

OPERA-3: Revision der Führerausweissvorschriften

Die ganze Wahrheit über OPERA-3

6



22



23

Empfohlen!

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

Tipp für mehr Umsatz:

Verbessern Sie Ihre Position in den Suchergebnissen auf fahrlehrervergleich.ch!

1. Gehen Sie auf fahrlehrervergleich.ch/manage.
2. Bearbeiten Sie die "Zusatzbeiträge" und erwerben Sie Rankingspunkte.
3. Verbessern Sie die Platzierung Ihres Inserats sofort (ohne Mindestlaufzeit und ohne Kündigungsfrist).

Sichern Sie sich jetzt den obersten Platz in der Suchresultat-Liste!

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

Alle in dieser Ausgabe publizierten redaktionellen Beiträge wenden sich gleichermassen an alle Geschlechter, auch wenn teilweise die männliche Form gewählt wurde.

Bilder Titelseite:

www.admin.ch
www.competentia-gehrken.ch
Philipp Ebner, Jérôme Rüfenacht

Nichts ist so beständig wie der Wandel

Autonomes Fahren und OPERA-3 dominieren nun schon seit Jahren die Diskussion unter Verkehrsfachleuten. Wenn wir zurückschauen, ist das jedoch nur die Spitze des Themen-Eisbergs.

Die Rede war und ist vom Sinn und Nutzen der WAB-Tage, vom Fahren ab 17, Rechtsvorbei auf Autobahnen, von Assistenzsystemen für PW, LKW und Motorrad. Aber auch von Theorieausbildung via Internet vorbei an den Fahrschulen. Ganz aktuell sind der Wegfall des Automateneintrags oder die Reichweite und Tauglichkeit von E-Fahrzeugen für Fahrschulen.



Werner Kirschbaum

Industrie und Gesetzgeber würden die Fahrlehrerschaft nicht hören (wollen). Die Digitalisierungswelle überrollt sie mit Softwarelösungen zur Vereinfachung ihrer Administration. Wo soll das alles noch hinführen? Im Jammertal ist die Lösung sicher nicht zu finden. Video-Roboter ersetzen Bankschalter, Kameras das Mautpersonal und der Selbstscan die nette Kassiererin im Discounter. Der Konsument gewöhnt sich daran.

Als unabhängige Branchenzeitschrift hat das FL-Magazin die Aufgabe, über technische und gesetzesrelevante Bewegungen zu informieren, nicht zu urteilen. Wir unterstützen Angebote von Herstellern und Dienstleistern, welche für die Fahrlehrerschaft hilfreich sind. So bietet in dieser Ausgabe ein Software-Start-up Testabos an, ein Autoimporteur sogar Gratis-Testtage für E-Fahrzeuge.

Die Zeichen stehen auf Wandel. Unsere Kreativität ist gefragt. Denn im Wandel liegen auch viele Chancen.

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*

Editorial	3
Gesetz	
OPERA-3: Die ganze Wahrheit	6
OPERA-3: Stellungnahme SFV + FRE	10
Wissen	
Roadmap Elektromobilität 2022	14
Motorrad	
Motorradneuheiten 2019	18
«Monkey Run» in Afrika: Für einen guten Zweck	22
News	
Neuer Präsident SFV	23
Marktplatz	
Renault	24
Klassik	
Volvo PV 444 – Buckel mit Langzeitwirkung	26
Nutzfahrzeuge	
4. Ladungssicherungssymposium Schweiz	30
Internationale Fachmessen 2019	31
Partie française	35
Parte italiana	45
Online-Ratgeber	51



14



18



26

30





All-in-One für Fahrschulen



fahrschule.ch
Fahrausbildung neu definiert

Bereits
ab CHF 39.-
pro Monat

**DIGITALES BEGLEITMEDIUM
FÜR PRAKTISCHE AUSBILDUNG
+ ADMINISTRATION + HANDEL**

For better learning

QualiDriver®

by fahrschule.ch

**Quali-
Driver
Light**

**DAS STARTER
PAKET**

NEU

**Quali-
Driver
Full**

**DAS KOMPLETTE
PAKET**

- ✓ **LEISTUNGSFÄHIGER WIFI ADAPTER IM AUTO**
- ✓ **DIGITALE SCHÜLERVERWALTUNG**
- ✓ **ONLINE BUCHUNGSSYSTEM** mit live Aktualisierung
- ✓ **DATENSICHERUNG, EXPORTE, REPORTING**
- ✓ **DIGITALE KURSVERWALTUNG & ADMINISTRATION**
- ✓ **BUCHHALTUNGS-LÖSUNG** einfache und automatische Fakturierung
- ✓ **QUALITÄTS-ZERTIFIZIERUNG** Promotion und Differenzierung durch ein Qualitäts-Label
- ✓ **ATTRAKTIVE PROFITMÖGLICHKEITEN** Verkauf von Fahrschüler-Zugängen



☎ 032 588 50 10 ✉ info@fahrschule.ch 📞 076 480 84 04 🌐 www.fahrschule.ch/fahrlehrer



Unsere Partner:

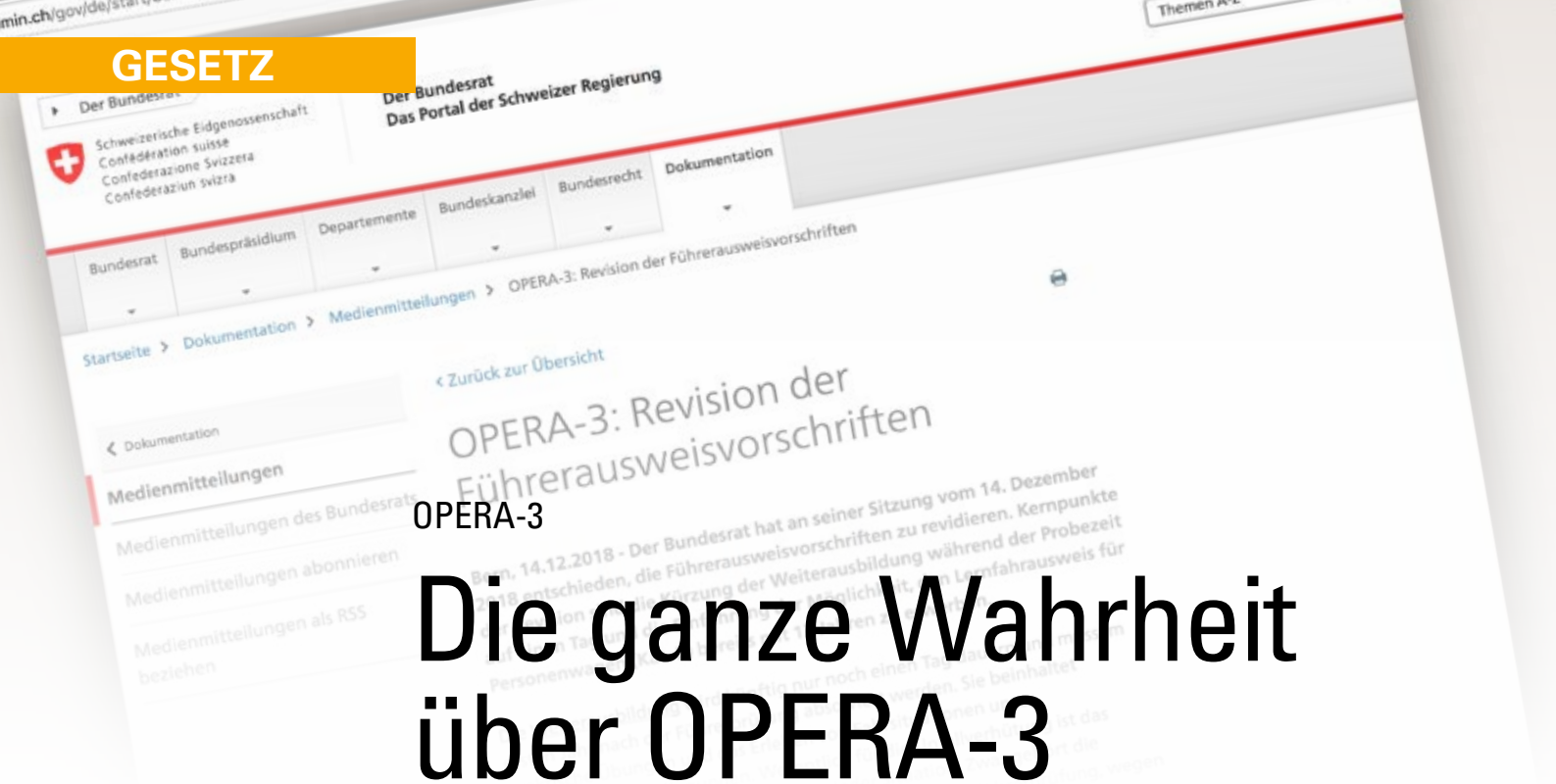


bfu bpa upi



Offizieller
Lizenznehmer der ASA





OPERA-3

Die ganze Wahrheit über OPERA-3

Bereits vor dem bundesrätlichen Entscheid vom 14.12.2018 wurde in vielen Medien kontrovers über die Revision der Fahrausbildung OPERA-3 diskutiert. Die von ASTRA, bfu, asa und TCS in grossen Teilen unterstützte Vernehmlassung gegen die Fahrlehrerschaft, den SFV und Roadcross kann zu Recht als «Kampf David gegen Goliath» bezeichnet werden.

Am Ende hat Goliath gesiegt! Was ist falsch gelaufen? Haben sich die Fahrlehrerverbände zu wenig eingesetzt? Auch wenn in einer ersten Unzufriedenheitswelle der Fahrlehrerschaft diese Vorwürfe genannt wurden, sind sie nicht objektiv. Was waren die wirklichen Gründe?

Der wichtigste Grund ist, dass die 3700 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer keine politische Lobby in Bern haben. Ein anderer Aspekt ist,

dass alle eingereichten Vernehmlassungen der gesamten Fahrlehrerorganisationen an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit nur einer Stimme gewertet wurden.

Anhand des ausgewählten Beispiels aus den «Ergebnissen des Vernehmlassungsverfahrens zu OPERA-3» ist zu erkennen, wie das ASTRA ausgewertet hat. So konnte die Fahrlehrerschaft nicht gewinnen!

OPERA-3 als Abwärtstrend bei der Schweizer Fahrausbildung?

Nicht nur die Verkehrsfachleute (Fahrlehrerinnen, Fahrlehrer, Moderatorinnen und Moderatoren der WAB-Kurse), sondern auch viele Verkehrsteilnehmer sind erstaunt, ja sogar verärgert, über den Entscheid. Erstaunt deshalb, weil die Schweiz erst im Jahr 2017 für die «Verbesserung der Verkehrssicherheit» eine Auszeichnung vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) erhalten hat.

Verharmlosung von Gefahren

Fahren ab 17 und der Wegfall des Automaten-eintrags sind nur die Spitze des OPERA-3-Eisbergs. Aufklärung für alle Verkehrsteilnehmer der Schweiz ist deshalb dringend nötig. Während die Politik die Revision der Fahrausbildung verharmlost, befürchten Fachorganisationen mittelfristig einen Anstieg der Unfallzahlen.

4.3.2.3 Lernfahrausweis (Kat. B)			
Sind Sie einverstanden, dass der Lernfahrausweis der Kategorie B ab dem 17. Geburtstag erteilt werden darf (Art. 20 Abs. 1)?			
	Ja	Nein	Keine Stellungnahme Nicht betroffen
Kantone	22	4	0
Parteien	4	3	2
Dachverbände	2	0	1
Übrige Organisationen (angeschrieben)	12	10	6
Übrige (nicht angeschrieben)	6	49	19
Zwischensumme		66, davon SFV: 26 IG WAB CH: 10	
Total	46	30	28

Die wichtigsten Hintergründe zu OPERA-3

Fahren ab 17 Jahren

Die Dauer der Fahrausbildung der Neulenkern zu verlängern, um mehr Fahrerfahrung zu erlangen, ist gut. Doch ist das Projekt «Fahren ab 17» nicht zu Ende gedacht worden. Die Politik wirbt in diesem Punkt gerne mit unserem Nachbarland Österreich, wo gute Erfahrungen mit dem Fahren ab 17 gemacht wurden. Der Vergleich hinkt. In Österreich müssen Begleitpersonen von 17-jährigen Neulenkern eine Zusatzausbildung absolvieren und die Übungsfahrten detailliert dokumentieren. Das ist in der Schweiz nicht vorgesehen. Verkehrsfachleute haben auf die Massnahme der Vorbereitung von Begleitpersonen im Vorfeld der Diskussionen hingewiesen. Leider ohne Erfolg.

Wegfall des Automatenetrags

Den Automatenetrug zu streichen, wurde bereits vor einigen Jahren emotional diskutiert. Verkehrsfachleute, Organisationen für die Verkehrssicherheit, aber auch das ASTRA waren sich damals einig, aus Sicherheitsüberlegungen die Tätigkeit des Schaltens, Anfahrens sowie die richtige Gangwahl an Steigungen und Gefällen vom Fachmann vermitteln und prüfen zu lassen.

Doch Ende 2018 wurden über Nacht die Sicherheitsüberlegungen über Bord geworfen und auf den 1. Februar 2019 wurde der Wegfall des Automatenetrags als gefahrlos eingestuft. Wer schalten will, der soll es selbst üben? So ist auch kein Zufall, dass die «Roadmap Elektromobilität 2022» die Förderung der Elektromobilität mit einem Elektrofahrzeug mit L auf der Rückseite bewirbt. Das Autofahrenlernen mit Automatikgetriebe ist nicht nur in ökologischer Hinsicht, sondern auch für die Verkehrssicherheit positiv einzustufen. Dieser Vorteil geht aber gänzlich verloren, wenn Neulenkern die Fahrprüfung mit dem Automatenfahrzeug absolvieren und nachher im Do-it-yourself-Verfahren mit einem ge-



schalteten Fahrzeug zu fahren versuchen. Das fördert die Verkehrssicherheit nicht und reduziert auch nicht den CO₂-Ausstoss.

Verzicht auf den Automatenetrug im Rahmen der Revision der Führerausweissvorschriften (OPERA-3).

Verkehrsfachleute haben dazu einen Kompetenznachweis vorgeschlagen, wie er seit vielen Jahren bei der Motorradprüfung Kat. B/A1 angewendet wird: Der Motorradfahrlehrer bestätigt die Grundkenntnisse des Motorradfahrens, ohne dass eine Führerprüfung absolviert wird.

Roller fahren mit 15 Jahren

Kleinmotorräder, sogenannte Roller, sollen nach dem Willen des Bundesrates mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h auf Schweizer Strassen fahren dürfen. Bei den Verkehrsfachleuten stand nicht das Alter der jungen Verkehrsteilnehmer zur Diskussion, sondern die Tatsache, dass für 15-Jährige besser eine Förderung von E-Bikes im Vordergrund stehen müsste und nicht die Mobilität mit einem benzinbetriebenen Fahrzeug. Wo bleiben da die CO₂-Überlegungen?

Gültigkeit der Basistheorieprüfung, VKU und PGS

Während bei unseren deutschen Nachbarn viele Stunden Verkehrstheorieunterricht obligatorisch sind und keine privaten Lernfahrten erlaubt sind, ist die Schweizer Basistheorieprüfung seit vielen Jahren ein untaugliches Mittel zum Erlernen der Verkehrsregeln. Das Auswendiglernen der richtigen Antworten via App ist zum Standard geworden und hat sich zum lu-

krativen Geschäft für Anbieter und Lizenzgeber der Apps entwickelt. Die Untauglichkeit der Basistheorie wird täglich von der Fahrlehrerschaft erkannt. Auch in der Unfallstatistik der Schweiz rangiert das Nichtwissen der Vorschriften in Form von Vortrittsmissachtung ganz oben in der Unfallhäufigkeit. Verkehrsfachleute fordern seit Jahren eine Anpassung der Basistheorie, jedoch blieb es bei kosmetischen Änderungen.

