eine solche gebildet werden, wenn sich Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht und Sirene nähern. Das Vorbeischlängeln mit Motorrädern an stehenden oder langsam fahrenden Fahrzeugkolonnen sei inzwischen erlaubt (ADAC). Hierbei darf eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten werden.

Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Motorrad und zu überholendem, langsam fahrenden Fahrzeug darf nicht mehr als 20 km/h betragen.

Deutschland

Bei Verkehrssituationen, die zu einem Rückstau führen, haben die Verkehrsteilnehmer des linken Fahrstreifens ihre Fahrzeuge ganz an den linken Fahrbahnrand, jene auf dem rechten Fahrstreifen an den rechten Fahrbahnrand zu lenken. Bei mehreren Fahrstreifen befindet sich die Rettungsgasse immer rechts der am weitesten links befindlichen Fahrspur.

Grossbritannien

Der Seitenstreifen wird als Rettungsgasse verwendet, der sich – bedingt durch den Linksverkehr – ganz links befindet.

Kanada

Keine Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse. Einsatzfahrzeugen muss jedoch die Möglichkeit zum Passieren gegeben werden. Dabei ist nicht festgelegt, ob Verkehrsteilnehmer bei der Annäherung von Einsatz- oder Rettungskräften nach rechts oder links ausweichen sollen. Das Move-over-law besagt lediglich, dass Verkehrsteilnehmer, die sich einer Unfallstelle nähern, einen Sicherheitsabstand zu den Rettungskräften einhalten müssen, um diese nicht zu gefährden. Bei Nichtbefolgung drohen beispielsweise in Québec eine Geldbusse von 200 \$ bis 300 \$ und 4 Punkte in der Verkehrssünderkartei.

Polen

Keine entsprechende Vorschrift in der polnischen Strassenverkehrsordnung. Jedoch drohen nach Art. 9 allgemein bei Behinderung von Einsatzkräften ein Bussgeld und fünf Punkte in der Verkehrssünderkartei. In gravierenden Fällen kann es zu Schadensersatzforderungen bis hin zu Strafanzeigen kommen.

Tschechien

Vorschrift einer Rettungsgasse seit 2005. Danach muss auf Autobahnen sowie Schnellstras-



Merkhilfe:
Die **Rettungsgasse** ist immer zwischen **Daumen** und **Zeigefinger** der rechten Hand.
Daumen = Überholspur
Zeigefinger = Spuren 2 bis 5.

sen mit zwei Fahrstreifen in einer Richtung beim Stillstand vorsorglich ein freier Fahrstreifen in der Mitte von mindestens 3 Metern gebildet werden, bei Strassen mit drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung ein freier Streifen zwischen dem rechten und dem mittleren Fahrstreifen.

Ungarn

Rettungsgasse seit September 2012 auf Autobahnen in § 37 Abs. 8 vorgeschrieben. Die Bildung einer Rettungsgasse entspricht der österreichischen Regelung, wonach dabei der Pannenstreifen befahren werden soll.

USA

Keine Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse. Verkehrsteilnehmer müssen erst beim Näherkommen von Einsatz- und Rettungsfahrzeugen, die blaues beziehungsweise rotes Rundumlicht und Sirene eingeschaltet haben, diesen Fahrzeugen den Weg räumen, indem sie den Fahrstreifen wechseln. Das Move-over-law besagt, dass Verkehrsteilnehmer, die sich einer Unfallstelle nähern, auch die danebenliegenden Fahrspuren nach Möglichkeit nicht befahren dürfen und die Geschwindigkeit reduzieren müssen.

Beitrag: Werner Kirschbaum
Quellen: ASTRA, Wikipedia, www.admin.ch
Bilder: www.rettungsgasse.ch, www.shutterstock.com



Umtausch FAP gegen FAK weiter automatisiert

Die Pflicht, selbständig nach Erfüllen der Weiterbildungspflicht einen unbefristeten Führerausweis FAK zu bestellen, entfällt in immer mehr Kantonen. Was von vielen Neulenkern als Schikane empfunden wurde, wird neu zum Service public.

Nach Solothurn, Zürich und anderen Kantonen wird ab Februar im Kanton Appenzell Ausserrhoden für den befristeten Führerausweis FAP, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, maximal 30 Tage vor Ablauf automatisch ein unbefristeter Führerausweis FAK zugestellt.

Die Voraussetzungen sind erfüllt, wenn:

- die 2-Phasen-Ausbildung abgeschlossen ist (mit Sari-Eintrag);
- keine Administrativ-Massnahmen eröffnet sind;
- keine offene Rechnung (Mahnung) besteht.

Bis anhin musste sich jeder selber bemühen, innert der dreijährigen Probefrist beide Weiterbildungskurse zu besuchen. Neu werden Personen, welche vier Monate vor Ablauf des befristeten Führerausweises die obligatorische Weiterbildung noch nicht abgeschlossen haben, schriftlich auf ihr Versäumnis hingewiesen. Auch andere Ostschweizer Kantone werden voraussichtlich mitziehen, lassen aber die Einführung und Details offen.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

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

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

Buchbesprechung

«Nicht auffällig fahren»

Der Ratgeber bietet eine Anleitung zur Überprüfung der Fahrkompetenzen. Er richtet sich insbesondere an ältere Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, die damit rechnen müssen, zu einer Kontrollfahrt aufgeboten zu werden. Und an Menschen, die kein eigenes Fahrzeug besitzen und deshalb wenig Fahrpraxis haben.

Im Mittelpunkt steht der Vorschlag, mit einer vertrauten Person Übungsfahrten durchzuführen, sich beobachten zu lassen und Rückmeldungen zum Fahrstil zu erhalten. So ergibt sich ein realistisches Bild der Fahrkompetenzen. Man erkennt Lücken und kann Defizite systematisch bearbeiten. Der Ratgeber enthält dazu eine Anleitung und Checklisten.

Die Autoren

- Alfred Trachsler, geboren 1934, besass in Bern eine grosse Fahrschule und verfasste das Lehrmittel «Autofahren heute».
- Franz Neff, geboren 1952, Soziologe, gründete 1995 in Bern das Institut für Verkehrssoziologie Mensch im Verkehr.

Alfred Trachsler, Franz Neff
 «Nicht auffällig fahren», Ratgeber für Autofahrende über 65 oder mit geringer Fahrpraxis, Verlag Mensch im Verkehr, 1. Auflage, Januar 2018, 103 Seiten, 12 x 16,8 cm, Spiralbindung, CHF 19.50 (inkl. MwSt.), ISBN 978-3-033-06550-5

Weitere Informationen / Bestellen:
www.rex-buch.ch



Sie wollen die komplette Fahrlehrerschaft der Schweiz erreichen?

Dann sind Sie hier richtig!

FL-Magazin

Media-Info 2018

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@fl-magazin.ch

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

News

Kursänderung bei CTM Alder

Der führende Anbieter von Theorielearnmaterialien wird zu einer «Full Service Provider»-Plattform für das einfache Fahren Lernen. Mit fahrschule.ch lanciert der Marktführer heute eine Schweizer Marktneuheit.

fahrschule.ch: Einfach alles für das Fahren Lernen und Lehren

Schon seit Jahren kann man sich bei CTM Alder mithilfe von digitaler Lernsoftware effizient auf die Theorieprüfung vorbereiten. Nun geht der Schweizer Marktführer einen Schritt weiter und leistet mit fahrschule.ch Pionierarbeit. Speziell die innovative Lernfortschrittssoftware ermöglicht der Fahrschulbranche ein noch nie zuvor dagewesenes Ausmass an Digitalisierung und Transparenz.

CEO Markus Lerch zur Produkt Portfolio-Erweiterung: «Unser Hauptanliegen ist es, den Führerausweis-Erwerb für alle Fahrschüler nicht nur einfacher, sondern auch sicherer zu machen. So sind neben unseren fachlich geprüften Tools, vor allem qualifizierte Partner-Fahrlehrer von hoher Wichtigkeit. Daher vermitteln wir nicht nur Fahrlehrer an Fahrschüler. Wir verbinden beide Interessensgruppen über unser Herzstück der Plattform – die aufwändig und professionell entwickelte Lernfortschrittssoftware.»

«fahrschule.ch» wird von namhaften Partnern wie den Basler Versicherungen, SEAT und TCS unterstützt. Zudem bestehen fachliche Kooperationen mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu sowie dem Schweizerischen Fahrlehrerverband SFV.

«Das Unternehmen hat sich massgeblich verändert und der neue Standort ist dabei von strategischer Relevanz.», sagt Markus Lerch. «Wir nehmen uns der digitalen Realität in jeglicher Hinsicht an und entwickeln uns weiter. Das ist die Voraussetzung, um im stetig verändernden Umfeld langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben.»

Kontakt
Carmen Köll
CMO, Mitglied der Geschäftsleitung
carmen.koell@ctmalder.ch
+41 32 588 50 17
+41 79 482 52 47



AUS- UND WEITERBILDUNG

- **BIG FAT HEAVY**
 Motorrad-Fahrtraining Anerkennung Kat. A
 Mi, 22.08.2018
- **TTT - TRUCK TECHNOLOGY TO GO**
 Fahrphysik & Fahrzeugtechnik Anerkennung Kat. C / CZV
 Mi, 26.09.2018
- **MODERATOR/-IN WERDEN**
 Vormodule 1 - 3 & Hauptmodul
 Beginn Vormodule - August / September 2018
 Beginn Hauptmodul - Oktober 2018



acadevia

by DRIVESWISS.ORG

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



Des Käfers Geschwister

Tausenden von Käfer-Fahrern war eines bewusst: Wuchsen die Familie und der Wohlstand, musste ein grösseres Auto her.

Kein Problem: Der örtliche Volkswagen-Händler hielt ab 1961 eine passende Alternative für die Kundschaft mit Aufstiegsambitionen bereit.

Der Typ 3, oder auch einfach VW 1500 genannt, bot tatsächlich einiges mehr an Platz und Komfort als das altbekannte Krabbeltier. Zudem verfügte er über viele positive Eigenschaften des alten Käfers. Vor allem im Winter glänzte er mit seinem luftgekühlten Heckmotor über der Antriebsachse; da machte ihm keiner so schnell etwas vor. Das erstaunt keineswegs, denn grundsätzlich wurde das Fahrzeugkonzept sozusagen 1:1 vom Käfer übernommen. Der Radstand blieb mit 2400 mm derselbe, der Boxermotor sass nach wie vor im Heck und auch der eigentlich längst überholte Zentralrohrrahmen wurde nicht

gegen eine moderne, selbsttragende Karosserie ausgetauscht, so wie alle Mitbewerber eine hatten. Wirkliche Fortschritte hatte vor allem der gründlich überarbeitete und mit einer viel effizienteren Kühlung für alle Zylinder versehene Motor erfahren. Er leistete 45 PS bei 3800 U/min und hatte mit den über 1000 kg zuweilen ein bisschen Mühe. Aber dank seiner geringeren Bauhöhe (40 cm) und dem neuplatzierten Radi-algebläse am Ende der Kurbelwelle sowie ein paar weiteren Verbesserungen bot er in der gefälligen, aber unspektakulären Pontonform des Wagens sogar Platz für einen zusätzlichen, 200 Liter grossen Kofferraum im Heck. Zusammen mit den 180 l in der Fahrzeugfront ergab das im Vergleich zum Käfer immerhin einen anständigen Laderaum. Viel wichtiger aber war, dass damit Raum für den VW Variant geschaffen wurde, der 1962 ins Programm aufgenommen und als erster Kombi der Marke mit 375 oder 460



kg Nutzlast ziemlich erfolgreich verkauft wurde. 1965 kam noch der 1600 TL (Touren-Limousine) dazu, eine Coupé-Variante mit Scheibenbremsen vorne und 54 PS bei 4000 U/min. Der gleiche Motor mit zwei Vergasern war noch im gleichen Jahr auch in den beiden anderen Karosserievarianten erhältlich.