Indes wurde die Gültigkeit der Basistheorie von zwei Jahren aufgehoben. Nun kann nach bestandener Theorieprüfung unbegrenzt Zeit verstreichen, bis Neulenker mit dem praktischen Fahren beginnen. Wie viel Wissen ist dann noch vorhanden? Dass nun auch die Gültigkeitsdauer für den erfolgten Verkehrskundekurs (VKU) und die praktische Grundschulung für Motorradfahrer (PGS) aufgehoben wird, stösst auf Unverständnis. Bedeutet es doch, dass Neulenker (Auto) je nach Kanton vier Jahre oder länger einen Lernfahrausweis beantragen können, bis sie zur praktischen Führerprüfung gelangen. Noch gravierender ist die Regelung bei Motorrädern, wo die PGS auch unbegrenzt gültig ist und Lernende ohne Begleitperson Motorrad fahren dürfen. Falls diese Punkte in den Ausführungsbestimmungen nicht entschärft oder genau geregelt werden, hat die Revision der Fahrausbildung ihr Ziel klar verfehlt.

WAB-Kurse

Die Weiterausbildung für Neulenker wurde unter politischem Druck von zwei auf einen Tag reduziert. Auslöser war ein Jungpolitiker, der nach dem Besuch eines solchen Kurses diesen für unnötig empfand. Eine grosse öffentliche Debatte entstand, ob es Sinn mache, eine Weiterbildung für Neulenker als obligatorisch zu erklären. Das ASTRA erteilte der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu den Auftrag, die Wirkung der WAB-Kurse zu evaluieren. Die bfu kam zu folgendem Schluss:

In Anbetracht des erhöhten Unfallrisikos von jungen Neulenkenden stellt die Probephase eine

sinnvolle Präventionsmassnahme dar. Die durchgeführten Unfallanalysen belegen die globale, unfallreduzierende Wirkung der Probephase. Auch anhand von Befragungsdaten liessen sich erfreuliche Auswirkungen auf das Verhalten der Neulenkenden nachweisen. Die Sanktion wirkt genügend abschreckend und wird als wahrscheinlich wahrgenommen, um die intendierte Wirkung zu entfalten. Indessen konnten die Sicherheitseffekte der WAB-Kurse nicht im erhofften Ausmass nachgewiesen werden. (Quelle: Evaluation der Zweiphasenausbildung, bfu Schlussfolgerungen)

Der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV und der Zürcher Fahrlehrerverband ZFV haben daraufhin im Jahr 2017 eine erneute Evaluation der WAB-Kurse in Auftrag gegeben. Die Zürcher Hochschule der Angewandten Wissenschaften ZAHW ist unter der Leitung von Prof. Dr. Hackenfort zu folgendem Schluss gekommen: *Die Weiterausbildung von Neulenkenden wird in der Literatur und von den Experten als notwendige, jedoch optimierbare Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr beurteilt. Dies deckt sich überwiegend mit den Erkenntnissen aus der Fahrsimulatorstudie, welche bei den Neulenkenden keine durchgängig signifikanten Unterschiede in den zentralen Massen der Fahrleistung vor und nach den Weiterausbildungskursen, jedoch unter anderem einen kompetenteren Umgang mit kritischen Ereignissen und positivere Einstellungen feststellen konnte. (Quelle: Projekt Weiterausbildung, ZAHW Evaluation der WAB-Kurse)*

Seit der Einführung der WAB-Kurse sind die Unfallzahlen von 2005 bis 2017 um die Hälfte zurückgegangen (Bundesamt für Statistik bfs). Beide Gutachten zeigen auf, dass die WAB-Kurse nicht wirkungslos sind, sondern eine unfallreduzierende oder verhaltensändernde Wirkung auf die Neulenker ausüben. Dass die beiden WAB-Kurstage nach 13 Jahren revidiert werden müssen, ist unter Fachpersonen unumstritten. Auch eine Kürzung auf je sieben

Stunden ist zeitgemäss. Jedoch einen Kurstag komplett zu streichen, fördert die Verkehrssicherheit nicht.

Ein Jahr Lernfahrausweis ist Pflicht

Wer vor dem Erreichen des 20. Altersjahrs einen Lernfahrausweis (LFA) beantragt, muss nach dem Willen des Bundesrates ein Jahr im Besitze des LFA sein, bevor er zu einer Führerprüfung zugelassen wird (Ausnahme: Grundausbildung zum Strassentransportfachmann). Unterstellen wir eine durchschnittliche Ausbildungsdauer von fünf Monaten bis zur Führerprüfung der Kat. B (Auto), dann ist es einem knapp 20-jährigen Erwachsenen kaum zuzumuten, die Zeit bis zum 20. Geburtstag und somit die «Ablaufpflicht des Lernfahrausweises» abzuwarten.

Evaluation von OPERA-3 nach drei Jahren

Der Bundesrat möchte die Wirkung der beschlossenen Massnahmen nach drei Jahren evaluieren lassen. Jedoch wird die Aussagekraft einer Evaluation nicht taugen, um die Auswirkungen vom Fahren ab 17 und den Wegfall des Automateneintrags zu eruieren, da unterschiedliche Einführungsdaten gelten.

- Automateneintrag: 1. Februar 2019
- Kürzung der WAB-Kurse: 2020
- Lernfahrausweis ab 17: 2021

Die erwähnten Punkte sind lediglich die Spitze des Eisbergs. Sie wurden ohne Einbezug der Verkehrsfachleute, nämlich der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer der Schweiz, beschlossen.

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:

Auto Grädel AG
Belpstrasse 30a 3007 Bern
031 331 88 24

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

Lerne Leben retten

Werde Nothilfeinstruktor! Kompetent, dynamisch und motiviert

Ausbildnerin und Ausbildner für Nothilfekurse
Kursdaten und Informationen finden Sie
unter www.sanpool.ch

Tel. 061 602 06 06
info@sanpool.ch www.sanpool.ch

SanPool

Meinung der Dachverbände

Das Fahrlehrer-Magazin hat bei den Dachverbänden SFV und FRE nachgefragt, was schiefgelaufen ist.



SFV-Präsident
Dr. Michael Gehrken

FLM: Warum sind viele Vorschläge der Fahrlehrerschaft trotz intensiver Beteiligung bei der Vernehmlassung zu OPERA-3 nicht berücksichtigt worden?

SFV-Präsident Dr. Michael Gehrken: Letztlich sind die fachliche Expertise und die berechtigten Einwände resp. Änderungsvorschläge der Fahrlehrerschaft und des SFV wohl bewusst geopfert worden, weil die Fahrlehrer in diesem ganzen Prozess das schwächste Glied waren. Dass dem nach wie vor so ist, ist wohl auch ein wenig selbstverschuldet: Die Fahrlehrerschaft hat sich zu lange zu wenig homogen gezeigt und eher den Eindruck erweckt, als wisse man selbst nicht, was man wolle. Daran konnte auch der Umstand nichts mehr ändern, dass sich der SFV gerade im Rahmen von OPERA-3 in den letzten zwei Jahren sehr intensiv mit der FRE abgesprochen und gemeinsame Positionen erarbeitet hat. Effektiv kam dann noch dazu, dass der SFV zum Sündenbock für politische Aktionen gemacht wurde, die gar nicht aus seiner Küche stammten. Beim Bund hat man den SFV für den Vorstoss von Hans Wicki verantwortlich gemacht, der im SVG das Mindestalter von 18 Jahren verankern wollte, was die vorgezogene Fahrpraxis und die Senkung für den Erwerb des Lernfahrausweises auf 17 Jahre verhindert hätte. Damit wäre OPERA-3 insgesamt wirkungslos gewesen, weshalb sich die Bundesbehörden offensichtlich in einer Art Trotzreaktion auch gegen die unzweifelhaft berechtigten sachlichen Anliegen der Fahrlehrerschaft gestellt haben. Es wird sich zeigen, wie sich dies jetzt auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Welches sind für dich die wichtigsten Änderungspunkte bei den Ausführungsbestimmungen zu OPERA-3?

Zuallererst geht es nicht um die Ausführungsbestimmungen, sondern um Korrekturen an der beschlossenen Revision selbst – und zwar relativ schnell. Ich denke hier an die Übergangsbestimmungen, die der Fahrlehrerschaft wie auch den WAB-Kursanbietern überhaupt keine Möglichkeit geben, auf die Umstellung zu reagieren. Kommt hinzu, dass – wie richtig festgestellt – eine Reihe von Detailfragen nach wie vor offen sind, da sich gewisse Bestimmungen teilweise sogar widersprechen oder keine klaren Regelungen bestehen. Diese müssen in den Detailbestimmungen präzisiert werden. Dazu zählen u. a. folgende Punkte:

- Die Anforderungen an Begleitpersonen und evtl. sogar an das benutzte Fahrzeug bei Fahrschüler/innen unter 18 Jahren muss geklärt werden. Es ist sicherzustellen, dass nicht «Pseudo-Fahrlehrer/innen» aktiv werden und hier ein neues Geschäftsmodell sehen, welches dem Berufsstand und der Verkehrssicherheit schadet.
- Der Art. 3 der Fahrlehrerverordnung ist in diesem Punkt völlig mangelhaft formuliert. Da bei künftigen Fahrschüler/innen mit mehr Fahrerfahrung gerechnet werden kann, ja muss, und ein Fahrzeug mit Automatikgetriebe verwendet werden darf, müssen bei der praktischen Führerprüfung der Kat. B die Anforderungen entsprechend und deutlich verschärft werden.
- Zudem war bisher in Art. 27c Abs. 2 definiert, dass das ASTRA Weisungen über die Gestaltung der Weiterausbildungskurse erlässt. Diese Regelung gibt es nicht mehr. Was bedeutet dies nun? Sind die WAB-Anbieter nun

frei in der Ausgestaltung und Durchführung, was dem Wildwuchs und der Willkür Tür und Tor öffnen würde? Oder bestehen diesbezüglich noch Vorgaben? Diese und andere Fragen sind detailliert zu klären.

Was sind deine Erwartungen an die für die Umsetzung von OPERA-3 zuständigen Ämter und Organisationen?

Dass sie die Expertise der Fachleute und die begründeten Befürchtungen der Fahrlehrerschaft aus der Praxis ernst nehmen. Ansonsten droht die gesamte Übung – nach 10 Jahren Vorarbeit und bürokratischem Leerlauf – tatsächlich zum Rohrkrepiere zu werden. Spätestens wenn sich die Unfallzahlen bei den Junglenkern verändern sollten. Letztlich geht es also darum, eine total verunglückte Revision mit Korrekturen halbwegs noch alltagstauglich zu machen, damit die Revision ihrem Anspruch, eine Optimierung der Fahrausbildung zu sein, auch nur ansatzweise nachkommt.

Gibt es auch positive Aspekte für die Fahrlehrerschaft und die Moderatoren?

Nun, die Fahrlehrerschaft und die Moderatoren werden sich wohl in Zukunft kaum mehr ein schlechtes Gewissen machen müssen, wenn die Entwicklung bei der Verkehrssicherheit in die falsche Richtung läuft resp. keine Verbesserungen mehr erreicht werden. Hierfür müssen andere die Verantwortung übernehmen. Für die Fahrlehrerschaft und den SFV bietet gerade auch dies eine gewisse Chance: Indem wir uns konsequent mit unserer Expertise für die Verkehrssicherheit und die Unfallprävention einsetzen und unsere Verbandsstrategie darauf ausrichten, schaffen wir einen unverwechselbaren USP für die Zeit, wenn das Pendel wieder zurückschlägt. Und dass es Korrekturen geben wird, davon bin ich überzeugt.

Warum wurden – trotz intensiver Bemühungen – viele Vorschläge der Fahrlehrer nicht berücksichtigt?

Jean-Bernard Chassot: Die Vorschläge der Fahrlehrer wurden vom ASTRA bei der Ausarbeitung von OPERA-3 nicht berücksichtigt, weil die Fahrausbildung und die Verhütung von Verkehrsunfällen seit der Verschiebung des Parlaments nach rechts im Jahr 2015 von der Politik nicht mehr genügend unterstützt werden. Die Kosten für den Führerschein werden von bestimmten Politikern ununterbrochen in Verruf gebracht, selbst von denen, die das ASTRA und den zuständigen Minister stark beeinflusst haben (Antrag Wasserfallen – 12.3421, Interpellation Reynard – 14.3981).

Welche Punkte der Durchführungsbestimmungen von OPERA-3 sind für dich am wichtigsten?

Es ist wichtig, dass die Berufsgenossenschaft für die Ausarbeitung der Richtlinien für die Grundfahrausbildung, die Zusatzausbildung neuer Fahrer und die vorgezogene Fahrausbildung mit 17 Jahren mit am Diskussionstisch sitzt, damit diese Themen dazu führen, dass die Ziele in Sachen Strassensicherheit und Unfallverhütung erreicht werden, und nicht dazu, dass die Kosten für den Führerschein gesenkt werden.

Wo sind Änderungen notwendig?

Änderungen müssen bei der Durchführung der Fahrprüfungen vorgenommen werden, damit



"Wer heute die praktische Prüfung in einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ablegt, darf danach nur solche Fahrzeuge führen. Künftig wird in solchen Fällen keine Beschränkung mehr im Führerausweis eingetragen" (Medienmitteilung des Bundesrats 73387).

Treten Sie in die Pedale. Bei uns ist es auch doppelt möglich. Wir haben die Doppelbedienung für Ihr Fahrzeug.

KIRCHHOFF Mobility AG
Laubisrütistrasse 74
CH-8712 Stäfa
Tel. 044 928 30 10

KIRCHHOFF Mobility SA
Z.I. Moulin du Choc C
CH-1122 Romanel-sur-Morges
Tel. 021 311 58 57
mail@kirchhoff-mobility.ch
www.kirchhoff-mobility.ch

**IHR SPEZIALIST FÜR
INDIVIDUELLE
FAHRZEUGUMRÜSTUNGEN
IN DER GANZEN SCHWEIZ**



Direktor des Westschweizerischen Fahrschulverbandes FRE

das aktuelle Strassensicherheitsniveau beibehalten werden kann und nicht zurückgeht. Die Schweiz wurde vom Europäischen Verkehrssicherheitsrat (ETSC) für ihre Bemühungen und ihr Durchhaltevermögen bei der Verbesserung der Strassensicherheit im Jahr 2017 ausgezeichnet und es wäre bedauerlich, wenn dieses hohe Sicherheitsniveau auf den schweizerischen Strassen nicht beibehalten werden könnte. Die Fahrprüfung muss zweckdienlicher sein und es bedarf einer intensiveren Bewertung der Verhaltensweisen im Strassenverkehr.

Und was sollte angepasst und geregelt werden?

Was heute dringend angepasst und geregelt werden muss, sind die Übergangsbestimmungen, die zu ungleicher Behandlung führen. Jugendliche, die im Jahr 2003 geboren wurden, können ihren Lernführerschein erst 2021 erwerben und müssen ein Jahr warten, bis sie zu einer Prüfung antreten dürfen. So haben sie keine Möglichkeit, den Führerschein, wie im Strassenverkehrsgesetz vorgesehen, mit 18 zu erwerben.

Und auch bei der Übergangsbestimmung zur Zusatzausbildung wird das Strassenverkehrsgesetz nicht beachtet, insbesondere in Artikel 15a, in dem es heisst, dass der Führerschein dem Bewerber auf Probe erteilt wird, wenn er die vorgeschriebene Ausbildung absolviert hat. Inhaber des Führerausweises auf Probe müssen Weiterbildungskurse besuchen. Die Kurse sollen die Erkennung und Vermeidung von Gefahren und umweltschonendes Fahren vermitteln und sind in erster Linie praktisch auszurichten.

Wenn der neue Fahrer jedoch nur die Bescheinigung für den ersten Tag des aktuellen Kurses vorlegt, erfüllt er das zuletzt genannte Kriterium aus dem Strassenverkehrsgesetz nicht.

Was sind die Erwartungen an die Organisationen, die für die Umsetzung von OPERA-3 verantwortlich sind?

Das Erkennen der Fehler, die begangen wurden, die Beachtung der Gleichbehandlung, eine zweckdienliche Analyse des Beitrags der Ausbildung zur Reduzierung der Verkehrsunfälle und die Einleitung einer umfassenden Überarbeitung des Systems zur Finanzierung des Führerscheins.

Gibt es durch die Entscheidung des Bundesrats positive Aspekte für die Fahrlehrer?

Wenn man etwas Positives sehen soll, ist das vor allen Dingen die starke Reaktion der Berufsgenossenschaft und die Koordination des FRE und des SFV auf nationaler Ebene über eine gemeinsame Lobby. Wir werden diese Lobbyarbeit durch die Gründung einer interparlamentarischen Kommission weiter verstärken und zahlreiche Vorschläge vorbringen, um die Fahrausbildung und die Verhütung von Verkehrsunfällen mit staatlicher Finanzierung zur Pflicht zu machen. Vor dem Hintergrund, dass die Ausgaben der Eidgenossenschaft für Ausbildung und Forschung bei etwa 8 Milliarden Franken pro Jahr liegen bin ich der Meinung, dass 300 Millionen in die Fahrausbildung investiert werden können (80 000 neue Fahrer zu jeweils 3750 Franken).

Interview: Ravaldo Guerrini

Testwochen bei Renault

FahrschuLautos kostenlos testen!

Jetzt anmelden und Wunschtermin sichern: www.renault-fahrschulauto.ch

Renault ZOE - 100 % elektrisch

Der 100 % elektrische Renault ZOE verspricht 300 km Reichweite unter realen Bedingungen. Lernen Sie die alltagstaugliche Elektromobilität kennen und bieten Sie Ihren Fahrschülern lärm- sowie emissionsfreie Fahrstunden, ohne auf Modernität und Sicherheit zu verzichten.

Renault MEGANE

Die Kompaktklimousine überzeugt optisch mit einem attraktiven Design und modernster Technologie im Innern, welche Sie und Ihre Schüler im Strassenverkehr unterstützt und gleichzeitig ein hohes Fahrvergnügen bietet.

Neuer Renault MEGANE R.S.

Bevorzugen Sie einen sportlichen Fahrstil? Dann sind Sie beim Neuen Renault Mégane R.S. genau richtig. Die dynamische Allradlenkung ermöglicht hohe Agilität, Fahrdynamik und maximale Lenkpräzision. Das Fahrzeug überzeugt zudem mit High-End-Technologie, die für ein komfortables und sicheres Fahrerlebnis sorgt.





Elektromobilität

Roadmap Elektromobilität 2022

Elektrofahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der schweizerischen Energie- und Klimaziele. Die Roadmap Elektromobilität 2022 verfolgt das Ziel, den Anteil der «Steckerfahrzeuge» bei den Neuzulassungen von Personenwagen bis ins Jahr 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen.

Die Schweizer Autoimporteure haben bereits früher angekündigt, bis 2020 einen Anteil von 10 Prozent erreichen zu wollen. Die Roadmap geht bewusst einen Schritt weiter, um die CO₂-Emissionen im Verkehr rascher zu reduzieren. Sie ist ein Gemeinschaftswerk: Über 50 Organisationen und Firmen verschiedener Branchen sowie Vertreter von Bund, Kantonen und Gemeinden beteiligen sich daran. Sie sind bestrebt, die Elektromobilität mit Massnahmen in ihrem Einflussbereich voranzutreiben.

Den Grundstein für die Roadmap legten die damalige Bundesrätin Doris Leuthard und Vertreter der Elektrizitäts- und Mobilitätsbranche, von Bund, Kantonen und Städten am 28. Mai 2018 an einem runden Tisch. Mit der Unterzeichnung der Roadmap am 18. Dezember 2018 in Bern erfolgte der Startschuss für die Umsetzung der entsprechenden Massnahmen in

den kommenden Jahren. Durch das gemeinschaftliche Vorgehen werden folgende Zielsetzungen unterstützt:

- Im Jahr 2022 sind Elektrofahrzeuge selbstverständlicher Bestandteil des Strassenverkehrs in der Schweiz. 15 Prozent der Neuzulassungen von Personenwagen sind Elektrofahrzeuge.
- Elektrofahrzeuge sind für grosse Nutzergruppen eine wirtschaftlich interessante und zukunftssichere Wahl.
- Nachhaltige und rentable Geschäftsmodelle fördern die Elektromobilität.
- Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein für eine energieeffizientere und klimaverträglichere Mobilität.

Die Senkung des CO₂-Zielwerts für neue Personenwagen von heute durchschnittlich 130 Gramm pro Kilometer auf 95 Gramm ab 2020 stellt die Automobilbranche vor grosse Herausforderungen. Elektrische Antriebe spielen aufgrund der hohen Energieeffizienz und der lokalen Emissionsfreiheit eine zentrale Rolle bei der Erreichung des CO₂-Zielwerts. Ausserdem bietet der Schweizer Strommix mit seinem hohen Anteil an erneuerbaren Energien günstige Voraussetzungen.



Doris Leuthard



Über 50 Organisationen und Unternehmen haben sich an der Entwicklung der Roadmap beteiligt.

Konkrete Massnahmen zur Zielerreichung

Das grosse Engagement aller Beteiligten an der Roadmap ermöglicht eine breit abgestimmte Mobilisierung zur Förderung der Elektromobilität in der Schweiz. Die Massnahmen werden von den Unterzeichnenden entweder alleine oder gemeinsam umgesetzt. Durch das gemeinsame Vorgehen nutzen die Beteiligten Synergien und können so die Wirkung verstärken. Die Roadmap Elektromobilität enthält konkrete Massnahmen in drei prioritären Handlungsfeldern:

- erfolgreiche Marktentwicklung Fahrzeuge,
- optimale Ladeinfrastruktur,
- Anreize und Rahmenbedingungen.

Erarbeitung der Roadmap

Akteure und Stakeholder aus der Automobil-, Elektrizitäts-, Immobilien- und Fahrzeugflottenbranche und deren Verbänden sowie Vertreter von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden wurden eingeladen, sich mit eigenen Massnahmen an der Roadmap zu beteiligen. Kern des Roadmapping-Prozesses war ein Workshop am 15. November 2018, an dem alle Beteiligten ihre Projekte vorstellten. Aufgrund erkennbarer Synergien wurden Allianzen verschiedener Akteure ermöglicht. Durch eine Gruppierung und zeitli-

che Verortung wurden die Massnahmen anschliessend in die Roadmap aufgenommen.

Rolle der Roadmap

Die vorliegende Roadmap widerspiegelt einen dynamischen Prozess und keinen Top-down-Masterplan. Sie ist ein Abbild des aktuellen Stands der Arbeiten und wird sich im weiteren Verlauf kontinuierlich verändern. Der Prozess lebt von den Initiativen, Aktivitäten und dem Willen der Beteiligten, rasche Erfolge zu erzielen. Die Roadmap ermöglicht Agilität und kurze Kommunikationswege. Einige Beteiligte der Roadmap stehen in einem Konkurrenzverhältnis zueinander. Sie setzen Synergien und gemeinsame Aktivitäten um, wo diese die gemeinsamen Ziele unterstützen und voranbringen. Die Akteure der Roadmap organisieren sich selbst für die Umsetzung der Initiativen. Sie nutzen vorhandene Plattformen und Netzwerke für die Koordination. Der Bund unterstützt die Initiativen, übernimmt im Rahmen seiner Möglichkeiten die Rolle eines unabhängigen Koordinators und kann über die verfügbaren Gefässe auch Starthilfe für vielversprechende Projekte leisten.

Weiteres Vorgehen

Start neuer Massnahmen ab Januar 2019: Vorgesehen ist, dass die verschiedenen Akteure



Vertreter der teilnehmenden Organisationen.

und Teams erste Zwischenberichte im ersten Halbjahr 2019 erstellen. Geplant ist zudem, die Öffentlichkeit über den Stand der Umsetzung am Schweizer Kongress Elektromobilität zu informieren, der im Rahmen der Mobilitätsarena vom 17. bis 18. September 2019 in Bern stattfindet. Über die Fortschritte der bestehenden

und allfälligen neuen Massnahmen soll künftig regelmässig berichtet werden. Die beteiligten Organisationen sind frei, auch in kürzeren Abständen und eigenständig über den Fortschritt ihrer Projekte zu informieren.

Appell an Dritte zur Unterstützung der Roadmap

Die Roadmap Elektromobilität steht weiteren Organisationen und Firmen offen, die ebenfalls einen Beitrag zur Zielerreichung leisten wollen. Diese sind eingeladen, eigene Massnahmen zu formulieren und eigenständig zu publizieren und sich somit per Selbstdeklaration an der Roadmap zu beteiligen.

Beitrag: Werner Kirschbaum
Quelle : www.news.admin.ch
Bilder: Jan Bolomey



Wie immer ist bei Veränderungen die Flexibilität und Kooperationsbereitschaft aller Player in den betroffenen Branchen gefragt. Auch der Austausch im Kollegenkreis kann helfen. FL-Magazin hat für Sie recherchiert und gibt hier gerne einige Links zu passenden Themen an:

- **Elektrofahrzeuge Schweiz**
www.verbrauchskatalog.ch
- **Finanzielle Vorteile beim Kauf eines E-Fahrzeugs**
www.bfe.admin.ch/energieetikette/00886/02038
- **Förderung St. Gallen (Beispiel)**
www.watt-bin-ich.ch/home/wattsujets.html
- **Öffentliches Ladenetz basel**
www.iwb.ch/Fuer-Unternehmen/E-Mobilitaet/Oeffentliches-Ladenetz.html
- **Ladenetz Schweiz**
www.groupe-e.ch/de/privatkunden/fahren

ORPHYDRIVE

Meine Zeit ist zu
kostbar für Bürokratism

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





Motorradneuheiten 2019

Von Boxern, Scramblern und Brutalos

Wenn der letzte Schnee geschmolzen ist und die Strassen vom Salz befreit sind, naht die Motorrad-Saison. Dann zieht es neben den Cabriofahrern auch die andere, nicht minder «angefressene» Fraktion der Offen-Fahrer auf die Strassen und Pässe: die Töff-fahrer. Zum Saisonstart zeigen wir eine Auswahl der Motorrad-neuheiten 2019.



BMW R 1250 RT 2019

Ein Boxer kommt selten alleine, könnte man bei BMW sagen. Parallel zur brandneuen R 1250 GS wird gleich der Reisedampfer R 1250 RT mitpräsentiert – also ab sofort auch der beliebte Boxerzweizylinder-Tourer mit völlig neuem Motor. Der Name sagt schon alles: mit 1254 ccm Hubraum wird bei der Bezeichnung nun sogar ein wenig tiefgestapelt, während die Vorgängerin R 1200 RT mit 1170 ccm ein bisschen gemogelt hat.



Sherco Enduros 2019

Sherco stellt 2019 neun verschiedene Modelle vor, die in drei Kategorien unterteilt sind. Die Racing-Modelle ermöglichen den günstigen Einstieg in die Sherco-Enduro-Welt. Die Factory-Modellreihe kommt rennfertig über den Ladentisch. Die Cross-Country-Reihe basiert auf den Factory-Modellen mit einer etwas steiferen Fahrwerksabstimmung.



Kawasaki Z 1000 2019 mit H2 Aggregat?

Bei Kawasaki darf man von einem weiteren Motorrad auf Basis der Kompressor H2 ausgehen. Die H2 SX SE zeigte, wie geschmeidig und angenehm sich der 200-PS-Motor fahren lässt. Eigentlich logisch, dass man daraus auch eine neue Z 1000 mit 200 Kompressor-PS machen kann. Die Kawasaki Ninja ZX-10R soll für 2019 ebenfalls ein Update bekommen. Der erste Test der Maschine soll schon im September stattfinden. Die Maschine wird nicht komplett neu, aber mit clever platzierten Updates ausgestattet sein.



MV Agusta Brutale 2019 mit über 180 PS

MV Agusta kündigte beim Test der neuen Turismo Veloce Lusso SCS 2018 auch eine neue MV Agusta Brutale für 2019 an. Diese soll über 180 PS bieten. Wird bestimmt ein Highlight.



Honda CB 650 R 2019

Bei Honda wird die 650er-Modellreihe erneuert und erweitert. Ziemlich sicher wird die Neo-Sports-Linie auch auf die Hubraumliga zwischen der aktuellen 300er und der 1000er vervollständigt. Die Informationen zur neuen 450er-Enduro von Honda wurden ja bereits im Mai 2018 präsentiert. Als Vorgeschmack hat Honda das «2018 Neo Sports Café» Konzept in Paris enthüllt.



Triumph Street Twin und Street Scrambler 2019

Die hübschen Triumph Street Scrambler und Street Twin bekommen für 2019 ein Rundum-Update. 10% mehr Leistung, bessere Bremsen, optische Aufwertungen und vieles mehr stehen auf dem Programm!



KTM 1290 Super Duke R

Während die verkleidete Schwester Super Duke GT ein umfangreiches Update bekommt, bleibt das sportliche Naked Bike Super Duke R für 2019 technisch unverändert. Um ihr für die kommende Saison frischen Wind einzuhauchen, bietet KTM zwei neue Grafikkits für die 1290 Super Duke R an.



Aprilia RSV4 und Shiver 900 neu für 2019

Die Modelle der RSV4-Familie galten bis jetzt in vielen Vergleichstest als die präzisesten und aggressivsten Supersportler am Markt. Für 2019 wird die Aprilia-RSV4-Modellreihe nochmals verbessert und bekommt unter anderem Kurven-ABS und neue Öhlins-Komponenten spendiert.

Optisch setzt Aprilia weiterhin auf den seit vielen Jahren bekannten Shiver-Look. In Sachen Elektronik wird hingegen nochmals nachgelegt: Das Display wird in Verbindung mit dem Smartphone zum Navigationsgerät.



Moto Guzzi V85 Reise-Enduro

Moto Guzzi bringt mit der V 85 für 2019 eine neue Reise-Enduro an den Start. Das Aggregat der V9 wurde zu diesem Zweck gehörig aufgemotzt. Doch die V9-Reihe von Moto Guzzi wird nicht vernachlässigt, sondern bekommt noch ein weiteres Modell hinzugefügt: die Moto Guzzi V9 Bobber Sport. Mit Single-Seat, Öhlins-Federbein, Slip-on-Auspuff und einem neuen Look legt die V9 Sport ihren Fokus auf sportlich motivierte Fahrer.



Royal Enfield Himalayan Sleet 2019

Die Royal Enfield Himalayan Sleet ist komplett in Schneetarn gehalten, inspiriert von den Gletschern des Himalaya-Gebirges. Um ihre Adventure-Genie zu verstärken, sind über das umfangreiche Zubehörprogramm auch robuste Aluminium-Koffer, ein grösseres Windschild und vieles andere mehr erhältlich.



Suzuki überrascht mit der Katana auf der INTERMOT

Wir haben ja bereits befürchtet, dass man bei Suzuki für 2019 eine weitere Durststrecke überstehen muss. Das wird nicht der Fall sein, denn auf der INTERMOT präsentierten die Japaner die neue Katana für 2019. Mit eckigem Scheinwerfer und scharfen Linien verbindet sie die Erinnerungen der 80er Jahre mit der modernen Technik von heute und wirkt wie ein vielversprechender Retro-Sporttourer. Auch die GSX-R-1000-Modellreihe bekommt ein Update in Form von neuen Farben und noch mehr Bauteilen für die Rennstrecke.