Ab 1966 erhielten alle Typ-3-Modelle ein 12-Volt-Bordnetz, ab 1967 eine Zweikreisbremsanlage, und im gleichen Jahr wanderte der Tankstutzen aus dem vorderen Kofferraum, wo sich der Tank befindet, unter eine Klappe im rechten Kotflügel. 1968 waren LE- sowie TLE-Modelle mit einer elektronischen Einspritzanlage lieferbar, die zwar keine Flügel verlieh, aber im Hinblick auf amerikanische Märkte bei gleichbleibender Leistung die Schadstoffemissionen reduzierte.

1969 wurde der VW Typ 3 äusserlich gut sichtbar umgestaltet. Er erhielt eine um 12 cm längere Front, kräftigere Stossstangen sowie

grössere Heckleuchten. Auch das waren Zugeständnisse an amerikanische Gesetze, aber auch an den Wunsch nach mehr Platz im Kofferraum.

Im Juli 1973 wurde die Produktion nach über 2,5 Millionen Exemplaren eingestellt. Knapp die Hälfte davon waren Variant-Kombis.

Der Grosse aus Wolfsburg

In der Zwischenzeit, nämlich 1968, schoben die Wolfsburger ein ganz anderes, heute beinahe vergessenes Modell als Hoffnungsträger auf den Markt: den Typ 4 oder VW 411. Mit ihm sollten nicht nur Aufsteiger vom Typ 3 oder sogar direkt vom Käfer abgeholt werden, sondern auch Neukunden generiert werden.

Der 411 war eine gänzlich neu konstruierte Mittelklasse-Limousine mit zwei oder vier Türen, ab 1969 auch als dreitüriger Variante erhältlich. Das zeitgemässe selbsttragende Chassis, die Einzelradaufhängung vorne und Schräglenker hinten sowie ein als Option erhältliches 3-Gang-



Matthias Schär hat diesen VW 1600 TL mit Jahrgang 1970 in zerlegtem Zustand gekauft. Der Vorbesitzer wollte das Fahrzeug restaurieren, verlor dann aber zuerst die Übersicht und dann das Interesse. Schär ergänzte die vielen fehlenden Teile und baute den VW wieder richtig zusammen.



Das Holzlenkrad stammt aus einem Chevrolet Camaro und ist ein Geschenk aus Amerika.

Automatikgetriebe rückten dieses Modell auf Anhieb auf die Höhe seiner mittlerweile vielen Mitbewerber aus aller Welt. Das heisst beinahe, denn VW hielt nach wie vor am luftgekühlten Boxermotor im Heck fest. Dieser komplett neu gestaltete 1,7-l-Motor mit zwei Vergasern leistete 68 PS bei 4500 U/min. Speziell zu erwähnen ist neben vielen anderen Features die serienmässige und sogar vorprogrammierbare Standheizung, welche die wie schon im Käfer verbauten Wärmetauscher unterstützen musste. Um genügend Raum für Gepäck – der Kofferraum fasst beeindruckende 570 Liter – zu schaffen, geriet der Vorderwagen zwangsläufig etwas lang und der Wagen kassierte dafür schnell einmal den wenig schmeichelhaften Beinamen «Nasenbär».

Im zweiten Produktionsjahr war anstelle des Standardmotors auch eine 80 PS starke Version mit D-Jetronic-Benzineinspritzanlage von

Bosch erhältlich, wie sie auch im Porsche 914/4 verbaut wurde. Damit war man leistungsmässig echt bei den Leuten. Das Auto hiess dann 411E und wurde mit Halogen-Doppelscheinwerfern und einer besseren Motordämmung ausgeliefert. Ab 1969 gab es auch von diesem Modell einen «Variant», leider nur mit drei Türen. Er übernahm in der Produktion gleich die Führung und es wurden doppelt so viele Kombis wie Limousinen abgesetzt.

1972 ersetzte der 412 den 411 mit überarbeiteter Frontpartie und umfangreicherer Innenausstattung. Technisch blieb praktisch alles beim Alten. Ab 1973 wurde die Einspritzanlage aus dem Programm genommen, dafür gab es einen 1,8-l-Motor mit zwei Vergasern und 75 PS. Zusätzlich war neu ein «412 S» mit 85 PS erhältlich. 1974 wurde die Produktion ohne Nachfolgemodell eingestellt.



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
 Einzel per Post

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



Insgesamt liefen vom Typ 4 nur 367 728 Exemplare vom Band, was wohl weit unter den Erwartungen gelegen hat. Die Gründe für diesen Misserfolg sind wohl nicht zuletzt auch beim relativ hohen Preis zu finden. Für 12 600 Franken erhielt man 1971 anstelle eines VW 411 E nämlich auch einen BMW 1600 mit 85 PS, einen Opel Rekord L oder Ford Taunus 2000 GXL mit 90 PS oder gar einen Toyota Crown mit 6 Zylindern und 115 PS. Die waren hierzulande image-mässig allesamt besser dran und klangen auch nicht wie ein luftgekühlter VW.

Kleine Fangemeinde

Heute sieht man die Volkswagenmodelle Typ 3 und Typ 4 im Gegensatz zum Käfer nur mehr sehr selten auf unseren Strassen, als Variant schon gar nicht. Die wurden wohl alle gründlich verschlissen und zu Boden geritten.

Die Fangemeinde ist überschaubar und deren Wille, äusserst schlecht konservierte und daher in der Regel restlos verrottete Automobile für teures Geld zu restaurieren, gering. Leider, denn alle diese Modelle versprühen seit jeher einen ganz speziellen Charme, den sie mit keinem

anderen Auto auf der Welt teilen müssen. Das Motorengeräusch ist drinnen und draussen so unvergleichlich wie das Reisegefühl mit all seinen Eindrücken für Ohr und Nase.

Quelle: Swiss Classics, 64-6, 2017/2018

Text: Heinz Ammann, Fotos: Bruno von Rotz



ORPHYDRIVE

Mein Entscheid für meine Fahrschüler

Von der Schülerkarte bis zur Abrechnung

Die App, welche das Tagesgeschäft für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in der Schweiz erleichtert. Orphy hat dabei in enger Zusammenarbeit mit Schweizer Fahrlehrern von deren langjähriger Erfahrung profitiert.

Alle Vorteile auf einen Blick

- ◆ massgeschneiderte Branchen-Lösung
- ◆ Keine lästige Büroarbeit nach Feierabend
- ◆ Zeitersparnis und Transparenz im Alltag
- ◆ Tagesgeschäft jederzeit im Überblick
- ◆ Überall und jederzeit verfügbar



Weitere Informationen
www.orphydrive.ch



WAB-Kurse

Wichtiger denn je

OPERA-3 befindet sich in der Warteschlange und Medien berichten bereits von einem Wegfall oder einer Reduktion der obligatorischen Weiterbildung für Neulenkende. Diese warten darauf, keinen oder «nur» noch einen WAB-Kurs absolvieren zu müssen.

Verunsicherung bleibt

Die Entwicklung des Projektes OPERA-3 und der darin enthaltenen Personenzulassungsverordnung (PZV) zeigt auf, dass das ASTRA mit dem Entwurf der Vernehmlassung zur PZV und dem für eine Stellungnahme zugestellten Fragekatalog suggerierte, viele Interessengruppen könnten bei diesem Projekt mitreden.

WAB-Zentren und die Fahrlehrerschaft nahmen Stellung. Von Fahrlehrerverbänden wurden Workshops und Medienkonferenzen veranstaltet. Nach dem Eintreffen zahlreicher Alternativvorschläge zur Umsetzung von OPERA-3 setzt das ASTRA eine «Begleitkommission OPERA-3» ein, in welcher auch der Schweizerische Fahrlehrerverband Einsitz nimmt.

Bereits in der ersten Sitzung der «Begleitkommission OPERA-3» wurde klar, dass das Gremium nicht über die wesentlichen Inhalte und Vorschläge der Interessengruppen beraten wollte. Und wohl auch nicht konnte. Denn die anwesenden Vertreter des ASTRA brachten weder das fachliche Wissen noch die Kompetenz mit. Sie wollten lieber über Details einer Online-Befragung für WAB-Kursteilnehmende diskutieren, jedoch nicht über die zahlreichen Vorschläge der eingegangenen Fragebogen zur PZV.

Die wesentlichen Punkte der ASTRA-Vorschläge zur PZV

(Ausschnitt aus dem Entwurf)

3.5 Fahrtechnische Grundschulung

Die fahrtechnische Grundschulung beinhaltet zwei Module à je eine Fahrstunde. Viele Neulenkende beherrschen die maximale Verzögerungsmöglich-

keit («Vollbremsung») ihres Fahrzeugs nicht. (Studie AXA Winterthur). Die energieeffiziente Fahrweise «Eco-Fahrt» soll künftig als ordentliche Fahrweise vermittelt werden und nicht als besondere Fahrweise für jene, die Treibstoff sparen wollen. Sie soll deshalb obligatorisch bei einem/r Fahrlehrer/in eingeübt werden.

3.7 Zweite Ausbildungsphase

Die Evaluation der Zweiphasenausbildung zeigte neben positiven Aspekten auch auf, dass die Sicherheitseffekte der Weiterausbildungskurse nicht im erwarteten Ausmass nachgewiesen werden können.

Ziff. 7: Weiterausbildung aus Sicht des Astra während der Probezeit

Am verbleibenden Weiterausbildungstag steht das Thema «jugendtypische Unfälle» im Mittelpunkt (Ziff. 7.21). Dieses wird vor allem anhand von praktischen Fahrerlebnissen auf einem Ausbildungsplatz (Ziff. 7.22, 7.41 und 7.42) und einer Fahrt im Verkehr (Ziff. 7.23) erarbeitet. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Weiterentwicklung einer energieeffizienten Fahrweise (Ziff. 7.23 und 7.42). Damit werden diejenigen Elemente beibehalten, die in der Evaluation der bfu positiv bewertet wurden, und aufgezeigte Mängel beseitigt. Weitere Änderungen:

- Durch die Integration der «Feedbackfahrt» in die «Eco-Fahrt» (Ziff. 7.23) erhält die Weiterausbildung mehr praktische Elemente. Zusätzlich finden die Fahrerlebnisse und das Fahren im Verkehr am selben Kurstag statt.
- Das Thema «Bremsen» wird in der zweiten Ausbildungsphase vertieft behandelt (Ziff. 7.22).
- Die Themen «psychoaktive Substanzen» und «Unfallanalyse» werden in zum Teil gekürzter Form in die erste Ausbildungsphase (Kurs Verkehrskunde) transferiert (vgl. Lehrplan).
- Das Element «Fahrerprofil erstellen» wurde gestrichen. Die Selbstreflexion soll im Rahmen der Einführung zum Weiterausbildungstag und im «Fahren im Verkehr» angeregt werden (Ziff. 7.23).