Indian FTR 1200 und FTR 1200 S 2019

Nachdem 2017 auf der EICMA das Konzept vorgestellt wurde, verwirklichte Indian das finale Produkt bei der INTERMOT 2018: die Indian FTR 1200 und FTR 1200 S. Die Plattform liefert ein amerikanisches Motorrad mit echtem Flat-Tracker-Stil und der dazu passenden Leistung. Laut Indian kombiniert jedes Modell rennsportinspiriertes Design und flinkes Handling mit einer aufrechten Fahrposition, um ein anspruchsvolles Fahrerlebnis zu schaffen.



Horex VR6 RAW

Schon auf den ersten Blick wird deutlich, dass die Horex VR6 RAW ihren Namen zurecht trägt. Ob in der Hochglanz-Variante oder in Matt, die RAW zeigt sich immer in tiefstem Schwarz. Diese böse Optik wurde mit Konsequenz umgesetzt: Die neuen Endtöpfe, die Spiegel, Lenker, Rahmen und ein Grossteil aller Sichtteile sind in «Horex Black Gloss» oder «Horex Black Matt» gehalten.



Neue GasGas Ranger

Wenn die Hersteller auf Kundenwünsche hören, entstehen meist gute Produkte. Kunden verlangen nach weniger radikalen Hard-Enduros, die aber viel Fahrspass bieten. Die neue GasGas Ranger geht in diese Richtung.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: www.1000ps.ch

Mehr Erfolg beim VKU mit

let's drive

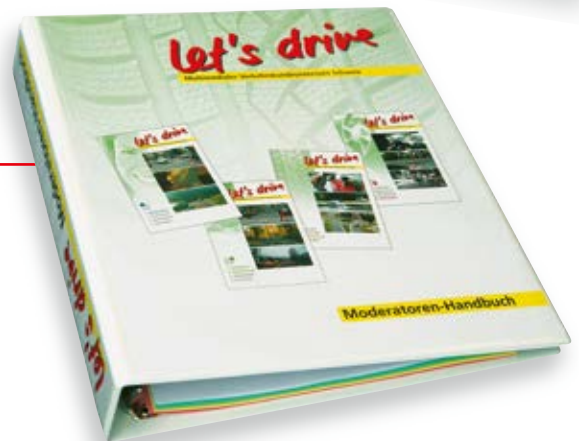
Schülerhefte

- 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

«Monkey Run» in Afrika

Für einen guten Zweck

Drei Freunde aus der Zentralschweiz suchten das Reiseabenteuer ohne Netz und doppelten Boden. Sie fuhren mit Kleinmotorrädern quer durch Marokko – ohne grössere Töfferfahrung und mit minimaler Ausrüstung. Alles für einen guten Zweck.

Reise mit Hindernissen

Wer träumt nicht von einem Abenteuer, das man seinen Enkelkindern noch erzählen wird? Mit dieser Motivation haben sich die Zentralschweizer Philipp, Emrah und Jérôme am «Monkey Run» eingeschrieben: einer Rallye quer durch Marokko. Als Fahrzeuge wurden Billigkopien einer Toyota Monkey mit weniger als 50 ccm Hubraum und salatteller-grossen Enduropaneus zur Verfügung

gestellt. Der Veranstalter (www.theadventurists.com) gab keine Streckenvorgaben und leistete keine Unterstützung. Übernachtungen wurden selbständig organisiert. Abenteuer pur.

Über 4000 Meter

In den geplanten sieben Tagen warteten rund 1000 km Strasse auf die Teilnehmer: von glänzendem Asphalt bis zu Schotter, von Sandpisten mit dem bei Dakar-Piloten berüchtigten losen «Feche-Feche» bis hin zu Flussschotterfahrten. Neben windigen Ebenen und engen Tälern stand der hohe Atlas mit über 4000 m im Weg.

Einheimische helfen gerne

Einzig Philipp verfügte über ausreichend Motorradfahrerfahrung. Dass Emrah, Philipp und Jérôme wenig technisches Verständnis hatten und auch kaum hilfreiche Ausrüstung mitnahmen, versteht sich bei dieser Versuchsanordnung von selbst. Getreu dem Motto: «Wer Hilfe braucht, holt sich diese bei Einheimischen.»

Bis an die Schmerzgrenze

Fantastische Szenerien wechselten sich ab. Gleichzeitig hatten die Abenteuerer Mühe, den Töff und die Route in den Griff zu kriegen. Je weiter sie Richtung Norden fuhren, desto tiefer kamen sie in die gebirgigen Regionen des hohen Atlas. Nachdem das Ende der Sandpisten bebault wurde, jammerten sie schon

bald über die tiefen Flussschotterfahrten, welche eisiges Wasser in die Schuhe spülten. Weiter machte sich die Unter-motorisierung der Motorräder bemerkbar: Nicht selten fuhr man in Bergauf-Passagen gefühlt stundenlang im ersten Gang. Ein Wunder, dass die Motoren diesen Belastungen standhielten.

Huckepack

Die Königsetappe an Tag fünf sollte Emrah, Philipp und Jérôme über zwei namenlose, 3000 m hohe Schotterpässe führen. Der Aufstieg war derart steil, dass die drei nach langem Anschieben kapitulieren mussten. Kurzerhand engagierten sie einen Lastwagenfahrer, welcher sie mit ihren Bikes per Huckepack auf den Gipfel mitnahm. Es folgte eine sagenhafte Tour über grössere und kleinere Pässe. Am Schluss des Tages wartete der zweite 3000er. Mit buchstäblich letzter Kraft hieften sich Töff und Fahrer zum Kulminationspunkt. Die Luft ging nicht nur den Fahrern aus. Auch die Bikes pfiffen buchstäblich aus dem letzten Loch.

Der gute Zweck

Philipp Ebner, Emrah Muslic und Jérôme Rüfenacht sammelten knapp CHF 10 000.– für ein Projekt der Krebsliga Zentralschweiz, um Kindern krebskranker Eltern einen Notfallplatz in einer Kindertagesstätte zu ermöglichen. www.krebsliga.info



Ziel erreicht

Krönender Abschluss war die Fahrt durch die Souks von Marrakesch: ein Gassenwirrwarr im grössten Bazar Afrikas. Hier ist kaum ein Meter Wegbreite vorhanden, überlaufen von Einheimischen und Touristen. Die drei Musketiere waren in ihrem Element. Passiert ist nichts, ausser dass hier und da eine kleine Metallschulter in der Auslage der Händler von Helm, Lenker, Knie oder Fuss der Fahrer mitgeschleift wurde. Dann erreichten sie die offizielle Ziellinie des «Monkey Runs» ausserhalb der Stadt und traten mit unzähligen Geschichten für die Enkelkinder und Fotos im Speicher die Heimreise an.

Text: Jérôme Rüfenacht

Fotos: Philipp Ebner, Jérôme Rüfenacht

Neuer Präsident

Die Generalversammlung des Schweizerischen Fahrlehrerverbandes SFV wählte am 28. Januar 2019 Dr. Michael Gehrken zum neuen Präsidenten.



Erforderlich wurde die Wahl, nachdem Dr. Urs Fasel Ende 2018 seine Demission bekannt gegeben hatte. Interimistisch wurde der Verband vom Vizepräsidenten Pierre-André Tombez geführt.

Dr. Michael Gehrken hat sein Amt unmittelbar nach der Wahl angetreten. «Ich freue mich auf die Herausforderung und bin überzeugt, dass der Berufsstand der Fahrlehrer angesichts des technologischen und gesellschaftlichen Wandels in Zukunft noch mehr Gewicht bekommen wird», zeigte sich der neue SFV-Präsident überzeugt.

Der neue Präsident ist kein unbeschriebenes Blatt in der Branche. Michael Gehrken verfügt über langjährige Erfahrung im Mobilitätsbereich und im NPO-Management. So war er mehrere Jahre im Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie als Direktor des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG erfolgreich tätig, von 2006 bis 2014 als Direktor.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Bild: www.competentia-gehrken.ch



WAB Zentralschweiz AG

FAHRLEHRERWEITERBILDUNG MOTORRAD

**Fahrassistenten in der Praxis/
Praktische Prüfung aus Sicht der Experten**
Ruswil – Donnerstag 16.05.2019

Verschiedene Motorräder auf einer Tagestour entdecken
Ruswil – Dienstag 14.05.2019 / Mittwoch 15.05.2019

MODERATORENWEITERBILDUNG (Doppelanerkennung FL+MOD)

Verschiedene Motorräder auf einer Tagestour entdecken
Ruswil – Dienstag 14.05.2019 / Mittwoch 15.05.2019

Weitere Informationen

www.wabzentralschweiz.ch

WAB Zentralschweiz AG, Ruswil, 041 496 00 20

Renault ZOE

100 % elektrisch und perfekt für die Fahrschule

Wer in der Schweiz die Fahrprüfung mit einem Automaten macht, darf seit Februar 2019 auch manuell geschaltete Fahrzeuge fahren. Damit wird es möglich, sowohl die Fahrschule wie auch die Fahrprüfung mit einem Elektrofahrzeug zu absolvieren.



Renault reagiert rasch und übernimmt auch in dieser Sparte eine Pionierrolle – mit einem Angebot, das für die Fahrschulen aus dreierlei Sicht attraktiv ist: Sie kann sich mit einem Trend positionieren, der immer mehr an Fahrt gewinnt, sie kann das Fahrzeug äusserst wirtschaftlich betreiben und sie ist natürlich äusserst ökologisch und nachhaltig unterwegs.

TechPack und Top-Angebot für Fahrschulen

Das Thema Nummer 1 bei der Fahrschule heisst Sicherheit. Und diese beginnt damit, dass Fahrlehrerin und Fahrlehrer

nicht permanent auf der Seite des Fahrschülers eingreifen müssen. Als Antwort darauf bietet Renault im ZOE ein einzigartiges, ab Werk eingebautes TechPack an, das nebst der doppelten versenkbaren Pedalerie und den erforderlichen Zusatzspiegeln auch eine Bedienkonsole auf der Beifahrerseite beinhaltet. Über diese lassen sich Licht, Blinker und Hupe auch von dieser Seite aus bedienen.

Diese als TechPack bezeichnete Ausführung bietet Renault Suisse den Schweizer Fahrschulen fertig eingebaut (ab Werk) im laufenden Jahr kostenlos an. Wert: über CHF 2500.–

Renault Suisse geht aber noch einen Schritt weiter. Reinhold Turati, Direktor Fleet Division von Renault Suisse SA: «Renault leistet europa- und weltweit Pionierarbeit in der modernen Elektromobilität. Diese funktioniert aber nur, wenn sie von den Kunden akzeptiert und umgesetzt wird. Die Fahrschulen können hier ebenfalls Pionierarbeit leisten, indem sie die Neulenker von Anfang an mit dieser Technologie und diesem neuen Fahrerlebnis – und das ist es wirklich! – vertraut machen. Das ist auch unsere Motivation, mit der wir die Elektromobilität bei den Fahrschulen fördern.»

Konkret steht diese Aussage für einen attraktiven Flottenrabatt, den sämtliche Fahrschulen in der Schweiz im laufenden Jahr beanspruchen können.

Fahrschul-ZOE eine Woche gratis testen

Renault Suisse geht noch einen Schritt weiter und bietet für die Fahrschulen ab März 2019 die Möglichkeit, einen voll ausgerüsteten Fahrschul-ZOE während einer Woche kostenlos im Fahrschulbetrieb zu testen.

Anmeldungen für die Testwoche:
www.renault-fahrschulauto.ch

AUS- UND WEITERBILDUNG

UNFALLFOLGEN REGRESS

Rechtliche Konsequenzen

Mi, 17.04.2019 / Mi, 11.09.2019

Anerkennung Kat. B

CITY BOUND

im Verkehrskundeunterricht

Di, 30.04.2019 / Fr, 30.08.2019

Anerkennung Kat. B

FASZINATION CAR-AUSBILDUNG

Weitblick in der Ausbildung

Mi, 20.03.2019 / Mi, 21.08.2019

Anerkennung Kat. C / D

acadevia

by DRIVESWISS.ORG

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

Lernen durch Erleben

TCS Training & Events



Profis unter sich

Alle
Fahrlehrer
Weiterbildungen
2019

Weiterbildung, die was bringt! In unseren PW-, Moto- und LKW-Trainings für Fahrlehrer optimierst du deinen professionellen Alltag effizient und praxisnah.

Zentrum Betzholz

14.06.2019 Moto Aufbau Fahrlehrer
21.08.2019 LKW Basis Fahrlehrer
18.09.2019 PW Aufbau Fahrlehrer

Zentrum Emmen

25.06.2019 PW Basis Fahrlehrer
26.08.2019 PW Basis Fahrlehrer

Zentrum Derendingen

16.04.2019 PW Basis Fahrlehrer
20.05.2019 Moto Basis Fahrlehrer
18.06.2019 Moto Aufbau Fahrlehrer
18.11.2019 PW Basis Fahrlehrer

Zentrum Stockental

25.06.2019 PW Aufbau Fahrlehrer
18.10.2019 PW Aufbau Fahrlehrer

Zentrum Lignières

29.05.2019 Moto Basis Fahrlehrer
04.06.2019 PW Basis Fahrlehrer
12.08.2019 Moto Kurvenfahren Fahrlehrer
14.10.2019 PW Aufbau Fahrlehrer

Zentrum Plantin

20.05.2019 Moto Basis Fahrlehrer
21.05.2019 PW Basis Fahrlehrer
03.06.2019 Moto Aufbau Fahrlehrer
26.08.2019 PW Aufbau Fahrlehrer

Unter www.training-events.ch findest du alle Weiterbildungsangebote für Fahrlehrer.

Mehr Informationen

und Anmeldung:

training-events.ch
info.training-events@tcs.ch
Tel. 058 827 15 00

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

Meilenstein

Volvo PV 444 – Buckel mit Langzeitwirkung



Der Volvo PV 444 war das erste neu konstruierte Nachkriegsfahrzeug in Europa. Präsentiert wurde er bereits 1944, gebaut in grösseren Stückzahlen aber erst ab 1947. Dafür aber erfolgreich und zusammen mit seinem Nachfolger rund 20 Jahre lang.

Präsentiert wurde er in den königlichen Tennishallen im September 1944, der erste neue Volvo nach dem Krieg und gleichzeitig die erste Nachkriegsneukonstruktion Europas überhaupt. Schwarz stand er da und mit einem Preis von 4800 Schwedischen Kronen sogar halbwegs erschwinglich, ohne gleich ein veritabler Volkswagen sein zu wollen.

Die Automobil Revue war eine der ersten Zeitschriften hierzulande, die im Januar 1945 über den Neuankömmling berichtete: «Er ist von Grund auf neu als Vierplätzer mit einem Gesamtgewicht von rund 900 kg entworfen. Sein Vierzylindermotor besitzt ein Hubvolumen von 1,4 Liter und leistet 42 PS. Das Dreiganggetriebe ist mit zwei synchronisierten Gängen ausgerüstet. Der Rahmen und der Aufbau sind weitgehend geschweisst. Äusserlich wurde eine aerodynamisch günstige Gestaltung gewählt. Die Bodenfreiheit ist verhältnismässig gross bemessen.»

Auf bewährten, aber neuen Wegen

Mit dem Volvo PV 444 begab sich Volvo nicht nur in ein neues Fahrzeugsegment (Kleinwagen der Anderthalbliterklasse), sondern auch konstruktiv auf neue Wege. Erstmals war ein Volvo selbsttragend ausgelegt, erstmals wurde er von einem Vierzylindermotor angetrieben. Als Konstrukteur legte sich Helmer Petterson ins Zeug, einen möglichst modernen Personenvagen für die Nachkriegszeit zu entwickeln. Allzu viel Zeit hatte er dafür nicht, erste Konzeptideen entstanden 1943, die Vorstellung eines allerdings noch nicht ganz fahrbereiten Exemplars erfolgte bereits im September 1944.

Der Motor war modern konzipiert, er wies eine dreifach gelagerte Kurbelwelle auf und hängende Ventile, die über Stossstangen und Kipphebel geöffnet und geschlossen wurden. 40 PS lagen bei 3800 Umdrehungen an. Die Kraft wurde über ein Dreiganggetriebe auf die Hinterräder übertragen.