Die Sichtweise der ausführenden Fachleute (Moderator/innen)

Das Fahrlehrer-Magazin hat bei den WAB-Zentren nachgefragt und diese mit zwei Fragen konfrontiert:

1. Trotz gegenteiliger Meinung grosser Teile der Fahrlehrerschaft und anderer Organisationen zum «Punkt WAB-Kurse» der PZV (Personenzulassungsverordnung) von OPERA-3 signalisiert das ASTRA, auch nach der ersten Sitzung der «Evaluationsgruppe» zu OPERA-3 an ihrem ursprünglichen Vorschlag (Reduzierung der WAB-Kurse auf einen Kurstag) festzuhalten.
 - a) Warum sind WAB-Kurse auch in Zukunft wichtig?
 - b) Ist der vom ASTRA vorgeschlagene eintägige WAB-Kurs praktisch umsetzbar beziehungsweise eine alternative Lösung der jetzigen zweitägigen WAB-Kurse?
2. Es gibt bereits Vorschläge (IGWAB-CH) für ein zukünftiges 2-tägiges «WAB-System», das auf je 7 Stunden reduziert werden könnte. Wie müsste Ihrer Meinung nach ein zukünftiges «WAB-System» aufgebaut sein?

WAB Zentralschweiz AG, Walter Portmann

1a) Die Unfallstatistik hat sich in den letzten Jahren tendenziell stets in die richtige Richtung verändert. Die Reduktion auf nur einen WAB-Tag wird einen erheblichen gesamtwirtschaftlichen Kostenanstieg zur Folge haben. Wir haben mindestens 90% positive Rückmeldungen. Die Neulenkenden sind sehr dankbar, dass sie in der zweiten Ausbildungsphase Rückmeldungen erhalten und sie vertieft für die Gefahren des Strassenverkehrs sensibilisiert werden. Besonders im WAB-Tag 2 wird ihnen bewusst, welche Fehler sich in den ersten Fahrjahren eingeschlichen haben. Sie zeigen sich offen und sind oft erstaunt, wenn ihnen das Potenzial ihres Könnens anhand konkreter Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt wird.

1b) Es ist nicht möglich, alle relevanten Themen in einen Kurstag zu verpacken. Wenn die wichtigen Inhalte sinnvoll in nur einen WAB-Tag eingebunden werden sollen, müsste der eine Weiterausbildungstag eine Dauer von mindestens 12–14 Stunden umfassen.

2) WAB-Tag 1 + WAB-Tag 2 gemäss Vorschlag der IG WAB.

OPERA-3 aus Sicht der WAB-Zentren

1. Die Führerausbildung wird nicht besser und nicht günstiger.
2. Die Verkehrssicherheit wird nicht verbessert (höchstens für die Motorradfahrer).
3. Die vorgesehenen Vereinfachungen werden nicht erreicht.
4. Die Schweiz wurde 2017 mit dem europäischen Verkehrssicherheitspreis ausgezeichnet und will die erfolgreichen WAB-Kurse reduzieren?
5. Die öffentliche Diskussion stützt sich nicht auf Fakten, sondern auf Emotionen.

Driving Center Schweiz AG, Safenwil, Stephan Roth

Wir stehen voll und ganz hinter den beiden WAB-Kursen. Um die hohen Zielsetzungen zu erreichen, reicht ein Kurstag nicht. Bei den zukünftigen zweitägigen WAB-Kursen begrüssen wir eine Zeitreduktion auf 7 Stunden.

Driving Graubünden, Stefan Netzer

Eine nachhaltige Sensibilisierung braucht eine gewisse Zeit, um den Neulenkern die nötigen Eindrücke und Erfahrungen zu vermitteln. Eine Kurzfassung der jetzigen Themen, die in den WAB-Kursen zu behandeln sind, reduziert die Tiefe der Erlebnisse. Mehr praktische Fahrerlebnisse sollten gemacht werden: ABS, ESP und Assistenzsysteme. Und am zweiten WAB-Tag muss aufgezeigt werden, was mit Bremsbereitschaft beim Rechtsvortritt und cleverer Fahrweise alles möglich wäre. Dies könnte auch in 7 Stunden umgesetzt werden.

Fahrschulzentrum Nidwalden, Stans

1a) Beide WAB-Kurse müssen beibehalten werden. Sie tragen zur Sicherheit im Strassenverkehr bei und dienen zugleich als Wiederholung und Auffrischung der ersten Ausbildungsphase. Viele Teilnehmer sind nicht in der Lage, eine einwandfreie Notbremsung auf Kommando zu machen. Ebenso ist die Einschätzung des Bremsweges ein grosses Problem. Der zu geringe Abstand im täglichen Strassenverkehr ist vielen Teilnehmern nicht bewusst, weil die persönliche Einschätzung meistens weit vom richtigen Abstand entfernt ist.

1b) Für unser Team kommt nur der zweitägige WAB-Kurs in Frage.

2) Kürzen könnte man die Theorie. Die praktischen Themen müssten beibehalten werden und könnten durch mehr Zeit und Training vertieft werden.

Top Driving Sàrl, St. Maurice, Gilbert Eggs

Über 80% unserer Kursteilnehmer geben an, dass sie mit dem Kurs zufrieden waren. Leider haben aber sehr wenige der Teilnehmer eine echte Vorstellung der Kursinhalte. Viele Teilnehmer weisen gravierende Wissenslücken und mangelnde Fahrpraxis auf, was zum Beispiel die Notbremse oder das Einschätzen einer Distanz angeht. Die WAB-Kurse sind deshalb sehr wichtig, weil sie die Wissenslücken der Junglenker schliessen.

(Anm. d. Red.: Die vollständige Antwort finden Sie im französischen Teil.)

A-Z Verkehrsschule Gossau, Rolf Bader

1a) Unfallzahlen zeigen, dass die Vielzahl flankierender Massnahmen der letzten Jahre – und dazu gehören auch die WAB-Kurse – Erfolg zeigen. Eine Reduktion gleicht einem Experiment ohne ersichtliche Grundlage, die diese positive Bilanz verändern könnte.

1b) In diversen Punkten wurde der Machbarkeit wenig Beachtung geschenkt, so auch bei der Anpassung der WAB-Kurse. Inhaltliche Anpassungen müssten gemacht werden, daher ist kein vollwertiger Ersatz möglich. Es fehlen 9 Stunden. Entscheidend ist, wo die Schwerpunkte an diesem einen WAB Tag gesetzt werden und was künftig in der ersten Phase intensiver geschult und

geprüft wird. Wir müssten auf bestehendem Wissen aufbauen können, um effizienter zu sein. Dieser Fokus wird in OPERA-3 ebenfalls nicht zwingend gefördert, im Gegenteil.

2) Bei gut überdachten Schwerpunkten sicherlich möglich. Inhaltlich mit Elementen, die in der ersten Phase nicht geschult werden können, oder mit Elementen, die vom TN Fahrerfahrung voraussetzen. Gegenseitiger Erfahrungsaustausch und daraus resultierende Diskussionen sind weiterbringende Elemente in unseren Kursen, die vor allem die Nachhaltigkeit fördern. Deren Wert können aber nur Teilnehmer der WAB-Kurse beurteilen.

Verkehrszentrum Glarnerland AG, Sepp Landolt

Neulenkern haben die Tendenz, sich zu überschätzen, und sie haben zum Teil kein oder wenig Gefahrenbewusstsein. Diese Kurse zeigen den Neulenkern ihre Grenzen auf und fördern das Gefahrenbewusstsein. Der Vorschlag des eintägigen WAB-Kurstages des ASTRA ist so in der Praxis nicht umsetzbar. Wir unterstützen den Vorschlag der IG WAB vollumfänglich. Die Kurse sollten anschliessend alle paar Jahre wieder überarbeitet und den jeweiligen Bedürfnissen angepasst werden.

Centre Top-Conduite, Develier, Andy Schweighauser

Die Statistik zeigt ganz klar auf, dass die Verkehrsunfälle von Neulenkern um 42% zurückgegangen sind. Dies zeigt doch, dass wir auf dem guten Weg sind, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Bei einer Absetzung dieser Kurse befürchte ich eine Zunahme dieser Unfälle. Ich bin der Meinung, dass es beide Tage braucht und die Kurse redigiert und auf den neuesten Stand gebracht werden müssen. Die IG WAB hat dafür bereits vorgearbeitet und 7-stündige Kurse vorbereitet, was ich für absolut machbar halte.

VSZ Mittelland, Florian Reinhard

1a) Viele Neuliker passen sich in kurzer Zeit nach der Führerprüfung ihrem Umfeld an. Dadurch gehen verkehrssichere Grundlagen verloren. Bei den WAB-Kursen können diese Grundlagen noch einmal aufgefrischt werden. Das wird durch gegenseitige Beurteilung der Information und Erfahrungsaustausch der Teilnehmer erreicht. Es ist unmöglich, mit zwei obligatorischen Fahrstunden zum Bremsverhalten und zum umwelt- und energieeffizienten Fahren das zu erreichen, was bis heute mit dem

WAB-1- und WAB-2-Kurs abgedeckt wird.

1b) Nein, denn eine Verkürzung auf nur einen WAB-Kurs hätte zur Folge, dass wichtige Themen zu wenig intensiv erarbeitet werden und die Nachhaltigkeit für die Neuliker sehr darunter leiden würde.

2) Beim ersten Kurstag könnte man die Lektion mit den psychoaktiven Substanzen kürzen. Die Teilnehmer bringen bereits ein grosses Wissen mit. Eine Vertiefung der Ablenkung wäre zeitgemässer, da der technische Fortschritt bei den Neulikern

einen starken Einfluss auf das Fahrverhalten hat. Der Partnerslalom ist im heutigen Kursprogramm nicht vorgeschrieben. Bei diesem Kurselement wird das Zusammenarbeiten auf der Strasse verdeutlicht. Auch ohne Verkehrsvorschriften ist ein gemeinsames Verkehren möglich und zeigt auf, dass ein ruhiger und geplanter Fahrstil positiv sein kann.

Beim zweiten Kurstag wäre eine Verkürzung auf 7 Stunden möglich. Die Kursinhalte und die Fahrstrecke könnte man ohne Probleme anpassen und somit würde der Kurspreis etwas sinken.

Drivers Competence Center AG, Markus Lüthi

1a) Nach mehr als 500 erteilten WAB-Kursen habe ich gesehen, dass die Einschätzung der Realität bei Bremsweg, Abstand, Geschwindigkeit, die Fahrzeugkenntnis und nicht zuletzt die eigene Fähigkeit sehr oft massiv überschätzt werden. Eine richtige Sensibilisierung braucht Zeit, um die Neuliker die nötigen Erfahrungen machen zu lassen. Eine Kürzung der Themen reduziert die Tiefe der Erlebnisse.

1b) Die Reduzierung der WAB-Kurse löst das Problem nicht. Je mehr der Neuliker weiss, desto besser kann er sich im Verkehr bewegen. Aber woher holt sich der Neuliker das Wissen, wenn alles abgeschafft wird? Freiwillig ist fast niemand bereit, sich im Verkehr weiterzubilden.

2) Der WAB-1-Tag müsste zwingend im ersten halben Jahr gemacht werden. Ausserdem müssten noch mehr praktische Fahrerlebnisse geschaffen werden: elektronische Fahrassistenten wie ABS, ESP, Abstandsassistent, Spurassistent auf einer Schleuderplatte simulieren. Dafür die zeitraubende Theorie zu den psychoaktiven Substanzen streichen und den Neulikern die Sanktionen mehr bewusst machen. Grundsätzlich funktioniert der erste WAB-Tag jedoch ganz gut und auch die Neuliker schätzen ihn sehr. Am zweiten Tag müssten die Fahrerlebnisse vom ersten Tag besser in die Praxis umgesetzt werden. In der Feedback-Fahrt muss aufgezeigt werden, was bei Bremsbereitschaft bei Rechtsvortritt, Fussgängerstreifen und allgemeinen Gefahrensituationen alles möglich wäre ... Die Sensibilisierung für eine defensive, tolerante und clevere Fahrweise muss dem Neuliker bewusst gemacht werden. Die ECO-Fahrweise stösst bei den Jungen auf viel Kritik ... Das kann man auch anders verkaufen. Themen wie Zeitdruck, Stress, Ablenkung müssten auch im WAB 2 Platz haben.

Verkehrssicherheitszentrum Thurgau AG

Eine Kürzung der WAB-Kurse würde einen Anstieg der Unfallzahlen und damit auch der Verkehrstoten provozieren. Die beiden WAB-Kurse müssen beibehalten werden. Dabei sollen die Inhalte angepasst werden. Die Vorschläge der IG WAB CH für die beiden WAB-Kurse berücksichtigen die praktischen Erfahrungen in den letzten 12 Jahren beim Durchführen von WAB-Kursen.

Touring Club Schweiz, Fahrzentrum Frick, René Althaus

1a) Eine Abschaffung der obligatorischen Weiterbildung läuft aus Sicht des TCS den Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ganz klar entgegen.

1b) Der politische Druck in Richtung einer falschen vollständigen Abschaffung der zweitägigen Kurse ist stark. Vor diesem Hintergrund unterstützt der TCS grundsätzlich die vom Bundesrat beantragten Neuerungen und Erleichterungen, auch die Verkürzung der Weiterbildungskurse von zwei Tagen auf einen Tag. Letzteres lässt sich unseres Erachtens auch im Sinne der Verkehrssicherheit umsetzen.

2) Aus unserer Sicht geht der Vorschlag des ASTRA, der hauptsächlich praktische Übungen beinhaltet und dabei Themen wie «jugendtypische Unfälle und deren Vermeidung» sowie «Weiterentwicklung der energieeffizienten Fahrweise» behandelt, in die richtige Richtung. Konkret schlagen wir vor, dass der Kurstag zum Ziel haben soll:

- Die Fähigkeit der Kursteilnehmerinnen und Kursteilnehmer zu verbessern, gefährliche Verkehrssituationen bereits vor der Entstehung zu erkennen und zu vermeiden und bereits vorhandene gefährliche Verkehrssituationen zu erkennen und zu entschärfen.
- Das Bewusstsein der Kursteilnehmerinnen für die eigenen Fähigkeiten zu schärfen sowie das umweltschonende, energieeffiziente und partnerschaftliche Fahren weiterzuentwickeln. Auf die Feedback-Fahrt mit einem Moderator sollte wegen ihres schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses verzichtet werden.

L2 Romont, Thierry Gay

Das Ziel der Zweiphasenausbildung ist eine Verhaltensveränderung der Neulenker. Die Statistiken zeigen eine Reduktion der Todesfälle auf der Strasse um mehr als 63% bei den 18- bis 24-Jährigen. Mit der Reduktion der WAB-Kurse auf einen Tag wird dieses Ziel nicht mehr erreicht werden können. Eine Möglichkeit wäre, bei zwei Tagen à je sieben Stunden die Anzahl auf 16 Teilnehmer zu erhöhen. Zusätzlich könnten Übungen (Ausweichen von Hindernissen oder Bremsen auf rutschiger Fahrbahn) in das Programm integriert werden. So können sowohl Kosten gesenkt als auch eine höhere Zufriedenstellung der Kursteilnehmer geschaffen werden.

(Anm. d. Red.: Die vollständige Antwort finden Sie im französischen Teil.)

David gegen Goliath

Während das ASTRA tonangebend fordert und bis heute nicht bereit ist, grundsätzliche Änderungen zu prüfen oder umzusetzen, kontern die ausführenden Fachleute mit Argumenten aus der Praxis und mit der Statistik. Die Fahrlehrerschaft und die ausführenden Fachleute sind überzeugt, dass die PZV-Vorlage zu OPERA-3 im Vergleich zum heutigen WAB-System weder besser noch wesentlich günstiger sein wird. Vielmehr wird in Kauf genommen, dass sich die Verkehrssicherheit verschlechtert und die Unfallzahlen erhöhen.

Verkürzung auf 7 Stunden ist populär. Bis auf den TCS sind sich sehr viele Fachleute einig und lehnen den ASTRA-Vorschlag geschlossen ab oder äussern grosse Bedenken. Eine Verkürzung der beiden WAB-Kurse auf je 7 Stunden wird indessen begrüsst. Auch einige Kantone stehen der Vorlage negativ gegenüber. Als Beispiel lehnt mit einer differenzierten Beurteilung der bernische Regierungsrat die Vorlage ab. Auch auf Seiten der Polizei werden die Vorschläge des ASTRA abgelehnt oder kritisch hinterfragt. Mit dieser Vorlage wird die Verkehrssicherheit nicht erhöht. «Never change a winning horse!»

Moderatoren/innen, die diese Kurse wöchentlich durchführen, sollten an der Ausarbeitung von neuen WAB-Kursen beteiligt sein.

**Sichtweise IG WAB CH:
Inhalt der 2 mal 7 Stunden
dauernden WAB-Kurse**

Die IG der WAB-Anbieter der Schweiz arbeitet eng mit den meisten WAB-Anbietern zusammen. Im Gegensatz zur Meinungsbildung des ASTRA konnten hier die Meinungen und das Know-how der Basis einfließen. Auch der SFV als Vertreter der Schweizer Fahrlehrerschaft wurde in die Meinungsbildung einbezogen. Am 12. April 2018 wurde ein gemeinsamer Brief von SFV und IG WAB CH an das ASTRA gesandt, in dem konkrete Anträge für das weitere Vorgehen formuliert wurden.

Darum sind auch in Zukunft

Zwei WAB-Kurstage notwendig:

- jeden Monat 1 Verkehrstoter weniger
- pro Woche 1 Schwerverletzter weniger
- pro Monat 1 Raser weniger
- Tragquote vom Sicherheitsgurt um 2% höher
- Energieeinsparung von 2% im Alltag
- Weniger Aggressivität auf den Strassen

Anzahl Verkehrstote Schweiz

1971: 1773 höchster Wert
2004: 510 vor Zwei-Phasen-Ausbildung
2017: 230 aktuellste Zahl

Eine eindrückliche Reduktion der Toten (und Schwerverletzten) seit der Einführung der Zwei-Phasen-Ausbildung 2005. Das Erfolgsmodell Schweiz ist eine Kombination von Repression und Weiterbildung.

Das Erfolgsmodell der Schweizer WAB-Kurse darf nicht geändert werden, weil

- die Verkehrssicherheit leidet, wenn die Weiterbildung um 50% gekürzt wird;
- der Vorschlag des ASTRA zu einer qualitativen Verschlechterung bei gleichen Kosten führt;
- der erste Kurstag beibehalten und der zweite Kurstag inhaltlich erneuert werden soll.

Unterstützung finden folgende Punkte:

- erster Kurstag innerhalb von 6 Monaten
- Kürzung der zwei WAB-Kurse von 8 auf 7 Std.

Zwei Einzellektionen beim Fahrlehrer

- Der Vorschlag ist nicht durchdacht (1 Std. Vollbremsung auf öffentlichen Strassen).
- Der Gruppeneffekt geht im Gegensatz zur Vollbremsung auf WAB-Anlagen verloren.
- Der Vorschlag ist weder aus Sicht der Verkehrssicherheit noch methodisch-didaktisch zielführend.

Kurskosten Neulenker bisher/neu

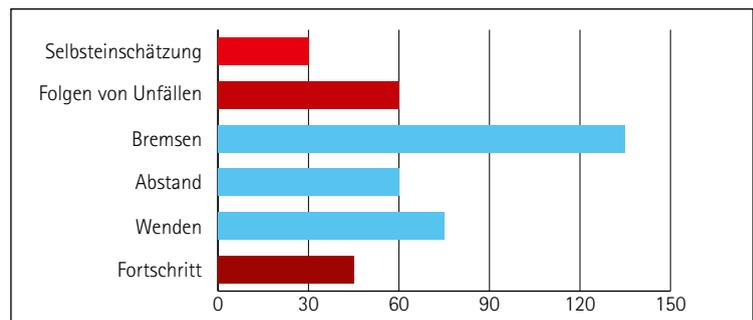
Die Kurskosten für einen einzelnen WAB-Kurstag, der unter anderen Aspekten wesentlich zeitaufwendiger durchzuführen ist als die bisherigen WAB-Kurse, würde laut KPMG ansteigen. KPMG ist ein führendes Wirtschafts- und Prüfungsunternehmen.

	bisher	neu ASTRA	neu IG WAB**
2 Einzellektionen / Halbtage	0.–	200.–	0.–
WAB-Kurs 1	350.–	500.–*	280.–
WAB-Kurs 2	350.–	0.–	320.–
Total	700.–	ca. 700.–*	ca. 600.–**

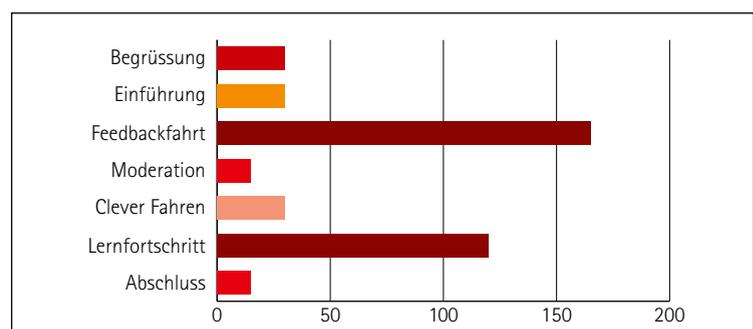
* Laut Gutachten der KPMG¹, einer der führenden Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen der Schweiz.
** Vorschlag zwei Kurstage mit max. 16 Teilnehmern à 7 Lektionen

So könnten die auf je 7 Stunden verkürzten WAB-Kurse aussehen:

Vorschlag IG WAB – Kurs 1



Vorschlag IG WAB – Kurs 2



(Die Zahlen entsprechen dem zeitlichen Aufwand in Minuten)

Trends

Von Treibstoff bis hin zu Platooning

Woran denken Sie, wenn man Sie als Fahrlehrer oder Fahrlehrerin mit diesem Thema konfrontiert? Zugegeben – eine knifflige Fragestellung, denn sie lässt mehrere Antworten zu. Auch wir stellen uns diese Frage bei der Themenwahl in Sachen Nutzfahrzeuge immer wieder.