Während die Vorderräder an Trapez-Dreieckslenkern mit Schraubenfedern hingen, sorgte hinten eine Starrachse mit Schraubenfedern und Schubstreben für die Radführung.

Petterson schielte aufmerksam auf bereits existierende Konstruktionen, so kaufte man sich extra einen Hanomag 1,3 Liter von 1939, der bereits selbsttragend gebaut war. Auch amerikanische Einflüsse waren, z. B. bei der Hinterachse, omnipräsent, zumal man in der Nachkriegszeit eigentlich nur von dort mit käuflichen technischen Komponenten rechnen konnte. Und die waren nötig, denn Volvo wollte nicht alles selber produzieren, was für den 4,45 Meter langen Zweitürer nötig war.

Keine Abkürzungen

Selbstbewusst verkündete Volvo, dass die ersten Autos 1945 gebaut werden sollten und dass man mit 12 000 Exemplaren für das erste ganze Produktionsjahr rechnete.

Vorherst aber musste sich der neue, grundsätzlich schwarz lackierte Personenwagen auf Tausenden von Testkilometern bewähren. Dazu war genügend Zeit vorhanden, denn eine Produktion musste 1945 für das neue Auto erstmals hochgefahren werden, obschon bereits nach der Vorstellung 1944 2300 Kaufverträge vorlagen.

Fast rund um die Uhr wurden die drei ersten PV 444 über die schwedischen Landstrassen geschleucht, Kinderkrankheiten beseitigt, Komponenten Stück um Stück verbessert. Anfang 1946 war bereits eine gesunde Reife erreicht, vor allem aber hatte sich die selbsttragende Karosserie als sehr stabil erwiesen.

Produktionshindernisse

Obschon der Wagen serienreif war, kam die Produktion nur langsam in Gang. 1947 verliesen knapp 2000 Autos die Fabrik, 1948 waren es fast 2200 Exemplare. Bis 1950 waren etwa 8000 PV 444 gebaut, die vorwiegend auf schwedischen Strassen zirkulierten.

Der Grund für die schleppende Produktion war allerdings nicht etwa die mangelnde Nachfrage, im Gegenteil. Gebrauchte PV 444 wurden teilweise sogar teurer gehandelt als neue, und die neuen waren über die Jahre spürbar teurer geworden als die 1944 angekündigte 4800 SEK, schliesslich hatte Volvo mit jenen namhafte Verluste eingefahren.

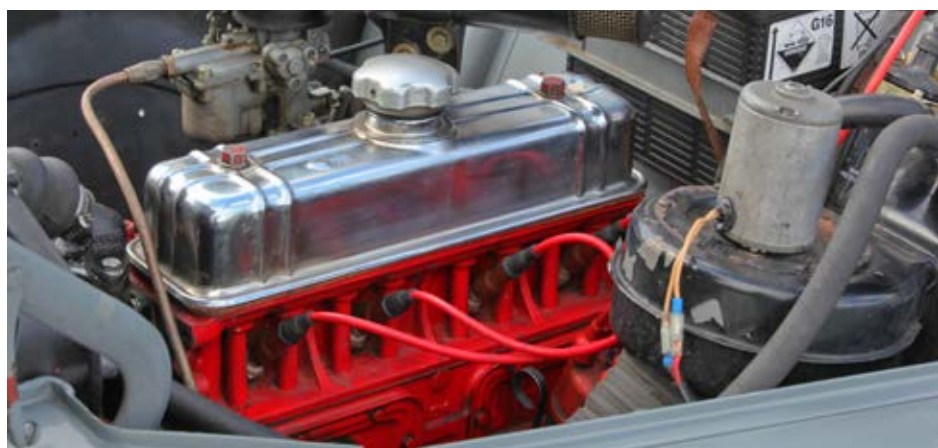
Die Problematik der Nachkriegsfertigung lag im Fehlen von Rohstoffen und Komponenten. Die

Amerikaner wollten zunächst gar keinen Beitrag liefern, schliesslich lag Schweden fast am Ende der Welt für sie. Erst als Karl Lindblom einen Wagen in die USA brachte und bei den Zulieferern damit vorfuhr, zeigten sich diese, nun immerhin beeindruckt, bereit, nach Schweden zu liefern. Allerdings erwiesen sich die Transportwege als lang und so wurden, sobald verfügbar, amerikanische Teile durch europäische Komponenten abgelöst.

Ab in den Export

Bis 1950 wurde der schwarze PV 444, was für Personvagn und 4 Zylinder, 40 PS sowie 4 Sitze stehen soll (andere vermuteten auch das Geburtsjahr 1944 als Namensgeber), in mehr oder weniger derselben Ausführung mit 1,4-Liter-Motor gebaut. Allerdings begann man gegen Ende der Vierzigerjahre an den Export zu denken und ein Luxusmodell zu fertigen, das sich durch eine hellblaue Lackierung, eine freundliche zweifarbige Innenausstattung und zusätzliche Zierteile vom Standardmodell unterschied.

Die Automobil Revue unterzog im Sommer 1950 einen PV 444 einem ausführlichen Fahrbericht und zeigte sich sehr angetan: «Der 1,4-Liter-Volvo ist ein weiterer Beweis, dass





auch ein kleineres Werk mit massiger Produktionszahl in der Lage ist, ein modernes Mittelklassefahrzeug anzubieten, das in technischer Hinsicht bei einem Vergleich mit den Erzeugnissen der grossen Konzerne durchaus ehrenvoll abschneidet. In seinem Heimatlande ist der PV 444 einer der preiswertesten Wagen; auf dem Exportmarkte kann er naturgemäss mit den billigsten Grossserientypen seiner Klasse preislich nicht konkurrieren. Dank seiner seriösen, robusten Konstruktion und seiner reichhaltigen Ausstattung wird er aber auch in unserem Lande unter den Liebhabern von kleineren Qualitätswagen seinen Anhängerkreis finden.»

Stetige Verbesserungen

Ab September 1950 wurde ein umfangreich verbesserter PV 444B in den Verkauf gebracht. Er wies ein neues Armaturenbrett mit einem direkt vor dem Fahrer angeordneten Tachometer auf. Neue Stossstangen machten den Volvo hübscher. 1951 folgte der 444C mit 15-Zoll-Felgen, 1952 der 444D, den es nun auch mit aufpreispflichtiger Innenraumheizung und stärkerer Lichtmaschine gab.

Die Heizung wurde beim 444E ab 1953 dann Standard, der 444H ab 1954 ersetzte die Brezelscheibe durch eine durchgehende Heckscheibe. Zudem verbesserte eine höhere und breitere Windschutzscheibe die Sicht nach vorne.

Mit dem 444K wurde im Jahr 1955 der Kühlergrill mit Querrippen durch einen solchen mit Gitterstruktur ersetzt. Volvo gab jetzt fünf Jahre Garantie, was zwar etwas Ärger bedeutete, aber auch den Verkauf ankurbelte. Zudem hatte man schon früh in Rostvorsorge investiert und die robuste Natur des PV verhinderte ein Schadendebakel.

Für Sportfahrer in den USA gab es eine stärkere Version, aber auch die Europäer kamen mit dem PV 444L ab Januar 1957 in den Genuss eines kräftigen 1,6-Liter-85-SAE-PS-Motors, der vom Amazon übernommen wurde. Der Vierzylinder wurde allerdings weiterhin mit dem Dreiganggetriebe mit unsynchronisiertem ersten Gang kombiniert. Auf Wunsch gab es sogar eingebaute Sicherheitsgurten.

Mit Sportmotor

Die Zeitschrift Auto Motor und Sport erhielt im Winter 1957/1958 einen Volvo PV 444L als Testwagen und übergab diesen in die Hände des bekannten Rennfahrers Paul Frère, der sich mit Lob nicht zurückhielt: «Hätte ich nicht schon vor einem Jahr die Gelegenheit gehabt, einige hundert Kilometer mit dem damaligen, mit einem um 170 ccm kleineren Sportmotor ausgerüsteten Volvo zu fahren, wäre der Test des jetzigen Modells eine der grössten Überraschungen meines Testerlebens gewesen. Noch nie war mir ein serienmässiges Fahrzeug in die Hände gekommen, dessen Fahrleistungen in solchem frappanten Widerspruch zu seinem biederem, ja altmodischen Aussehen und auch zu seiner ganz nüchternen technischen Beschreibung standen: ganz normaler Vierzylinder, Kipphebelmotor, Dreiganggetriebe, starre Hinterachse, 4 Sitze, Gewicht rund 1000 kg und Höhe der zweitürigen Karosserie nicht weniger als 1,56 m. Karosserieform: seit zehn Jahren unverändert, und auch in ihrer Jugendzeit eher zehn Jahre zurück als ihrer Zeit voraus.

Der einzige Hinweis auf die für einen derartigen Wagen verblüffenden Fahrleistungen sind die zwei horizontalen S.U.-Vergaser, eine Katalog-Angabe von 85 SAE-PS und die vielen Sporterfolge des Volvo in den USA. Und dabei darf auch nicht vergessen werden, dass der Wagen in Belgien, wo er gut vertreten ist und in erheblichen Stückzahlen verkauft wird, nur 96000 frs, also unter 8000 DM, kostet. Das sind nur rund 1000 DM mehr als ein Opel Rekord oder ein Taunus 17M, 1000 DM weniger als eine normale Isabella und 2500 DM weniger als eine Isabella TS.»

Echte 150 km/h lief der Volvo im Test, den Spurt von 0 bis 100 km/h schaffte er in 15,4 Sekun-

den, das waren Sportwagen-Fahrleistungen in jener Zeit. Mit 8,8 bis 11,5 Litern Verbrauch an Superbenzin pro 100 km war er damit noch vorbildlich sparsam. Kein Wunder, konnte sich Frère für diesen Wagen begeistern: «Bei bewährter Qualität und geringem Verbrauch bietet der Volvo PV 444 L mit Sportmotor ganz hervorragende Fahrleistungen für eine viersitzige Limousine verhältnismässig niedriger Preislage. Ihretwegen wird mancher sportliche Fahrer, der einen viersitzigen Wagen benötigt und über keinen allzu grossen Geldbeutel verfügt, gern über verschiedene Mängel und Unzulänglichkeiten, die grösstenteils durch den veralteten Aufbau bedingt sind, hinwegsehen. Sich durchsetzen kann er aber in Europa nur dort, wo sein Preis nicht durch übermässige Zollspesen belastet (...) und die vorgeschriebene Einfahrzeit von 20000 Kilometern nicht allzu ernst genommen wird!»

Erfolgsgeschichte

Frère blieb mit seiner Begeisterung nicht alleine, der PV 444L wurde während rund anderthalb Jahren 64087 mal gebaut, insgesamt verliessen 196004 Volvo PV 444 zwischen 1944 und 1958 die Volvo-Produktionshallen. Der Wagen war so erfolgreich, dass auch sein vermeintlicher Nachfolger Amazon ihn nicht zu ersetzen vermochte und Volvo sich entschied, den PV 444 noch einmal grundlegend zu verbessern und als PV 544 ab dem 25. August 1958 weiterzuverkaufen. Der Nachfolger mit grosser Windschutzscheibe und dem Interieur im Stile des Amazon war noch erfolgreicher als sein Vorgänger, denn als der letzte PV 544 am 20. Oktober 1965 vom Band gefahren wurde, betrug die Gesamtproduktion PV 444/544 440000 Exemplare. Dazu kamen noch fast 60000 Kombis namens «Duett», dies es bis 1969 zu kaufen gab. Von diesen Zahlen hatten seine Schöpfer sicherlich nicht zu träumen gewagt.

Sporterfolge

Nicht nur auf der Strasse reihten sich die Erfolge, sondern auch auf der Rennstrecke. Privatfahrer setzten den Buckel-Volvo gerne auf Rundstrecken und Rallye-Pfaden ein, so auch Gunnar Andersson, der 1958 mit einer 85-PS-Version die

Rallye-EM gewann und sich damit auch die Unterstützung des Werks sicherte. 1963 und 1964 war es dann Tom Trana, der diesen Erfolg wiederholen konnte. Noch 1965 siegten Joginder und Jaswant Singh überraschend bei der East African Safari, als das Produktionsende des PV 544 bereits vor der Türe stand.

Am Lenkrad

Über 60 Jahre alt ist der Volvo PV 444 heute, selbst wenn er aus den letzten Baujahren stammt. Wer nun vermuten würde, dass man sich als moderner Autofahrer lange umgewöhnen muss, täuscht sich. Der Buckel-Volvo lässt sich problemlos fahren, ohne dass man lange instruiert werden muss. Beim Durchschalten des montierten Vierganggetriebes schrammt die Hand zwar sehr nahe am Armaturenbrett vorbei, die Gänge aber rasten sicher ein. Der Vortrieb ist erstaunlich und bei 80 oder auch 100 km/h fühlt sich der hoch bauende Volvo richtig wohl, auch wenn der Motor vergleichsweise rau läuft.

Die Lenkung fühlt sich zwar etwas indirekt an und die Rundumsicht könnte besser sein, aber wohl- und vor allem sicher-fühlen kann man sich jederzeit. Und so kann man auch gut verstehen, dass der in Würde ergraute Gentleman ein guter Begleiter bei Ausfahrten oder historischen Rallyes sein kann, zumal er ein richtiger Sympathie-Bolzen ist, wie die vielen wohlmeinenden Kommentare vom Strassenrand her suggerieren.



Quelle:
SwissClassics 70-6, 2018/2019
Text/Bilder: Bruno von Rotz
Automobil Revue Archiv AG,
Volvo/Werk



Ladungssicherung

4. Ladungssicherungssymposium Schweiz

Am Freitag, den 17. Mai 2019, informieren Referenten aus dem In- und Ausland über Bewährtes und Neuigkeiten zum Thema Ladungssicherung. Besucher des Symposiums können sich an der begleitenden Fachaussstellung über Produkte und Lehrmittel informieren.



Richard Knaus, Initiant und Organisator des Symposiums.

Die Entwicklung bleibt auch bei Lastwagen nicht stehen. Kameras verdrängen mittlerweile die vorderen Rückspiegel und verbessern so die Sicht zur Seite.

Aber auch die Ladungssicherung wird ständig weiterentwickelt. Hier den Überblick zu behalten, ist anspruchsvoll. Gesetze und mit ihnen verankerte Normen bilden einen Bestandteil. Der andere Teil, die geltenden Richtlinien (z. B. VDI-Richtlinien), werden gerne mal in Frage gestellt, auch vom VDI (Verein Deutscher Ingenieure) selber. Deshalb werden Richtlinien regelmässig überarbeitet.

Über bewährte Normen und Richtlinien sowie neue Entwicklungen informiert das 4. Ladungssicherungssymposium Schweiz. Alle Referate werden simultan ins Französische übersetzt.

Fahrlehrer, Logistiker, Chauffeure, Sachverständige und Verantwortliche in Transportfirmen können sich am LASI-Symposium durch interessante Fachvorträge von Referenten aus dem In- und Ausland über Neuigkeiten in der Branche informieren. Die begleitende Fachaussstellung zeigt Innovationen in der Ladungssicherung, aber auch Bewährtes: von der Ladungssicherung im Container über das «normale» Zurrmaterial und rutschhemmende Matten und Böden bis zu Lehrmitteln. Zudem haben Besucher die Möglichkeit, sich in den Pausen mit anderen interessierten Personen aus der Branche auszutauschen.

Weitere Informationen und Anmeldung: www.lasis.ch



Die Veranstaltung richtet sich an alle Verantwortlichen und Interessierten im Bereich Ladungssicherung.



Die begleitende Fachaussstellung bietet ein vielfältiges Angebot von Hilfsmitteln zur Ladungssicherung.