Wir gehen einmal davon aus, dass die, die den Beruf des Fahrlehrers beziehungsweise der Fahrlehrerin gewählt haben, mehrheitlich eine offene und interessierte Haltung haben. Über vieles kann man sich Gedanken machen. So auch über die hohe Anzahl Nutzfahrzeuge, die täglich unterwegs sind. Mit ihnen werden Waren unterschiedlichster Art oder Menschen von A nach B transportiert. Sicher haben Sie schon oft mit Kollegen oder auch mit Fahrschülern über Lastwagen, Busse, Transporter und dergleichen diskutiert. Konstruktive Gespräche hinterlassen immer einen positiven Eindruck, denn man gibt und bekommt etwas. Wenn man sachlich etwas mehr darüber weiss, kann man auch ein aufbauendes Verständnis entwickeln. Schön, wenn Sie sich meinen Gedanken anschliessen.

Als Medienschaffender möchte ich Neugierde und Interesse wecken, Wissen vermitteln, Gedankenanstöße geben und Zusammenhänge aufzeigen.

Nun aber zur Transportbranche, zu den beteiligten Menschen, den faszinierenden Fahrzeugen und der damit verbundenen Technik.

Hypes ohne Ende

Wir leben in einer von Medien getriebenen Zeit. Themen werden gehypt. Ein Thema jagt das nächste. Heute Erfundenem wird oftmals keine Reifezeit zugestanden, sondern es wird so schnell wie möglich medienwirksam aufbereitet und publiziert. Der Sinn und Zweck des Ganzen, der noch nicht abgeschlossene Reifeprozess des Produktes, die damit verbundenen Zusammenhänge und auch die damit verbundenen Risiken oder die massiven Einflüsse auf unsere Gesellschaft gehen im lauten Geschrei unter. Beispiele?

Autonomes Fahren

Gerade dieses Thema wird die Berufsgattung Fahrlehrer langfristig beeinflussen. Grundsätzlich kann man den technischen Fortschritt als genial bezeichnen. Wenig begeistert bin ich jedoch über die Sorglosigkeit und die mangelnde Ehrlichkeit bei der Informationsübermittlung. Unsere inzwischen in hohem Mass auf Konsum ausgerichtete Gesellschaft saugt die Hypes fast unkontrolliert auf. Dabei täte sie gut daran, sich einmal Gedanken über Sinn und Zweck und die teilweise weitreichenden Kon-



sequenzen zu machen. Bei den Massentransportmitteln im ÖV und auch beim Individualverkehr ist das Thema längst kein Tabu mehr. Beim Gütertransport auf der Strasse ist man noch etwas zurückhaltender, obwohl auch hier die Technik vorhanden ist und auch funktioniert. Gespannt bin ich auf die Reaktionen, wenn die ersten Flugzeugcockpits «entmensch» werden.

Platooning

Unter Platooning (elektronische Deichsel) versteht man ein in der Entwicklung befindliches System für den Strassenverkehr, bei dem mehrere Fahrzeuge mit Hilfe eines technischen Steuerungssystems in sehr geringem Abstand hintereinander fahren können, ohne dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden soll.

Platooning und autonomes Fahren können in der finalen Ausbaustufe das Transport- und Logistikwesen im Güter- und Personenbereich vollständig automatisieren. Platooning wird kommen. Auf den genauen Zeitraum möchte sich heute noch niemand festlegen. Noch zu gross sind die Probleme der fehlenden Infrastruktur. Bestehendes, beispielsweise Gebäude, Einrichtungen und Strassen, kann man nicht einfach so verschieben. Auch aus wirtschaftlicher Sicht setze ich hier noch grosse Fragezeichen. Die Investitionen werden in Millionen- oder gar in

Milliardenhöhe ausfallen. Letztlich muss auch immer die Frage der Finanzierung geklärt sein.

Kürzlich hatte ich die Möglichkeit, in einem Platooning-Konvoi in den Niederlanden mitzufahren. In Kürze: phänomenale und funktions-tüchtige Technik und komisches Gefühl, bei achtzig Stundenkilometern so nah am Hinterteil der Vorausfahrenden zu kleben.

Alternative Treibstoffe

Ein grosses Thema und auch hier Hypes ohne Ende. Schaut man einmal hinter die Kulissen, dann sieht es oft nicht so rosig aus. Viele Fragen sind noch nicht beantwortet. Auch hier zeigt sich, dass flächendeckende Lösungen noch weit entfernt und grosse Investitionen nötig sind. Trotzdem ist es wichtig, dass gestartet wurde und die Entwicklung vorangetrieben wird. Kaum jemand kann gegen umwelt- und menschenfreundliche Lösungen sein.

Dieselschnologie

Die «Verteufelung des Diesels» hat Hochkonjunktur. Eigentlich unverständlich, wenn man bedenkt, welche Investitionen in die Qualität des Diesels, die Motoren- und Abgastechnologie und in die Infrastruktur gesteckt wurden. Nicht zu vergessen, dass die ganze Entwicklung über einhundert Jahre gebraucht hat.

Rückblick

Rudolf Christian Karl Diesel, verstorben am 29. September 1913, war ein deutscher Ingenieur und der Erfinder des Dieselmotors. Am 27. Februar 1892 meldete Diesel beim Kaiserlichen Patentamt zu Berlin ein Patent auf eine neue, rationelle Wärmekraftmaschine an, das er am 23. Februar 1893 unter der Nummer «DRP 67 207» mit dem Betreff «Arbeitsverfahren und Ausführungsart für Verbrennungskraftmaschinen» erhielt. Diesel ist heute der am vielfältigsten anwendbare Treibstoff.

Hinter der Dieselverteufelung steht sehr viel Ideologie und letztlich auch eine neue Variante, die Fahrzeugbetreiber abzuzocken. Je nach Antriebstechnik kosten Nutzfahrzeuge in der Beschaffung wesentlich mehr als Dieselfahrzeuge. Bei Gasfahrzeugen sind es gegen 40% höhere Investitionen. Elektrobusse kosten in der Regel zwei bis zweieinhalb mal mehr. Eigentlich logisch, wenn man einen Blick auf die Entwicklungskosten, den noch geringen Produktionsausstoss und die noch niedrigen Verkaufszahlen wirft. Zu den Investitionen für Fahrzeuge kommen dann auch noch die Aufwände für die Infrastruktur dazu. So hat schon manch einer den grünen Wunschzettel wieder weggelegt und sich dem Bisherigen zugewandt.

Anders angetrieben*

Gross ist die Vielfalt des Angebotes an alternativen Treibstoffen. Alle Varianten weisen Vor- und Nachteile auf. Hier eine kleine Übersicht ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Elektro-Energie ist extrem im Fokus. Hier sind enorme Anstrengungen, auch im Nutzfahrzeugbereich, im Gange. Die Meldungen von Neuentwicklungen und neuen Fahrzeugen überschlagen sich. Ein Blick auf den Kreislauf von der Energiegewinnung bis hin zur Entsorgung lohnt sich.

Erdgas verbrennt umweltschonender als Benzin oder Diesel. Der CO₂-Ausstoss lässt sich wesentlich senken. Erdgasfahrzeuge sind im Vergleich zu Fahrzeugen, die mit flüssigen Kraftstoffen betrieben werden, sparsamer im Verbrauch und flexibler, da sie in der Regel auch mit Biogas fahren können. Aber auch Erdgas ist ein endlicher fossiler Energieträger und braucht eine durchgehende Infrastruktur.

Im Nutzfahrzeugbereich spricht man hauptsächlich von CNG und LNG. Letzteres scheint starken Aufwind zu bekommen. Dies, weil es



Betanken eines LKW mit Erdgas (LNG).



Akkus um einen LKW anzutreiben.



durch die fast doppelte Reichweite für einen Vierzigtöner wirtschaftlich interessant wird. LNG (Flüssigerdgas) entsteht durch starke Komprimierung oder Abkühlung von Erdgas auf -161 bis -164 °C (112 bis 109 K).

Biogas ist eine gute Lösung, sofern es aus inländischen biogenen Reststoffen gewonnen wird. Biogas wird aber wegen der sehr beschränkt zur Verfügung stehenden Menge immer ein Nischenprodukt bleiben.

Agrotreibstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen, hergestellt in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion, sind hochproblematisch. Der grossflächige Anbau von Energiepflanzen im Süden geht oft auf Kosten der letzten Urwälder und verschärft die Wasserproblematik in den Anbauregionen. Bedenklich ist dabei, dass das Bedürfnis nach effizienter Mobilität auf Kosten

der Nahrungsmittelproduktion in den ärmsten Ländern.

Kohleverflüssigung oder auch Coal to Liquid (CtL): Erzeugung flüssiger Produkte aus Kohle. Gesamthaft ist CtL-Treibstoff jedoch zwei bis drei Mal CO_2 -intensiver als konventioneller Dieselmotortreibstoff und somit keine realistische Option.

Mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge werden in absehbarer Zukunft aus Gründen der Ineffizienz und vieler ungeklärter Forschungsfragen eher eine untergeordnete Rolle spielen. Und Wasserstoff wird heute noch zum grössten Teil aus fossilen Energiequellen hergestellt.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

*Quelle: SES energiestiftung.ch



Simplement tous pour vos élèves



autoecole.ch



Votre nouvelle plateforme AllInOne

Vous êtes un visionnaire et être moniteur d'auto-école représente plus pour vous qu'un simple travail? Vous faites tout pour offrir une formation de haute qualité à vos élèves et vous vivez votre mission d'enseignement avec passion? **Alors ici vous êtes à la bonne place.**



Vos avantages en un coup d'œil



Nouveauté sur le marché: notre logiciel pédagogique



En savoir plus ici: www.autoecole.ch/moniteur



Nos partenaires:





Les cours de perfectionnement

Plus essentiels que jamais

Comme OPERA3 est en suspens et comme les médias font régulièrement état d'une suppression ou d'une réduction de la formation continue obligatoire destinée aux jeunes conducteurs (cours de perfectionnement), certains jeunes conducteurs s'attendent d'ores et déjà à ne plus devoir passer de cours de perfectionnement ou «seulement» un seul. Dans ce contexte, l'inquiétude grandit également du côté des moniteurs de conduite.

Des incertitudes demeurent:

En revenant sur l'évolution du projet OPERA3 et de l'ordonnance d'admission des personnes (OAP) qu'il contient, il s'avère que l'OFROU, du fait de l'ébauche de communiqué sur l'OAP et la liste de questions posées en vue d'une prise de position, a suggéré que de nombreux groupes d'intérêt pourraient avoir leur mot à dire sur ce projet ou donner leur avis professionnel.

Bon nombre de parties intéressées, parmi lesquelles les centres de cours de perfectionnement et évidemment les moniteurs de conduite, ont pris position via la liste de questions. Les associations des moniteurs de conduite ont organisé des ateliers, il y avait des conférences de presse et bien plus encore. Après l'arrivée des nombreuses listes de questions accompagnées des autres propositions en vue de la mise en œuvre d'OPERA3, l'OFROU a constitué une «commission d'accompagnement OPERA3» où siège notamment l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite (ASMC). La joie d'être reconnu comme un égal de l'OFROU fut de courte durée: dès le début de l'année 2018, lors de la première réunion de la «commission d'accompagnement OPERA3», il est apparu évident que la commission n'était pas prête à

discuter sur les principaux contenus et les principales propositions des groupes d'intérêt.