Fachmessen 2019

Auch für LKW- und Bus-Ausbildung interessant

Messen waren schon immer die Orte von realen, erlebnisreichen und geschäftlich interessanten Begegnungen. Doch bei den Publikumsmessen bröckelt es gewaltig, zumindest bei den Automobilmessen mit Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Der Autosalon Genf lässt grüssen.



Wie lange bleibt es noch so?

Die Digitalisierungswelle hat die Mobilitätsbranche längst erreicht und verändert vieles extrem und sehr schnell. Oft nicht nur zum Wohle des Menschen. Der Detailhandel, vor allem die kleineren und mittleren Händler, kann bereits ein Lied davon singen. Das Messewesen ist zu einem boomenden Wirtschaftszweig herangewachsen. Die Veranstalter und das Drumherum haben die Kosten für Aussteller und Besucher an die Grenzen getrieben. Alternativen wie etwa das Internet kamen auf.

Was hat zu den ungünstigen Entwicklungen geführt?

Das Internet wurde enorm entwickelt und menschlichen Gewohnheiten angepasst. 365 Tage und 24 Stunden am Tag kann keine Messe bieten und auch kostenmässig nicht mithalten. Die gi-

gantische Menge an News und die Geschwindigkeit, mit der die vermeintlichen Neuheiten rund um die Uhr in die Kanäle gepresst werden, überfordern die Systeme, die Gesellschaft und letztlich den Einzelnen. Und die Aufwendungen für Content-Recherche und -Aufbereitung wachsen mit den zunehmenden Ansprüchen der Konsumenten. Bleibt zu hoffen, dass der Wunsch nach echten Begegnungen und Alternativen erhalten bleibt.

Und die Fachmessen

Diese kommen bis anhin noch glimpflich davon. Solange Industriegüter nicht zum Konsumgut verkommen, werden sich etablierte Fachmessen weiterhin behaupten. Immer vorausgesetzt, dass die Messeplätze und -veranstalter die Kostenentwicklung auch weiter im Griff haben. Die erste Gigamesse 2019 im Bausektor, die Bauma in München, wird es zeigen.



Infoplattformen auch für Fahrlehrer

Wer sich die Entwicklung im Nutzfahrzeugsektor nicht entgehen lassen will, hat auch als Fahrlehrer eine Reihe von Informationsmöglichkeiten. Dazu gibt es im laufenden Jahr in allen Segmenten diverse Gelegenheiten.

Nutzfahrzeugmessen 2019

Die Veranstaltungskalender in West- und Osteuropa sind wie immer prall gefüllt. Gross sind die Anforderungen an die ausstellenden Unternehmen. Folgend finden Sie einige Kurzporträts von wichtigen Branchenmessen in der Schweiz und im deutschsprachigen Europa.

Bauma, München, 8.–14. April 2019

Messe der Baumaschinenbranche
www.bauma.de

Die Bauma ist mehr als eine Weltleitmesse: Sie ist der Herzschlag der Branche, gibt den Rhythmus vor, dynamisiert den Markt. Und treibt das Business voran. Hier zählt nur, immer schon das Nächste im Blick zu haben. Weil es nicht um den Status quo geht, sondern um die Zukunft. Nicht um einzelne Perspektiven, sondern um das grosse Ganze: die Bau-, Baustoff- und Bergbaumaschinenindustrie in ihrer gesamten Breite und Tiefe.

Die Weltleitmesse

Die Bauma ist der grösste internationale Treffpunkt der Branche und ihr wichtigster Multiplikator, weil sie dank ihres globalen Netzwerks und ihrer digitalen Touchpoints nicht nur das



Fachpublikum vor Ort erreicht, sondern die gesamte Industrie weltweit. Eine Reichweite, von der Aussteller und Besucher gleichermaßen profitieren. Denn Präsenz auf der Bauma heisst: Zugang zu allen Märkten, zu allen Zielgruppen, zu allen Entscheidern. Ein paar Zahlen zur letzten Bauma 2016: 605 000 m² Ausstellungsfläche; 3425 Aussteller aus 58 Ländern; 583 736 Besucher aus 219 Ländern; 138 929 Besucher aus dem Bereich Mining; 1423 Journalisten und Medienvertreter aus 47 Ländern.

Zwei Beispiele von Nutzfahrzeugauftritten 2019

Unter dem Motto «Trucks@Work» gestaltet Daimler seinen Messeauftritt auf der Bauma 2019. Auf insgesamt 2700 m² stellt der Konzern die Innovationsstärke und Leistungskraft seiner Nutzfahrzeugmarken Mercedes-Benz und Fuso zur Schau. Vom Lieferwagen über leichte, mittelschwere und schwere Lkw bis hin zu Schwerlast-Zugmaschinen und individuell angepassten Spezialfahrzeugen zeigt Daimler auf fast 2100 m² in Halle B4 und auf 600 m² im Freigelände insgesamt 22 Fahrzeuge für nahezu jedes Bausegment. Insgesamt 6 Vans, 13 Lastwagen und 3 Spezialfahrzeuge sind mit von der Partie. Im Mittelpunkt der Weltleitmesse für die Bauwirtschaft stehen die neuen Arocs und Actros von Mercedes-Benz. Die A-Mannschaft aus Actros, Arocs und Atego



komplettiert Mercedes-Benz mit den Vans X-Klasse, Citan, Vito und Sprinter sowie den Spezialisten Unimog, Econic und Zetros. Darüber hinaus zeigt der Fuso Canter auf einer eigenen Standfläche in Halle B4 sein Können.

Auch MAN Truck & Bus zeigt auf der Bauma 2019 viele Neuheiten. Darunter fallen Fahrzeuge und Assistenzsysteme als ganzheitliche Lösungen für die Baubranche. Hinzu kommen die neue Motorenfamilie Euro 6 und die Premiere der neuen Motorenbaureihe D15 im Lkw. Dann findet sich der MAN TGE von 3 bis 5,5 Tonnen erstmalig auf der Bauma. Erwähnenswert sind auch die neuen Sicherheits- und Assistenzsysteme MAN ComfortSteering und MAN LaneReturnAssist sowie das Video-Abbiege-System VAS. MAN präsentiert sechs Fahrzeuge aller Baureihen in Halle B4 Stand 325 und weitere fünf Fahrzeuge auf dem Freigelände vor Halle B4.

Transport Logistic, München, 4.–7. Juni 2019

www.transportlogistic.de

Der globale Branchentreff Transport Logistic ist die weltweite Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Sie bildet die gesamte Wertschöpfungskette von Transport und Logistik ab. So vereint die Messe geballte Fachkompetenz und vielfältige Geschäftsmöglichkeiten an einem Ort.

Sie ist die weltweit grösste Messe für den vielschichtig strukturierten Güterverkehr auf Strasse, Schiene, Wasser und in der Luft. In die Transport Logistic ist die Air Cargo Europe integriert, eine Ausstellung der globalen Luftfrachtindustrie. 2017 kamen 60 726 Besucher aus 123 Ländern und 2162 Aussteller aus 62 Ländern zur Veranstaltung.

UITP Global Public Transport Summit, Brüssel, 10.–12. Juni 2019

www.uitp.org

Der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (franz: Union Internationale des Transports Publics, UITP) ist der weltweite Verband für Träger des öffentlichen (Nah-)Verkehrs (ÖPNV) mit Sitz in Brüssel. Der Verband wurde offiziell am 17. August 1885 gegründet.

Die Mitgliedsorganisationen stammen aus 96 Ländern. Es handelt sich um 1400 verschiedene Institutionen und Firmen unterschiedlichster Rechtsform, Eigentümerstruktur (privat, öffentlich-rechtlich usw.) und Herkunft.

NUFAM, Karlsruhe, 26.–29. September 2019

www.nufam.de

Die Nufam Karlsruhe als internationale Nutzfahrzeugmesse bietet Herstellern, Händlern und Dienstleistern eine Plattform, um sich in Süddeutschland, das für seine starke Automobilindustrie bekannt ist, zu präsentieren. Die Nu-



fam bietet interessiertem Publikum einen umfassenden Einblick in die Nutzfahrzeugindustrie und unterstützt die positive Imagebildung der Branche. Bereichert wird die Messe durch zahlreiche Fachvorträge im Messeforum. NUFAM 2017: 4 Messetage rund 370 Aussteller aus 17 Ländern, 20 000 Besucher.

Busworld, Brüssel, 18.–23. Oktober 2019

www.busworldeurope.org

Busworld Europe, die grösste B2B-Bus- und Reisebusmesse der Welt, besteht seit 1971. Sie widmet sich ausschliesslich dem Bus- und Reisebussektor: Es sind keine anderen gewerblichen Fahrzeuge oder Transportmittel zugelassen. Dies beschert der Branche die Aufmerksamkeit, die sie verdient, und macht die Messe zu einer wahren Jubelfeier des Busses und Reisebusses.

Es war eine schwere Entscheidung für die Geschäftsführung der Busworld, die Messe von ihrem traditionellen Standort in Kortrijk nach Brüssel zu verlegen, aber es gab keine Alternative: Die 25. Edition wird in Brüssel organisiert werden. Mieke Glorieux, Direktorin der Busworld erklärte: «Die Familie ist zu gross geworden für das Haus.» Facts zur Busworld: weltweit grösste und bedeutendste Bus- und Reisebusausstellung mit

jeweils 6 Tagen Business und Spass; mehr als 37 000 Besucher aus 120 Ländern im Jahr 2017; jeweils viele Vorführwagen; Trend: Hybrid- und Elektrobusse, wird sich noch weiter verstärken.

transport-CH, Bern, 14.–17. November 2019

www.transport-ch.com

Mit 33 397 Besuchern und 270 Ausstellern konnte die transport-CH 2017 die Rekordwerte der Vorjahre bestätigen. Für die Veranstalter um OK-Präsident Dominique Kolly ist dies kein Grund, die Hände in den Schoss zu legen: «Die Nutzfahrzeugbranche ist von Dynamik und Komplexität geprägt. Flexibilität, Innovationskraft und Dienstleistungsorientierung sind absolut notwendig. Auch bei der Organisation von Messen», ist Dominique Kolly überzeugt.

Leitmaxime bleibt dabei, dass die transport-CH eine Messe von Nutzfahrzeug-Profis für Nutzfahrzeug-Profis ist. «Wir wollen auf die Aussteller hören und die Messe ihren Bedürfnissen entsprechend gestalten, damit sie sich dem Publikum optimal präsentieren können», verspricht der OK-Präsident.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob,

Publikationen Mobilität®, Winterthur

Weitere Bilder: Unternehmen im Artikel

OPERA-3

La vérité sur OPERA-3

La révision de l'apprentissage de la conduite OPERA-3 était déjà sujet à controverse dans de nombreux médias avant la décision du Conseil Fédéral du 14/12/2018. La prise de position largement soutenue par l'OFROU, le bpa, l'asa et le TCS contre le corps des moniteurs de conduite, l'ASMC et Roadcross peut être qualifiée, à juste titre, de «combat de David contre Goliath».

Goliath a fini par gagner! Qu'est-ce qui a mal tourné? Les associations de moniteurs de conduite ont-elles trop peu agi? Même si ces reproches ont été formulés dans une première vague d'insatisfaction du corps des moniteurs de conduite, ils ne sont pas objectifs. Quelles étaient les vraies raisons?

La plus importante est que les 3700 monitrices et moniteurs de conduite ne possèdent aucun lobby politique à Berne. Autre aspect: toutes les prises de position présentées par l'ensemble des organisations de moniteurs de conduite à l'OFROU n'ont été jugées que par un seul vote.

D'après l'exemple choisi parmi les «Résultats du processus de prise de position concernant OPERA-3», il faut distinguer la façon dont l'Office Fédéral des routes (OFROU) les a évalués. Ainsi, le corps des moniteurs de conduite n'a pas pu gagner!

OPERA-3 comme tendance à la baisse dans l'apprentissage de la conduite en Suisse?

Non seulement les experts de la circulation routière (monitrices et moniteurs de

conduite, animatrices et animateurs des cours de formation continue) sont surpris, voire contrariés, par cette décision, mais aussi bons nombres d'usagers de la route. Surpris, du coup, parce que la Suisse a obtenu en 2017 seulement une distinction pour l'amélioration de la sécurité routière de la part du Conseil Européen de la Sécurité des Transports (ETSC).

Minimisation des risques

La conduite à partir de 17 ans et la suppression de l'inscription «boîte automatique» ne sont que la partie émergée de l'iceberg OPERA-3. La clarification pour tous les usagers de la route en Suisse est donc nécessaire et urgente. Alors que le monde politique minimise la révision de l'apprentissage de la conduite, les organisations spécialisées craignent une augmentation des accidents à moyen terme.

Les trames de fond les plus importantes concernant OPERA-3

Conduire à partir de 17 ans

C'est bien de prolonger la durée de l'apprentissage de la conduite des jeunes

conducteurs pour acquérir plus d'expérience en termes de conduite. Pourtant, le projet «Conduire à partir de 17 ans» n'a pas abouti. La sphère politique fait de la publicité sur ce point avec notre pays voisin, l'Autriche, où de bonnes expériences ont été vécues avec la conduite à partir de 17 ans. Mais comparaison n'est pas raison. En Autriche, les accompagnateurs des jeunes conducteurs de 17 ans doivent suivre une formation supplémentaire et documenter les trajets d'exercice en détail. Cela n'est pas prévu en Suisse. Les experts de la circulation routière ont mis en lumière la mesure de préparation des accompagnateurs avant les débats. Sans succès malheureusement.

Suppression de l'inscription «boîte automatique»

Le bannissement de l'inscription «boîte automatique» a déjà fait l'objet de débats houleux il y a quelques années. Les experts de la circulation routière, les organisations pour la sécurité routière mais aussi OFROU étaient d'accord, à l'époque et pour des raisons de sécurité, pour que le professionnel fasse connaître et vérifier les actions d'embrayage, de démar-

Semaines de test chez Renault

Testez les véhicules d'auto-écoLe gratuitement!

Inscrivez-vous maintenant et réservez votre date souhaitée: www.renault-autoecole.ch

Renault ZOE - 100 % électrique

Renault ZOE 100 % électrique vous offre une autonomie de 300 km en conditions réelles. Découvrez l'électromobilité au quotidien et proposez à vos élèves des heures de conduite garanties sans nuisances sonores ni émissions sans faire aucune concession sur la modernité et la sécurité.

Renault MEGANE

La berline compacte sait convaincre par son design attrayant et ses technologies avancées qui assistent vous et vos élèves pendant la conduite tout en vous assurant un grand plaisir de conduite.

Nouvelle Renault MEGANE R. S.

Votre style de conduite est plus sportif? Nouvelle Renault Mégane R. S. est précisément le véhicule qu'il vous faut. Le système dynamique à quatre roues directrices permet une grande agilité et une précision de conduite maximale. Ce véhicule séduit grâce à ses technologies de pointe qui offrent une expérience de conduite confortable et sûre.



rage ainsi que la sélection de la bonne vitesse en côtes et en pentes.

Pourtant, fin 2018, les considérations liées à la sécurité ont été jetées par-dessus bord du jour au lendemain et, le 1er février 2019, la suppression de l'inscription «boîte automatique» a été jugée comme étant sans danger. Celui qui veut passer des vitesses doit s'exercer par lui-même? Ce n'est donc pas par hasard que la feuille de route pour la mobilité électrique 2022 fait la promotion de l'électromobilité avec un véhicule électrique avec un L à l'arrière. L'apprentissage de la conduite automobile avec boîte automatique doit être considéré comme positif non seulement en termes d'écologie, mais aussi pour la sécurité routière. Mais tout cela part aux oubliettes, si les jeunes conducteurs obtiennent l'examen du permis de conduire avec un véhicule automatique puis tentent de conduire un véhicule à boîte manuelle selon un mode «do it yourself». Cela ne va pas en faveur de la sécurité routière et ne permet pas non plus de réduire les émissions de CO2.

Les experts de la circulation routière ont proposé, à cet effet, une attestation de compétences, comme elle est utilisée depuis de nombreuses années pour l'examen du permis moto cat. B/A1: le moniteur confirme les connaissances de base de la conduite en moto sans qu'un examen de conduite ne soit passé.

Conduire un scooter à 15 ans

Les petits deux-roues appelés scooters doivent être conduits à une vitesse maximum de 45 km/h sur les routes suisses, d'après la volonté du Conseil Fédéral. Pour les experts de la circulation routière, l'âge des jeunes usagers de la route n'a pas fait débat, mais bien le fait que, pour des personnes âgées de 15 ans, il vaudrait mieux mettre en avant la

promotion des vélos électriques et non la mobilité à l'aide d'un véhicule à essence. Où sont passées les considérations en termes de CO2?

Validité de l'examen théorique de base, des CTC et des IPB

Alors que, chez nos voisins allemands, de nombreuses heures d'enseignement théorique sur la circulation sont obligatoires et qu'aucun trajet d'apprentissage privé n'est autorisé, l'examen théorique de base suisse est un outil inapte depuis bon nombre d'années pour apprendre les règles de circulation routière. Apprendre par cœur les bonnes réponses via une application est devenu standard et s'est transformé en commerce lucratif pour les fournisseurs et les concédants de licence des applications. L'inaptitude de la théorie de base est constatée au quotidien par le corps des moniteurs de conduite. Même dans les statistiques sur les accidents en Suisse, l'ignorance des dispositions sous forme d'un non-respect de la priorité se classe en première position dans la fréquence des accidents. Les experts de la circulation routière encouragent un ajustement de la théorie de base depuis des années, mais ces changements ne se sont faits que sur la forme.

Pendant ce temps, la validité de la théorie de base pendant deux ans a été abrogée. A présent, il peut s'écouler un temps illimité entre la réussite de l'examen théorique et le début de la pratique pour les jeunes conducteurs. Quelle quantité de connaissances est encore présente? Nous sommes frappés d'incompréhension par le fait que, désormais, les durées de validité pour l'obtention des cours de théorie de la circulation (CTC) et de l'instruction pratique de base pour motocycles (IPB) sont également abrogées. Cela signifie pourtant que, selon le can-

ton, les jeunes conducteurs (de voiture) peuvent demander un permis d'élève conducteur pendant quatre ans ou plus jusqu'à ce qu'ils réussissent l'examen du permis de conduire pratique. Encore plus grave: le règlement pour les conducteurs de moto qui stipule que l'IPB est également valable de manière illimitée et que les élèves conducteurs peuvent conduire des motos sans accompagnateur. Si ces points ne sont ni débloqués ni régis avec précision dans les décrets d'application, la révision de l'apprentissage de la conduite a clairement manqué son objectif.

Cours de formation continue

La formation continue pour les jeunes conducteurs a été réduite de deux à un jour sous la pression politique. Le déclencheur a été un jeune politicien qui, après avoir suivi ces cours, a trouvé qu'ils étaient inutiles. Un grand débat public a eu lieu pour savoir si cela paraissait sensé de déclarer obligatoire une formation continue pour les jeunes conducteurs. L'OFROU a chargé le Bureau de prévention des accidents bpa d'évaluer l'impact des cours de formation continue. Le bpa en a tiré la conclusion suivante:

Au vu du risque d'accident accru chez les jeunes conducteurs, la phase d'essai représente une mesure de prévention judicieuse. Les analyses effectuées prouvent un impact global de diminution des accidents pendant la phase d'essai. Egalement d'après les données de l'enquête, des répercussions réjouissantes sur le comportement des jeunes conducteurs ont pu être prouvées. La sanction a un effet suffisamment dissuasif et est perçue comme probable afin d'exercer l'effet escompté. Toutefois, les effets des cours de formation continue sur la sécurité dans l'ampleur escomptée n'ont pas pu être prouvés. (Source: Evaluation de la formation en deux phases, bpa, conclusions)

Suite à cela, l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite ASMC et la Zürcher Fahrlehrerverband ZFV ont commandé, en 2017, une nouvelle évaluation des cours de formation continue. La Zürcher Hochschule der Angewandten Wissenschaften ZAHW en a tiré les conclusions suivantes, sous la direction du Prof. Dr. Hackenfort: *La formation continue des jeunes conducteurs est considérée dans la littérature et par les experts comme une mesure nécessaire, mais à optimiser, pour améliorer la sécurité dans la circulation routière. Cela coïncide en majorité avec les connaissances tirées des études sur simulateur de conduite, qui ne fait aucune différence significative sans exception chez les jeunes conducteurs dans le volume central des kilomètres parcourus avant et après les cours de formation continue, mais une gestion plus compétente des*

événements critiques et des attitudes plus positives ont cependant pu être constatés, entre autres. (Source: Projet formation continue, évaluation ZAHW des cours de formation continue)

Depuis l'introduction des cours de formation continue, le nombre d'accidents a reculé de moitié entre 2005 et 2017 (Office Fédéral de la Statistique OFS). Les deux expertises ont prouvé que les cours de formation continue ne sont pas inefficaces, mais exercent un effet de diminution des accidents et de changement de comportement sur les jeunes conducteurs. Le fait que les deux jours de cours de formation continue doivent être révisés après 13 ans est incontestable parmi les experts. Une diminution à sept heures est également opportune. Cependant, le fait de bannir un jour complet de cours n'est pas en faveur de la sécurité routière.

Une année de permis d'élève conducteur est obligatoire

Ceux qui demandent un permis d'élève conducteur avant d'avoir atteint leur 20ème anniversaire doivent être en possession du permis d'élève conducteur pendant un an, à la volonté du Conseil Fédéral, avant d'être autorisés à passer l'examen de conduite (exception: formation initiale de professionnel du transport routier). Nous supposons une durée moyenne de formation de cinq mois jusqu'à l'examen du permis de conduire de cat. B (voiture), puis il s'agit ensuite de demander à un adulte âgé de presque 20 ans d'attendre jusqu'à son 20ème anniversaire et ainsi l'«obligation d'expiration du permis d'élève conducteur».

Evaluation d'OPERA-3 après trois ans

Le Conseil Fédéral souhaite faire évaluer l'effet des mesures prises au bout de trois ans. Mais l'impact d'une évaluation ne servira pas à élucider les effets de la conduite à partir de 17 ans ni la suppression de l'inscription «boîte automatique» car différentes données initiales s'appliquent.

- Inscription «boîte automatique»: 1er février 2019
- Abrègement des cours de formation continue: 2020
- Permis d'élève conducteur à partir de 17 ans: 2021

Les points mentionnés ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Ils ont été décidés sans tenir compte des experts de la circulation routière, à savoir les monitrices et moniteurs de conduite suisses.



L'avis des confédérations

Fahrlehrer-Magazin, le magazine des moniteurs de conduite, a demandé aux confédérations ASMC et FRE ce qui a mal tourné.

FLM: Pourquoi de nombreuses propositions du corps des moniteurs de conduite n'ont-elles pas été prises en compte, malgré une participation intensive dans la prise de position concernant OPERA-3?

Dr Michael Gehrken, Président de l'ASMC: En fin de compte, l'expertise spécialisée et les objections ou propositions de modification justifiées du corps des moniteurs de conduite et de l'ASMC ont été sacrifiées en toute conscience, parce que les moniteurs de conduite étaient le maillon le plus faible dans l'ensemble de ce processus. Le fait que cela soit encore et toujours pareil est un peu de leur faute aussi: le corps des moniteurs de conduite s'est montré trop peu homogène pendant trop longtemps et a plutôt donné l'impression de ne pas savoir lui-même ce qu'il voulait. Les circonstances n'ont rien pu changer non plus au fait que l'ASMC a discuté intensément avec la FRE justement dans le cadre d'Opera-3 ces deux dernières années et a établi des positions communes. Effectivement, s'est ajouté ensuite à cela le fait que l'ASMC a été transformée en bouc émissaire pour des actions politiques qui ne provenaient pas du tout de chez elle. Au sein de la Fédération, on a rendu l'ASMC responsable de l'offensive de Hans Wicki, qui souhaitait ancrer l'âge minimum à 18 ans dans l'ASMC, ce qui aurait empêché la pratique de conduite anticipée et l'abaissement pour l'acquisition du permis d'élève conducteur à 17 ans. Opera-3 serait alors devenu totalement inutile, c'est pourquoi les autorités fédérales se sont manifestement opposées également contre la demande concrète et indubitablement justifiée du corps des moniteurs de conduite dans une sorte de réaction de dépit. Nous verrons bien comment cela impactera désormais la sécurité routière.

Pour vous, quels sont les points les plus importants à modifier dans les décrets d'application concernant OPERA-3?

Tout d'abord, il ne s'agit pas des décrets d'application, mais de corrections de la révision décidée en elle-même et ce, de manière relativement rapide. Je pense ici aux dispositions transitoires qui ne donnent absolument aucune possibilité au corps des moniteurs de conduite et aux prestataires de cours de formation continue de réagir au changement. S'ajoute à cela le fait que, comme cela a été justement constaté, une série de questions détaillées restent encore et toujours en suspens, car certaines dispositions se contredisent en partie ou alors aucune réglementation claire n'existe. Celles-ci doivent être précisées dans les dispositions détaillées. En font partie les points suivants, entre autres:

- Les exigences en ce qui concerne les accompagnateurs, voire éventuellement le véhicule utilisé, pour les élèves conducteurs(trices) de moins de 18 ans doivent être clarifiées. Il convient de garantir qu'aucun «pseudo-moniteur(trice) de conduite» n'est actif(ve) et n'entrevoit ici un nouveau modèle commercial qui compromettrait la profession et la sécurité routière.
- L'Art. 3 de l'Ordonnance sur les moniteurs de conduite est, à ce sujet, formulé de façon parfaitement médiocre. Étant donné que, pour les futur(e)s élèves conducteur(trice)s, il faut pouvoir, et même devoir, compter sur une plus grande expérience de conduite et qu'un véhicule avec boîte automatique doit être utilisé, les exigences pour l'examen pratique du permis de conduire de cat. B doivent être clairement renforcées en conséquence.
- En outre, a été défini par le passé dans l'art. 27c, par. 2 que l'OFROU édicte des consignes quant à l'organisation des cours de formation continue. Cette réglementation n'existe plus. Qu'est-ce que cela signifie pour aujourd'hui? Les prestataires de cours de formation continue sont-ils maintenant libres en termes d'agencement et de réalisation, ce qui serait la porte



*Président de l'ASMC
Dr. Michael Gehrken*

ouverte au développement non réglementé et à l'arbitraire? Ou bien existe-t-il encore des directives à ce sujet? Ces questions ainsi que d'autres doivent être clarifiées dans le détail.

Quelles sont vos attentes de la part des administrations et des organisations responsables de la mise en œuvre d'OPERA-3?

Qu'elles prennent au sérieux l'expertise des spécialistes et les craintes fondées du corps de moniteurs de conduite tirées de la pratique. Sinon, l'ensemble de l'exercice risque vraiment de faire l'effet d'un pétard mouillé, après 10 ans de travail préliminaire et de temps mort bureaucratique. À tout le moins jusqu'à ce que le nombre d'accidents chez les jeunes conducteurs change. En fin de compte, il s'agit également d'une révision totalement ratée avec des corrections à adapter encore à moitié à la vie de tous les jours pour que la révision respecte aussi, en partie seulement, l'exigence d'une optimisation de l'apprentissage de la conduite.

Existe-t-il également des aspects positifs pour le corps des moniteurs de conduite et les animateurs?

Maintenant, le corps de moniteurs de conduite et les animateurs ne devront plus guère avoir mauvaise conscience à l'avenir si l'évolution de la sécurité routière va dans la mauvaise direction ou si plus aucune amélioration n'est atteinte. D'autres doivent en assumer la responsabilité. Cela offre aussi une certaine opportunité au corps de moniteurs et à l'ASMC: En nous engageant de manière conséquente pour la sécurité routière et la prévention des accidents avec notre expertise et en orientant notre stratégie associative là-dessus, nous obtenons un axe essentiel unique en termes d'accidents au moment du retour de pendule. Et je suis convaincu que cela aboutira à des corrections.

Apprendre par l'expérience
TCS Training & Events




Entre pros

Tous les perfectionnements pour moniteurs 2019

Une formation continue vraiment utile! Nos cours auto, moto et camion pour moniteurs de conduite optimisent ton travail quotidien grâce à une approche pratique et efficace.

Centre Betzholz 14.06.2019 moto perfectionnement moniteurs 21.08.2019 camions basic moniteurs 18.09.2019 auto perfectionnement moniteurs Centre Emmen 25.06.2019 auto basic moniteurs 21.08.2019 camions basic moniteurs 26.08.2019 auto basic moniteurs Centre Derendingen 16.04.2019 auto basic moniteurs 20.05.2019 moto basic moniteurs 18.06.2019 moto perfectionnement moniteurs 18.11.2019 auto basic moniteurs	Centre Stockental 25.06.2019 auto perfectionnement moniteurs 18.10.2019 auto perfectionnement moniteurs Centre Lignières 29.05.2019 moto basic moniteurs 04.06.2019 auto basic moniteurs 12.08.2019 moto trajectoire moniteurs 14.10.2019 auto perfectionnement moniteurs Centre Plantin 20.05.2019 moto basic moniteurs 21.05.2019 auto basic moniteurs 03.06.2019 moto perfectionnement moniteurs 26.08.2019 auto perfectionnement moniteurs
--	--

Retrouve toutes les offres de formation continue pour moniteurs sur www.training-events.ch.

Plus d'informations et inscription:
training-events.ch
info.training-events@tcs.ch
 tél. 058 827 15 00

Pourquoi beaucoup de propositions des moniteurs – malgré des efforts intenses – n'avaient pas été prises en compte?

Jean-Bernard Chassot: Les propositions des moniteurs n'ont pas été retenues par l'OFROU lors de l'élaboration d'OPERA 3 parce que la formation à la conduite et la prévention des accidents de la route n'ont plus suffisamment de soutien des milieux politiques depuis le glissement à droite du parlement en 2015. Le coût du permis de conduire est sans cesse décrié par certains politiciens, ceux-ci mêmes qui ont fortement influencé l'OFROU et sa ministre de tutelle (motion Wasserfallen – 12.3421, interpellation Reynard – 14.3981).

Quelles sont pour toi les points les plus importants concernant les dispositions d'exécution d'OPERA-3?

Il est important que la corporation professionnelle soit à la table des discussions pour l'élaboration des directives concernant la formation de base moto, la formation complémentaire des nouveaux conducteurs et la conduite anticipée à 17 ans pour que ces thématiques répondent aux objectifs de sécurité routière et de prévention des accidents et non à celui d'une diminution des coûts du permis de conduire.

Où des modifications s'imposent?

Des modifications doivent être apportées dans l'exécution des examens de conduite afin de garantir le niveau actuel de sécurité routière et ne pas régresser. La Suisse a été distinguée par le Conseil européen pour la sécurité routière (ETSC) pour ses efforts et sa persévérance en matière d'amélioration de la sécurité routière en 2017 et il serait regrettable de ne pas maintenir ce bon niveau de sécurité sur les routes helvétiques. L'examen de conduite doit être plus pertinent et nécessite une évaluation plus poussée des comportements dans le trafic routier.

Et qu'est-ce qui devrait être adapté et réglé?

Aujourd'hui ce qui doit être adapté et réglé dans l'urgence; ce sont les dispositions transitoires qui génèrent des inégalités de traitement. Les jeunes nés en 2003 ne pourront acquérir leur permis d'élève conducteur qu'en 2021 et de-

ront attendre un an avant de se présenter à un examen. De ce fait ils n'ont pas la possibilité de passer un permis de conduire à 18 ans comme l'autorise la loi sur la circulation routière.