Il s'est avéré que les représentants de l'OFROU présents ne disposent ni des connaissances techniques ni des compétences pour prendre des décisions! Les représentants de l'OFROU souhaitaient plutôt revenir sur les détails d'un questionnaire en ligne destiné aux participants aux cours de perfectionnement, mais ne pas aborder les nombreuses propositions de modification ou de mise en œuvre des questionnaires envoyés sur l'OAP.

Les points importants des propositions de l'OFROU sur l'OAP

(extrait de l'ébauche de l'OAP de l'OFROU)

3.5 Formation technique de base en matière de conduite

La formation technique de base en matière de conduite comprend deux modules d'une heure de conduite chacun.

De nombreux jeunes conducteurs ne maîtrisent pas la capacité à ralentir leur véhicule au maximum («freinage à fond»). (Étude réalisée par AXA Winterthur). À l'avenir, la conduite économe en énergie, aussi appelée «conduite éco», doit être enseignée en tant que conduite de base et non en tant que conduite spécifique pour ceux qui souhaitent économiser du carburant. Par conséquent, les moniteurs de conduite doivent obligatoirement l'étudier.

3.7 Deuxième étape de formation

Outre les aspects positifs, l'évaluation de la formation en deux étapes a également montré que les effets sécurisants des cours de perfectionnement ne peuvent pas être prouvés dans la mesure espérée.

Ce que contient le cours de perfectionnement de 7h proposé par l'OFROU.

Alinéa 7: Perfectionnement pendant la période probatoire

La journée de perfectionnement restante est consacrée au thème «Accidents propres aux jeunes conducteurs» (alinéa 7.21). Celui-ci s'appuie principalement sur des expériences de conduite pratiques dans un centre de formation (alinéas 7.22, 7.41 et 7.42) et sur un trajet au milieu de la circulation (alinéa 7.23). Le perfectionnement d'une conduite économe en énergie (alinéas 7.23 et 7.42) constitue également un thème central. Ainsi sont conservés les éléments qui ont reçu une appréciation positive lors de l'évaluation du bpa et viennent corriger les carences constatées. Dans le détail, on recense les modifications majeures ci-après:

- Grâce à l'intégration du «trajet feedback» dans la «conduite éco» (alinéa 7.23), également approuvée conformément à l'évaluation du bpa, le perfectionnement dispose de plus d'éléments pratiques. De plus, les expériences de conduite et le trajet au milieu de la circulation ont lieu le même jour.
- Le thème «Freinage» est approfondi lors de la deuxième étape de formation (alinéa 7.22).
- Les thèmes «Substances psychoactives» et «Analyse des accidents» sont en partie transférés dans la première étape de formation (cours théorie de la circulation) sous une forme raccourcie (cf. programme).
- L'élément «Établir un profil de conducteur» a été supprimé. La réflexion sur soi doit toutefois être impulsée dans le cadre de l'introduction à la journée de perfectionnement et du thème «Conduite dans la circulation» (alinéa 7.23).

L'optique des cours de perfectionnement de 2 fois 7h (IG WAB CH)

Le groupement d'intérêt des fournisseurs de cours de perfectionnement en Suisse (IG WAB CH) qui travaille en étroite collaboration avec la majorité des fournisseurs de cours de perfectionnement et qui représente par conséquent la majorité des opinions des animateurs de cours de perfectionnement, a très tôt émis des réserves sur les cours de perfectionnement à venir dans le cadre d'OPERA3. Contrairement à l'OFROU, il a ici été possible de tenir compte des avis et du savoir-faire des membres du groupement. Même l'ASMC, en tant que représentant des moniteurs de conduite suisses, a été impliquée dans le but de donner une opinion sur le projet. Le 12 avril 2018, l'ASMC et l'IG WAB CH ont envoyé une lettre commune au directeur de l'OFROU, Jürg Röhli, où ils ont formulé des demandes concrètes sur la marche à suivre.

Nombre de morts sur les routes en Suisse

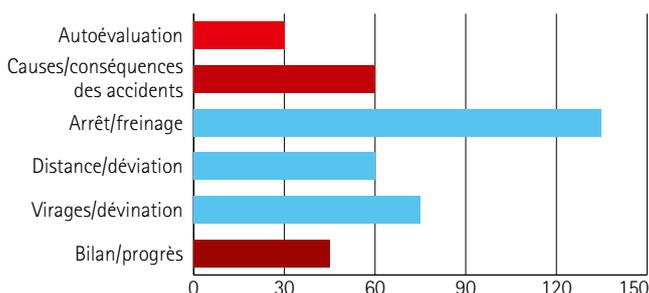
- 1971: 1773 valeur la plus élevée
- 2004: 510 avant l'introduction de la formation en deux étapes
- 2017: 230 chiffre le plus récent

Réduction impressionnante du nombre de décès (et de blessés graves) depuis l'introduction de la formation en deux étapes en 2005.

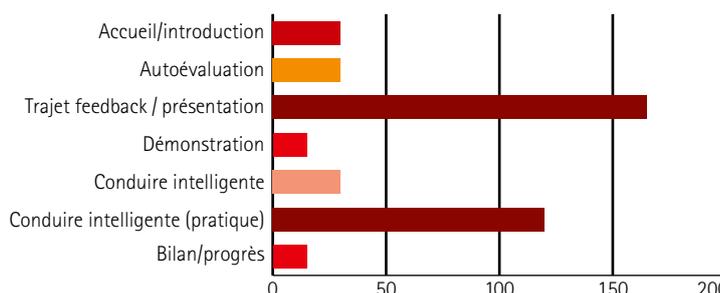
Le modèle suisse est un mélange de répression et de formation continue.

Ainsi, les deux cours de perfectionnement raccourcis à 7h chacun pourraient ressembler à cela.

Proposition d'IG WAB – Cours 1



Proposition d'IG WAB – Cours 2



L'avis des animateurs

Le magazine des moniteurs de conduite s'est informé auprès des centres de cours de perfectionnement et s'est trouvé confronté à deux questions:

- 1a) Pourquoi les cours de perfectionnement sont-ils encore toujours importants à l'avenir?
 - 1b) Le cours de perfectionnement sur une journée proposée par l'OFROU est-il réalisable en pratique ou faut-il opter pour une solution sur 2 jours?
- 2) Comment le «système de cours de perfectionnement» devrait-il être?

OPERA 3 du point de vue d'IG – WAB

1. La formation des conducteurs n'est ni meilleure ni moins chère
2. Elle n'améliore pas la sécurité routière (au maximum pour les motocyclistes)
3. Les simplifications prévues ne sont pas au rendez-vous
4. En 2017, la Suisse s'est vu décerner le prix européen de la sécurité routière et veut diminuer le nombre de cours de perfectionnement qui font son succès?
5. Le débat public ne s'appuie pas sur des faits, mais sur des émotions

L2 Romont, Thierry Gay

L'objectif de la formation deux phases vise un changement du comportement du nouveau conducteur. Cet objectif est largement atteint. Preuve en est, les statistiques des victimes de la route dans la tranche 18-24 ans. Une réduction de plus de 63 % de tués. Aucune mesure mise en place n'a eu cet effet en 10 ans. Même avec la répression de Via Sicura toutes les autres tranches d'âges n'ont pas connu ce résultat.

En diminuant la formation à 7 heures au lieu de 16 heures, cet objectif ne pourra plus être atteint. L'impact auprès des nouveaux conducteurs ne sera plus assez conséquent pour une prise de conscience et pour influencer le bon comportement à adopter. Le programme ne pourra se faire que par un survol des éléments importants.

De plus, au vu du programme du projet Opéra 3, le coût de la formation n'en sera pas réduit puisque toutes les infrastructures et le personnel devront être mobilisés pour un groupe de 12 participants au lieu de 24 actuellement (calcul validé par KPMG).

Afin d'atteindre tous les objectifs que les instances politiques se sont fixés (optimisation de la formation en deux phases, réduction des coûts ...), une formation sur deux journées doit être maintenue. Ces deux journées peuvent être réduites à 7 heures chacune. Le nombre de participants doit être augmenté à 16 comme toutes les formations obligatoires (OACP, perfectionnement des moniteurs). De ce fait les frais seront répartis entre 16 participants et le coût individuel sera moindre. Les objectifs initiaux pourront ainsi également être maintenus.

Grâce à un programme sur 7 heures au lieu de 8 heures actuellement, le cours sera plus dynamique et la satisfaction de la clientèle sera plus élevée. Des exercices pratiques tels qu'évitement d'obstacles, freinages sur surfaces glissantes pourraient être intégrés dans ce programme afin de donner encore plus d'outils aux nouveaux conducteurs.

WAB Zentralschweiz AG, Walter Portmann

Malgré les 90% de retours positifs de la part des participants et le nombre d'accidents en baisse, le modèle des cours de perfectionnement doit être réduit de plus de 50%. Grâce aux retours d'autres participants, le jeune conducteur a conscience qu'une mise à jour est nécessaire, notamment lors de la deuxième journée de cours. De plus, la mise en place des deux journées de cours de perfectionnement par l'OFROU doit être similaire à la proposition de l'IG-WAB.

Top Driving Sàrl 1890 St Maurice, Gilbert Eggs

Un grand merci pour votre demande, il est important de se sentir moins seule.

Question A:

Je ne reviendrais pas sur la baisse des accidents.

Depuis juin 2006 comme responsable de centre et animateur 2 phases nous avons côtoyé un grand nombre de personnes venant de la Suisse Romande. 33 200 chez L2 St Maurice + 7500 chez Top Driving = 40 700 cours 20 350 personnes.

Notre société a un système d'assurance qualité rattaché au CSR. A toutes ses personnes nous faisons remplir un questionnaire de satisfactions clients.

Une question de base est posée à chaque personne en fin de cours CFC 1 et 2. *Suite à ses cours est-ce que votre comportement va changer?*

81.08 % écrivent mon comportement va changer

Une deuxième question est posée:

Est-ce que ses cours répondent à mes attentes?

85.18 % écrivent que ses cours répondent à leurs attentes.

Nous tenons à préciser que lors de l'introduction des cours 1 et 2 plus de 70% des participants n'ont pas d'attente réelle, mais qu'en fin de cours leurs avis ont radicalement changé.

Cette lacune grave sur leurs attentes vient du désintérêt des moniteurs de leur en parler lors des cours de sensibilisation et des cours pratique.

Et de l'information minimale donnée par l'autorité lors de la réussite de l'examen.

Il nous semble très important que + de 80% des participants confirme par écrit 2 points essentiels sur leur manière de percevoir l'utilité des cours CFC 1 et 2.

Dans la matière dispensée lors du cours CFC 1:

+ de 50% des participants ne sont pas à même de réaliser un freinage d'urgence: jamais appris-mauvaise position de conduite- effectué 1 ou 2 fois avant l'examen- pas effectué à l'examen etc.

+ De 80% sont incapables de donner une estimation correcte d'une distance d'arrêt et d'expliquer une vitesse résiduelle.

+ De 80% sont incapables de garder une distance suffisante entre les véhicules dans toutes les circonstances et ne l'ont pas compris (surestimation)

Dans la matière dispensée dans les cours CFC 2:

98% des participants n'ont jamais entendus parler de la course feed-back et viennent suivre un cours de conduite Eco. Dans la réalisation du profil conducteur en début de cours en règle générales les participants surestiment leurs capacités.

Lors de la course feed-back l'application des règles de théorie de base: système de priorité réglé par la couleur des panneaux - vitesse en relation avec la largeur de la route - signalisation = interdiction-obligation-danger sont très souvent méconnu des participants donc non contrôlé aux examens.

Les participants applique des croyances et non pas des règles de circulation.

Le contrôle des acquis lors du premier jour, travaillant avec des candidats venant des différents cantons de Suisse Romande, mais principalement Valais et Vaud, les croyances sont bien ancrées dans l'apprentissage et par conséquence aux examens de conduite.

Les CFC sont importants parce qu'ils permettent de compléter la formation de base après l'examen de conduite et de combler les lacunes et manques lors de l'apprentissage et non détectés aux examens.

Les ateliers de la première journée ne sont pas réalisables en Auto-école.

La course feed-back du matin n'est pas complète sans la remise à niveau de l'après-midi lors du parcours Eco.

Dans les cours CFC 1 et 2 nous rencontrons un nombre importante de permis échanger par des étrangers contre un permis Suisse (01). Nous devons former sommairement ses personnes à qui nous expliquons le maniement d'un véhicule et les bases du système routier sans aborder le programme deux phases, le niveau n'étant pas suffisant pour pouvoir contrôler leurs aptitudes. Certains candidats sont dénoncés à l'autorité en raison de lacunes graves dans leur comportement et aptitudes.

Question B:

Les 6 ateliers du jour 1:

- 1) Tour de présentation: obligatoire
- 2) Accidentologie: éventuellement déplacé en sensibilisation
- 3) Freinage- vitesse résiduelle: pas réalisable en apprentissage de la conduite (Piste fermée/mesures de vitesse)
- 4) Distance entre les véhicules: pas réalisable en apprentissage de la conduite (piste fermée)
- 5) Virage glissant: pas réalisable en apprentissage de la conduite (piste fermée)
- 6) Psychotrope: éventuellement déplacé en sensibilisation.
- 7) Bilan final: obligatoire.

Les 4 ateliers du jour 2:

- 1) Tour de présentation: obligatoire
- 2) Profil du conducteur: obligatoire
- 3) Course feed-back et modération: indispensable
- 3) Course Eco: éventuellement déplacée en formation à la conduite mais avec des exigences d'examen et des enseignants formés et mis à niveau.
- 4) Bilan final: obligatoire.

Comment réaliser cette formation en 1 jour?

Si nous voulons garder la qualité des prestations requises cela n'est pas possible.

Point 2: 2 journée de 7 heures à la place 2x 8h30'

L'incidence sur la formation serait importante: - 18%

L'incidence sur les prix serait négligeables (1 jour de travail, comment combler le solde?)

Il faudrait déplacer l'accidentologie et les psychotropes et les bases de la conduite Eco auprès des moniteurs avec contrôle des acquis aux examens.

Une possibilité avec horaire continu 07h00-14h30 avec 30 minutes de pause pourrait être étudiée.

Cela laisserait une plage acceptable en journée pour une autre activité.

J1: sans accidentologie et psychotrope.

J2: à la place de la course Eco reprendre 15' par participants sur route pour expliquer les résultats du matin.

Possibilité de suspendre les permis et de renvoyer devant l'autorité pour une course de contrôle les échanges de permis problématiques.

Fahrschulzentrum Nidwalden, WAB Team Stans

La 1ère journée de cours de perfectionnement est consternante: de nombreux participants ne sont pas en mesure de réaliser un arrêt d'urgence irréprochable lorsqu'on le leur demande. De même, l'évaluation de la distance de freinage pose beaucoup de problèmes. Bon nombre de participants n'ont pas conscience qu'en réalité ils observent une distance trop réduite lorsqu'ils sont dans la circulation. Selon nous, seuls les cours de perfectionnement sur 2 jours sont envisageables. On pourrait raccourcir la partie théorique.

Verkehrssicherheitszentrum Thurgau AG

Les deux cours de perfectionnement doivent être conservés. Il faut adapter les contenus. Les propositions de l'IG WAB-CH tiennent compte des expériences accumulées au cours des 12 dernières années lors de la réalisation des cours de perfectionnement.

CENTRE TOP-CONDUITE, 2802 DEVELIER, Andy Schweighauser

À mon avis, on a besoin des deux jours. Mais je pense également que les cours ont besoin d'être à nouveau rédigés. L'IG WAB a déjà réalisé des travaux préliminaires à ce sujet et a organisé les cours en cours de 7 heures, qui sont pour moi tout à fait réalisables.

Touring Club Schweiz, Fahrzentrum Frick, René Althaus

Le TCS est favorable à la proposition du Conseil fédéral de réduire les cours de perfectionnement à une journée au lieu de deux. Il faudrait toutefois renoncer à un trajet feedback en compagnie d'un animateur en raison du rapport coûts-avantages insuffisant.

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

A-Z Verkehrsschule Gossau, Rolf Bader

Une réduction revient à faire des expérimentations sans raison apparente, ce qui peut modifier ce bilan positif. Le partage des expériences et les discussions qui en résultent sont des éléments indispensables à nos cours qui favorisent avant tout la pérennité. Seules les personnes qui délivrent elles-mêmes des cours ou qui y ont participé sont en mesure d'en évaluer la valeur.

Verkehrszentrum Glarnerland AG, Sepp Landolt

La proposition de l'OFROU d'effectuer un cours de perfectionnement sur une journée n'est pas réalisable dans la pratique. Nous sommes favorables à la proposition de l'IG WAB dans son intégralité. Les cours devraient être constamment retravaillés et adaptés aux besoins.

Nous approuvons sans réserve les deux cours de perfectionnement. Une journée de cours ne suffit pas à atteindre les objectifs élevés fixés. Dans le cadre des futurs cours de perfectionnement sur 2 jours, nous sommes favorables à ce que la durée soit réduite à 7 heures.

VSZ Mittelland, Florian Reinhard

Comme ce qui a été appris est rapidement oublié lors de la première étape courte, les cours de perfectionnement et leur partage d'expériences entre les participants sont une aide précieuse afin d'obtenir une formation durable. Réduire les cours de perfectionnement à une journée limiterait considérablement cet aspect. Toutefois, il serait possible de réduire les cours de perfectionnement à 2 cours de 7 heures.

Driving Graubünden, Stefan Netzer

Condenser chacun des thèmes revient à réduire l'étendue des expériences, mais pas les coûts des cours de perfectionnement. Il faudrait insister sur plus de pratique de la conduite (ABS, ESP et système d'assistance). Le deuxième jour, il faut montrer toutes les possibilités qu'offre l'anticipation au freinage dans le cadre de la priorité et de la conduite intelligente. Cela pourrait être réalisé en 7h.

Drivers Competence Center AG, Markus Lüthi

Dans l'ensemble, les propositions de l'OFROU ne réduiront pas les coûts de l'instruction à la conduite. De plus, le Conseil européen pour la sécurité routière a attribué à la Suisse le prix de la sécurité routière qui est également en lien avec les cours de perfectionnement. C'est pourquoi il faut conserver des cours de perfectionnement sur deux jours. Il serait certainement judicieux de passer à sept heures.

David contre Goliath

Alors même que l'OFROU n'est jusqu'à présent pas prêt à évaluer des modifications fondamentales, les spécialistes contre-attaquent avec des arguments tirés de la pratiques et des statistiques. Les moniteurs de conduite sont convaincus que le projet d'OAP en lien avec le projet OPERA-3 ne sera ni amélioré ni plus économique par rapport au système de cours de perfectionnement actuel. Il envisage plutôt une dégradation de la sécurité routière et une augmentation du nombre d'accidents.

Réduire la durée à 7 heures est une décision approuvée par tous. De nombreux spécialistes, à l'exception du TCS, rejettent la proposition de l'OFROU ou émettent de fortes réserves. Toutefois, tout le monde approuve le fait de réduire les deux jours de cours de perfectionnement à 7 heures par jour. Même certains cantons ont un avis négatif sur le projet. Par exemple, le Conseil d'État bernois s'oppose au projet avec une évaluation différenciée. Même la police refuse les propositions ou portent sur elles un regard critique. Ce projet ne renforcera pas la sécurité routière. Comme dit le proverbe: «On ne change pas une équipe qui gagne».

Formazione

I corsi FC sono più importanti che mai

OPERA 3 è ancora in attesa di essere definito e i media già parlano di un'eliminazione o una riduzione dei corsi di formazione obbligatori per i neoconducenti (corsi FC). I neoconducenti aspettano di non dover più frequentare nessun corso FC o di doverne frequentare «solo» uno. Tutto questo crea confusione nell'ambiente degli istruttori di guida.

Resta l'incertezza

Lo sviluppo del progetto OPERA 3 e l'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC) in esso contenuto dimostra come l'USTRA intendesse suggerire con la messa a punto delle procedure di consultazione per la OAC e di un questionario per la formulazione di un proprio parere, che molti gruppi d'interesse potessero avere voce in capitolo o apportare il proprio contributo a riguardo.

I centri FC e gli istruttori di guida hanno espresso il proprio parere. Le associazioni di maestri conducenti hanno organizzato workshop e conferenze mediatiche. Dopo che sono giunte numerose proposte alternative per la realizzazione di OPERA 3, l'USTRA ha istituito una «Commissione consultiva OPERA 3» alla quale partecipa anche l'Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti.

La gioia di essere riconosciuti dall'USTRA come un partner di pari livello non è durata a lungo. Già durante la prima seduta della «Commissione consultiva OPERA 3» era chiaro che la commissione non intendeva discutere dei fondamentali contenuti e proposte da parte dei gruppi d'interesse». Ed evidentemente neanche poteva. Perché i rappresentanti dell'USTRA presenti non avevano né le conoscenze specifiche né le competenze. Preferivano discutere sui dettagli di un sondaggio online tra i partecipanti ai corsi FC, ma non delle numerose proposte dei questionari pervenuti in merito all'OAC.

I punti principali delle proposte dell'USTRA in merito alla OAC

3.5 Corso di guida base

Il corso di guida base comprende due moduli, ciascuno con un'ora di guida pratica. Molti neoconducenti non padroneggiano il ritardo di frenata massimo («frenata completa») del proprio veicolo. (Studio AXA Winterthur). La modalità di guida a risparmio energetico «Eco-Drive» deve essere insegnata in futuro come modalità di guida ordinaria e non come modalità di guida particolare per coloro che vogliono risparmiare carburante. Per questo motivo deve essere esercitata obbligatoriamente con un istruttore di guida.

3.7 Seconda fase di formazione

Oltre agli aspetti positivi, l'analisi del corso di formazione a due fasi indica come non si sono potuti provare nella misura in cui ci si aspettava, gli effetti dei corsi di ulteriore formazione sulla sicurezza.

Il punto di vista dell'USTRA: contenuto del corso FC dalla durata di 7 ore

Comma 7: formazione durante il periodo di prova

Il punto centrale del rimanente giorno di formazione è il tema dei «tipici incidenti dei giovani» (comma 7.21). Questo viene elaborato in particolare per mezzo di un'esperienza di guida pratica su uno spazio di formazione (comma 7.22, 7.41 e 7.42) e di una guida nel traffico (comma 7.23). Un altro punto chiave è l'ulteriore sviluppo di una guida a risparmio energetico (comma 7.23 e 7.42). In questo modo vengono mantenuti quegli elementi che sono stati valutati positivamente dall'upi e rimossi i difetti che sono stati messi in evidenza. In particolare, sono da sottolineare le seguenti modifiche fondamentali:

- con l'integrazione della «guida feedback» nell'«eco drive» (comma 7.23), assunta anche in conformità alla valutazione dell'upi, la formazione ottiene più elementi pratici. Le esperienze di guida e la guida nel traffico avvengono inoltre lo stesso giorno.
- Il tema «frenata» viene trattato in modo approfondito nella seconda fase della formazione (comma 7.22).
- Il tema delle «sostanze psicoattive» e «analisi degli incidenti» vengono trasferiti in forma parzialmente ridotta nella prima fase di formazione (corso conoscenza del traffico) (vedi piano insegnamento).
- L'elemento «creazione del profilo del conducente» è stato cancellato. La riflessione su se stessi deve tuttavia essere stimolata nell'ambito dell'introduzione alla giornata di formazione e nella «guida nel traffico» (comma 7.23).

Punto di vista della IG WAB CH: contenuto dei corsi FC a due fasi dalla durata di 7 ore ciascuna. L'associazione di interesse degli operatori di corsi FC della Svizzera (IG WAB CH) lavora a stretto contatto con la maggior parte degli operatori dei

corsi FC. Essa rappresenta dunque la maggior parte del parere degli animatori dei corsi FC e già da molto tempo le proprie valutazioni in merito ai futuri corsi FC. Al contrario del modo in cui è arrivato a formarsi il proprio parere l'USTRA, da noi sono confluiti i pareri e il know how della base. Nel processo di definizione della propria opinione è stata coinvolta anche l'ASMC in qualità di rappresentante dei maestri conducenti svizzeri. Il 12 aprile 2018 è stato spedito all'USTA una lettera congiunta da parte della ASMC e della IG WAB CH, in cui sono state formulate delle specifiche richieste in vista del futuro procedimento.

Numero dei morti per i incidenti stradali in Svizzera

1971:	1773	valore massimo
2004:	510	prima dell'introduzione della formazione a due fasi
2017:	230	numero attuale

Un'impressionante riduzione dei morti (e feriti gravi) dall'introduzione della formazione a due fasi nel 2005. Il modello di successo della Svizzera è una combinazione tra repressione e formazione.

Il punto di vista del personale operativo del settore (moderatori)

La rivista per istruttori di guida si è rivolta ai centri FC ponendoli dinanzi a due domande:

- a) Perché i corsi FC sono importanti anche in futuro?
- b) Il corso FC di un giorno proposto dall'USTRA è effettivamente realizzabile, o è una reale soluzione alternativa all'attuale corso FC di due giorni?

Risposte dei centri FC cui sono state poste le domande

Nelle seguenti risposte dei centri sono riportati i concetti fondamentali delle risposte fornite dai centri FC. La risposta originale può essere letta nella versione tedesca o francese del presente comunicato.

OPERA-3 dal punto di vista dei centri FC

1. I corsi di formazione per la guida non migliorano e non saranno meno cari
2. La sicurezza stradale non migliora (al massimo per i conducenti di motociclisti)
3. Le semplificazioni previste non saranno raggiunte
4. La Svizzera è stata premiata nel 2017 con il premio europeo per la sicurezza stradale e vuole ridurre i corsi FC che hanno contribuito a tale successo?
5. Il dibattito pubblico non si basa sui fatti ma sulle emozioni

WAB Zentralschweiz AG, Walter Portmann

Nonostante il 90% dei pareri positivi da parte dei partecipanti ai corsi e la diminuzione dei numeri di incidenti, si vuole ridurre del 50% il modello di successo FC. In particolare nel secondo giorno del corso FC i neoconducenti capiscono grazie ai feedback degli altri partecipanti del corso, la necessità di un ulteriore aggiornamento. L'USTRA deve inoltre organizzare le due giornate del corso FC secondo le proposte della IG WAB.

L2 Romont; Thierry Gay

Riducendo i corsi FC a un solo giorno non si raggiunge più l'obiettivo (della formazione). Una possibilità sarebbe quella di portare a 16 il numero dei partecipanti per due giorni, ciascuno di sette ore. Possono essere inoltre integrate delle esercitazioni (evitare gli ostacoli, frenare su carreggiate bagnate). In questo modo si possono ridurre i costi e raggiungere un maggior grado di soddisfazione da parte dei partecipanti al corso.

Top Driving Sàrl 1890 St. Maurice; Gilbert Eggs

Oltre l'80% dei partecipanti al corso erano soddisfatti del corso. Solo pochi partecipanti hanno purtroppo un'idea realistica sui contenuti dei corsi. A questo si aggiunge il fatto che molti partecipanti mostrano delle importanti lacune nelle loro conoscenze della materia e carenze nella guida (frenata d'emergenza, valutazione di una distanza).

Verkehrszentrum Glarnerland AG, Sepp Landolt

La proposta di un corso FC di una sola giornata non è traducibile in pratica così come proposto dall'USTRA. Noi appoggiamo completamente la proposta della IGWAB. I corsi dovrebbero essere modificati in corso d'opera e adattati alle singole esigenze.

Davide contro Golia

Mentre l'USTRA fino ad ora non è disponibile a verificare delle fondamentali modifiche, gli esperti che operano nel settore ribattono con argomenti provenienti dalla pratica e con la statistica. Gli istruttori di guida sono convinti che il modello OAC per OPERA-3 non sia né migliore né particolarmente più economico rispetto al sistema FC esistente. Piuttosto si accetta il peggioramento della sicurezza stradale e un aumento del numero di incidenti.

La riduzione a 7 ore è popolare

Ad eccezione della TCS, molti esperti del settore sono contrari alla proposta dell'USTRA oppure mostrano alcune perplessità. Una riduzione dei due corsi FC a 7 ore ciascuno viene invece accolto con favore. Anche alcuni cantoni sono contrari al modello. Il governo cantonale di Berna per esempio boccia il modello con una valutazione differenziata. Anche la polizia è contraria alle proposte o le vede in modo critico. Questo modello non contribuisce ad aumentare la sicurezza stradale. Noi siamo del parere che: «Never change a winning horse».

Centro di sicurezza stradale Thurgau AG

I due corsi FC devono essere mantenuti entrambi. A questi devono essere adattati i contenuti. Le proposte della IGWAB-CH tengono conto delle esperienze pratiche fatte negli ultimi 12 anni durante lo svolgimento dei corsi FC.

CENTRE TOP-CONDUITE, 2802 DEVELIER, Andy Schweighauser

Sono del parere che siano necessari entrambi i giorni. Ma sono anche del parere che i corsi debbano essere rivisti e aggiornati. A tal riguardo la IGWAB ha fatto un lavoro preparatorio predisponendo dei corsi da 7 ore, una soluzione che valuto assolutamente attuabile

Scuola guida Nidwalden WAB Team Stans

Giornata FC n. 1 spaventosa: molti partecipanti non sono in grado di fare una corretta frenata di emergenza a comando. Allo stesso modo anche la valutazione della distanza di frenata è un grosso problema. Molti partecipanti non sono consapevoli di quella che è la realtà della distanza eccessivamente corta nel traffico stradale quotidiano. Per noi ha senso soltanto il corso FC di 2 giorni. Si potrebbe ridurre la teoria.

Touring Club Svizzera, Autoscuola Frick, René Althaus

Il TCS appoggia la riduzione dei corsi di formazione da due a un giorno come richiesto dal Consiglio federale. Si dovrebbe tuttavia rinunciare a una guida di feedback con un animatore per via del negativo rapporto costi-vantaggi.

A-Z scuola guida Gossau, Rolf Bader

Una riduzione equivale ad un esperimento senza un sicuro fondamento che potrebbe modificare questo bilancio positivo. Lo scambio di esperienze e il dibattito che da questo nascerebbe sono degli elementi di supporto ai nostri corsi, che possono favorire in particolare la loro sostenibilità. Il loro valore è tuttavia valutabile soltanto da coloro che forniscono o prendono parte a tali corsi.

Inserenten	Seite
Brunner Medien AG, Kriens	9/34
CTM Alder AG, Solothurn	5/28
Driveswiss AG, Wohlen	11
FL-magazin, Kriens	10
Grädel Auto AG, Bern	10
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40
Orphis AG, St. Gallen	17
Trütsch Fahrzeug-Umbauten AG, Kloten	8
Websheep GmbH, Baar	2

Autoren	Seite
Ammann, Heinz	12
Grob, Rolf	24
Guerrini, Ravaldo	8, 18
Kirschbaum, Werner	6
Neff, Franz	10
Trachsler, Alfred	10
Von Arx, Michael	39
Von Rotz, Bruno	12

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Carmen Kalbermatter, Tel. 041 318 34 34
c.kalbermatter@fl-magazin.ch

Inserate:

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

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: 3872 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-magazin

Redaktionsschluss 18. August 2018
Erscheinungstermin 7. September 2018



Das Reputations-Monopol

Der Milliardär Peter Thiel hat die Zahlungsplattform Paypal gegründet und Facebook entdeckt. Nun schreibt er in seinem Buch wörtlich: «Vermeiden Sie den Konkurrenzkampf, wo immer es geht», denn «Konkurrenz verdirbt das Geschäft.» Für Fahrlehrer und andere Selbständige in stark wettbewerbsorientierten Branchen mag eine solche Aussage unwirklich anmuten: Warum soll Wettbewerb schlecht sein? Treibt mich der Wettbewerb nicht gerade dazu an, immer besser zu werden? Und was kann ich tun, um mich von der Konkurrenz abzuheben und eine Art Monopol aufzubauen?

Klar ist, dass ein Fahrlehrer nicht von sich behaupten kann, er sei der einzige auf seinem Gebiet. Auch ein exklusives Fahrschul-Auto oder eine besonders schöne Webseite reichen nicht, um sich effektiv von der Konkurrenz abzuheben. Gibt es denn überhaupt einen Weg für einen Fahrlehrer, sich einer Art Monopolstellung anzunähern? Ja, es gibt ihn! Und es ist ein Weg, der jedem guten und engagierten Fahrlehrer offensteht. Aber es ist ein Weg, den zu gehen einige Jahre dauert und Konsequenz erfordert. Es ist der Weg zum Reputations-Monopol, also der «Beliebteste» zu sein.

Sie kennen das Reputations-Monopol vielleicht von Restaurants: Da gibt es solche auf tripadvisor.com, die haben mehrere Hundert oder Tausende Bewertungen von Gästen. Und wer ein solches Restaurant besucht, der merkt, dass man sich auf die vielen Beurteilungen der anderen verlassen kann. Fakt ist: Diese Bewertungen sind für den Restaurant-Besitzer Gold wert und haben einen massiven Einfluss auf den Umsatz des Lokals. Damit ist auch für Sie als Fahrlehrer schon alles gesagt: Sammeln Sie Bewertungen und erschaffen Sie sich über die Jahre ein eigenes Reputations-Monopol!



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

verkehrstheorie.ch

2018/19 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2018!

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



**35%
RABATT**



Arbeitsbücher
(Prüfungsfragen und Verkehrsregeln)
VP: CHF **39.-** / EK: CHF **25.35**



Lernsoftware*
VP: CHF **59.-** / EK: CHF **38.35**



Set (Arbeitsbücher & CD)*
VP: CHF **72.-** / EK: CHF **46.80**



Lernsoftware (USB)*
VP: CHF **69.-** / EK: CHF **44.85**



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

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

**FREE
APP**



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