Également la disposition transitoire concernant la formation complémentaire ne respecte pas la loi sur la circulation routière, notamment l'article 15a qui précise que le permis de conduire à l'essai est délivré au candidat qui a suivi la formation prescrite. Les titulaires du permis de conduire à l'essai doivent suivre des cours de formation complémentaire. Ces cours, essentiellement pratiques, doivent leur apprendre à mieux reconnaître et éviter les dangers sur la route ainsi qu'à ménager l'environnement. Or si le nouveau conducteur ne présente que l'attestation du premier jour de cours actuel, il ne répond pas à ce dernier critère de la loi sur la circulation routière.

Quelles sont les attentes envers les organisations et instances qui sont responsables pour la réalisation d'OPERA-3?

Une prise de conscience des erreurs réalisées, un respect de l'égalité de traitement, une analyse pertinente de l'apport de la formation dans la diminution des accidents de la route et une entrée en matière pour une révision complète du système de financement du permis de conduire.

Est-ce qu'il y a, par la décision concernant OPERA-3 du Conseil fédéral, des aspects positifs pour les moniteurs de conduite?

S'il faut voir du positif, c'est surtout une réaction forte de la corporation professionnelle et une coordination sur le plan national de la FRE et de l'ASMC au travers d'un lobbyiste commun. Nous allons renforcer encore ce lobbying par la création d'une commission interparlementaire et émettre de nombreuses propositions pour rendre obligatoire la formation à la conduite et la prévention des accidents de la route avec un financement étatique. Sachant que les dépenses de la Confédération en faveur de la formation et de la recherche atteignent près de 8 milliards par année, il me semble qu'une participation de 300 millions pourrait être affectée à la formation à la conduite (80 000 nouveaux conducteurs à CHF 3750.-).



*Jean-Bernard Chassot,
Directeur de la Fédération
Romande des Écoles de
Conduite.*

Renault ZOE

100 % électrique et parfaite pour les auto-écoles

Depuis le mois de février 2019, quiconque passe son examen de conduite à bord d'une voiture automatique en Suisse a le droit de conduire une voiture manuelle. Les candidats peuvent aussi suivre les cours d'auto-école et passer l'examen de conduite au volant d'une voiture électrique.



Renault Suisse SA ne s'arrête pas là. Reinhold Turati, directeur Fleet chez Renault Suisse SA: «En Europe et dans le monde, Renault fait figure de pionnier dans le domaine de l'électromobilité. Mais celle-ci ne fonctionne que si les clients les acceptent et les appliquent. Les auto-écoles peuvent elles aussi jouer un rôle de pionnier en permettant aux jeunes conducteurs de se familiariser dès le début avec cette technologie et cette nouvelle expérience de conduite, car c'est précisément de cela qu'il s'agit. Telle est aussi la motivation qui nous pousse à encourager les auto-écoles à adopter l'électromobilité.»

Renault a réagi rapidement et, fidèle à son rôle de pionnier de la mobilité électrique, propose aux auto-écoles désormais une offre attrayante à trois points de vue: les écoles peuvent se positionner sur une tendance qui a le vent en poupe, la mobilité 100 % électrique; elles peuvent exploiter le véhicule de manière très économique grâce à des coûts d'entretien réduits; et elles peuvent se déplacer dans le respect de la nature et du développement durable, les voitures électriques ne dégageant aucune émission de CO2 directe.

TechPack: une offre exceptionnelle pour les auto-écoles

La sécurité est au cœur des préoccupations des auto-écoles. Éviter au

moniteur d'auto-école de devoir intervenir en permanence du côté de l'élève conducteur en constitue le point de départ. Pour répondre à cette exigence, Renault propose à bord de ZOE un TechPack installé dès l'usine qui contient le double jeu de pédales escamotables et les rétroviseurs supplémentaires obligatoires, mais également une console de commande implantée côté passager qui permet de contrôler les phares, les clignotants et le klaxon de ce côté aussi.

Cette année, Renault Suisse SA propose cette variante nommée TechPack d'une valeur de plus de Fr. 2 500.- gratuitement de série aux auto-écoles suisses achetant une Renault ZOE.

Concrètement, cette promesse s'accompagne d'une remise flotte attractive que toutes les auto-écoles suisses peuvent faire valoir cette année.

Essai gratuit de Renault ZOE en version auto-école pendant une semaine

Mais Renault Suisse SA va encore plus loin: à partir du mois de mars 2019, les auto-écoles auront la possibilité d'essayer gratuitement une ZOE entièrement équipée pendant une semaine en conditions d'exploitation réelles.

Pour bénéficier d'une semaine d'essai, les auto-écoles intéressées peuvent s'inscrire sur www.renault-autoecole.ch.



All-in-One pour les auto-écoles



autoecole.ch

QualiDriver *For better learning
by autoecole.ch*

Dès
CHF 39.-
par mois

**OUTIL D'ACCOMPAGNEMENT NUMERIQUE
POUR LA FORMATION PRATIQUE
+ ADMINISTRATION + COMMERCE**

**Quali-
Driver
Light**

**LE PACK
POUR DÉBUTER**

NOUVEAU

**Quali-
Driver
Full**

**LE PACK
COMPLET**

- ✓ **ADAPTATEUR WIFI PERFORMANT POUR LA VOITURE**
- ✓ **GESTION DIGITALE DES ELEVES**
- ✓ **PROTECTION DES DONEES TELECHARGEES**
- ✓ **COMPTABILITE FACILITEE** Facturation facile et automatisée
- ✓ **GESTION DIGITALE ET ADMINISTRATION DES COURS**
- ✓ **SYSTEME DE RESERVATION EN LIGNE** avec actualisation en direct
- ✓ **CERTIFICATION DE QUALITE** Promotions et différenciation grâce à un label de qualité
- ✓ **POSSIBILITES DE PROFIT ATTRACTIF** vente des accès d'élèves conducteurs



032 588 50 10



info@autoecole.ch



076 480 84 04



www.autoecole.ch/moniteur



Nos partenaires:



bfu bpa upi



licence officielle de l'asa



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

OPERA-3

La verità su OPERA-3

Già prima della decisione del Consiglio federale del 14/12/2018, in molti media si è discusso in modo controverso sulla revisione della formazione di guida OPERA-3. La consultazione sostenuta in larga misura da USTRA, upi, asa e dal TCS contro i maestri conducenti, l'ASMC e il Roadcross, può essere definita a ragione «la lotta di Davide contro Golia».

Alla fine ha vinto Golia! Cos'è che non era andato bene? Le associazioni dei maestri conducenti si sono impegnate troppo poco? Sebbene, in una prima ondata di insoddisfazione, ai maestri conducenti siano stati indicati questi rimproveri, essi non sono obiettivi. Quali sono stati i veri motivi? Il motivo più importante è che i 3700 maestri conducenti non hanno una lobby politica a Berna. Un altro aspetto è che tutte le consultazioni di tutte le organizzazioni dei maestri conducenti presentate all'Ufficio federale delle strade (USTRA) sono state valutate solo con un voto.

Sulla base dell'esempio selezionato dagli «esiti della procedura di consultazione relativa a OPERA-3» si evince il modo in cui l'USTRA ha effettuato la valutazione. Così i maestri conducenti non sono riusciti a vincere!

OPERA-3 come tendenza al ribasso nella formazione di guida svizzera?

Non solo gli esperti della circolazione (maestri conducenti, moderatori dei corsi WAB) ma anche molti utenti della strada sono stupiti, anzi addirittura arrabbiati, per la decisione. Stupiti del fatto che la Svizzera abbia ricevuto un riconoscimento da parte del Consiglio europeo per la Sicurezza dei Trasporti (ETSC) per il «migliora-

mento della sicurezza stradale» soltanto nel 2017.

Minimizzazione dei pericoli

La guida a partire dai 17 anni e la soppressione del cambio automatico sono soltanto la punta dell'iceberg di OPERA-3. È pertanto necessario fornire con urgenza chiarimenti al riguardo per tutti gli utenti svizzeri della strada. Mentre la politica minimizza la revisione della formazione di guida, le organizzazioni specializzate temono nel medio termine un incremento del numero di incidenti.

I retroscena più importanti di OPERA-3

Guidare a partire dai 17 anni

Prolungare la durata della formazione di guida dei nuovi conducenti al fine di ottenere una maggiore esperienza di guida è un aspetto positivo. Tuttavia, il progetto «guidare a partire da 17 anni» non è stato ancora messo a punto. In merito a questo aspetto la politica fa volentieri pubblicità con la nostra vicina, l'Austria, dove la guida a partire dai 17 anni ha generato esperienze positive. Il confronto zoppica. In Austria, gli accompagnatori dei nuovi conducenti di 17 anni devono conseguire una formazione aggiun-

tiva e documentare in modo dettagliato le guide di esercitazione. Ciò non è previsto in Svizzera. Nella fase precedente alla discussione gli esperti della circolazione hanno richiamato l'attenzione sulla misura della preparazione degli accompagnatori. Purtroppo senza successo.

Soppressione del cambio automatico

La soppressione del cambio automatico è stata oggetto di discussioni animate già alcuni anni fa. Allora gli esperti della circolazione, le organizzazioni per la sicurezza della circolazione ma anche l'USTRA hanno convenuto, per considerazioni legate alla sicurezza, di far verificare e trasmettere da un esperto l'attività del cambio, della partenza nonché la scelta della marcia giusta su salite e discese.

Tuttavia, alla fine del 2018 le considerazioni legate alla sicurezza sono passate, nel giro di una notte, in secondo piano e il 1° febbraio 2019 la soppressione del cambio automatico è stata classificata come priva di pericoli. Chi vuole cambiare marcia, deve esercitarsi da solo a farlo? Allora non è un caso che la roadmap comune per la promozione della mobilità elettrica pubblicizzi la promozione dell'elettromobilità con un veicolo elettrico dotato di una L sul retro. Imparare a guidare una macchina con cambio automatico può essere classificato come qualcosa di positivo non solo da un punto di vista ecologico ma anche per la sicurezza stradale. Questo va tuttavia completamente perso se i nuovi conducenti superano l'esame di guida con il veicolo automatico e successivamente, nella procedura «do it yourself», provano a guidare con un veicolo dotato di cambio. Ciò non promuove la sicurezza della circolazione così come non riduce l'emissione di CO₂.

Gli esperti della circolazione hanno proposto a tale riguardo una prova di competenza, così come viene utilizzata da tanti anni nell'esame dei motoveicoli della categoria B/A1: il maestro

conducente di motoveicoli conferma le conoscenze di base della guida dei motoveicoli senza che venga dato un esame di conducente.

Guidare gli scooter a 15 anni

Per volontà del Consiglio federale, le motoleggere, i cosiddetti scooter, devono poter viaggiare sulle strade svizzere ad una velocità massima di 45 km/h. Per gli esperti della circolazione l'oggetto della discussione non era l'età dei giovani utenti della strada, bensì il fatto che per i quindicenni sarebbe meglio se in primo piano ci fosse una promozione di e-bike e non la mobilità con un veicolo a benzina. Dove sono andate a finire le considerazioni legate al CO₂?

Validità dell'esame teorico di base, VKU e PGS

Mentre dai nostri vicini tedeschi è obbligatorio fare molte ore di lezione di teoria sulla circolazione e non è consentito eseguire guide di apprendimento private, l'esame teorico di base svizzero è da tanti anni un mezzo inadeguato per imparare le regole della circolazione. Imparare a memoria le risposte giuste tramite app è diventato uno standard trasformatosi in un affare lucrativo per i fornitori e i licenzianti delle app. I maestri conducenti riconoscono ogni giorno l'inadeguatezza della teoria di base. Anche nella statistica degli incidenti della Svizzera, la non conoscenza delle norme, che si manifesta nel mancato rispetto della precedenza, occupa il primo posto nella frequenza degli incidenti. Gli esperti della circolazione richiedono da anni un adattamento della teoria di base, eppure le uniche modifiche apportate sono a livello estetico.

Nel frattempo, è stata annullata la validità della teoria di base di due anni. Adesso dopo aver superato l'esame teorico può trascorrere un lasso di tempo illimitato prima che i nuovi conducenti comincino ad esercitarsi a guidare. Quante conoscenze restano ancora a quel punto? Il fatto che ora anche la durata della validità per il corso di sensibilizzazione al traffico

(VKU) conseguito e la formazione pratica di base per i conducenti di motoveicoli (PGS) venga annullata, non trova comprensione. Il che significa che a seconda del cantone i nuovi conducenti (di auto) possono richiedere una licenza per allievo conducente per quattro anni o anche di più fino a quando non arrivano a dare l'esame di conducente pratico. Ancora più grave è il regolamento riguardante i motoveicoli dove la PGS non ha limiti di validità e gli allievi possono guidare i motoveicoli anche senza accompagnatore. Nel caso in cui nelle disposizioni esecutive questi punti non vengano attenuati o regolamentati con precisione, la revisione della formazione di guida non ha raggiunto il suo obiettivo.

Corsi WAB

La formazione complementare per i nuovi conducenti è stata ridotta, sotto l'influsso della pressione politica, da due a un giorno. Il responsabile di ciò è stato un giovane politico che, dopo aver frequentato uno di questi corsi, lo ha ritenuto inutile. Ne derivò un ampio dibattito pubblico circa l'utilità o meno di dichiarare una formazione complementare per i nuovi conducenti come obbligatoria. L'USTRA ha conferito all'Ufficio per la prevenzione degli infortuni upi un incarico finalizzato a valutare l'effetto dei corsi WAB. L'upi è arrivato alla seguente conclusione:

In considerazione dell'elevato rischio di incidenti di nuovi conducenti giovani la fase di prova rappresenta una misura preventiva sensata. Le analisi degli infortuni eseguite dimostrano l'effetto globale in termini di riduzione degli incidenti della fase di prova. Anche sulla base dei dati di sondaggio è stato possibile dimostrare ripercussioni positive sul comportamento dei nuovi conducenti. La sanzione ha un effetto sufficientemente deterrente e viene percepita come probabile per dispiegare l'effetto pianificato. Tuttavia, non è stato possibile dimostrare gli effetti di sicurezza dei corsi WAB nella misura sperata. (Fonte: Valutazione della formazione a due fasi, upi, conclusioni).

Successivamente nel 2017, l'Associazione Svizzera dei Maestri Conducenti ASMC e l'Associazione zurighese dei Maestri Conducenti ZFV hanno commissionato una nuova valutazione dei corsi WAB. L'Università di Scienze Applicate di Zurigo ZAHW è giunta, sotto la direzione del professore dottore Hackenfort, alla seguente conclusione:

La formazione complementare dei nuovi conducenti viene giudicata nella letteratura e dagli esperti come una misura necessaria, sebbene ottimizzabile, per aumentare la sicurezza nella circolazione stradale. Ciò collima prevalentemente con le conoscenze derivanti dallo studio sul simulatore di guida il quale non è riuscito a riscontrare nei nuovi conducenti differenze costantemente significative nei gradi centrali della prestazione di guida prima e dopo i corsi di formazione complementare, tuttavia ha constatato tra le altre cose una gestione competente di eventi critici e atteggiamenti positivi. (Fonte: progetto formazione complementare, valutazione ZAHW dei corsi WAB)

Da quando sono stati introdotti i corsi WAB, il numero degli incidenti avvenuti dal 2005 al 2017 si è ridotto della metà (Ufficio federale di statistica ust). Da entrambe le perizie emerge che i corsi WAB non sono inefficaci ma che anzi determinano nei nuovi conducenti una riduzione degli incidenti o un cambiamento nel comportamento. Il fatto che dopo 13 anni entrambi i corsi WAB debbano essere sottoposti a una revisione è indiscusso tra gli esperti. Anche una riduzione a sette ore ciascuno è in linea con i tempi. Cancellare tuttavia completamente una giornata di corso non promuove la sicurezza della circolazione.

Un anno di licenza per allievo conducente è obbligatorio

Chi richiede una licenza per allievo conducente (LAC) prima di aver compiuto il ventesimo anno di età, secondo la volontà del Consiglio federale deve essere in possesso della (LAC) già da un

anno prima di essere ammesso a un esame di conducente (eccezione: formazione di base per diventare esperto di trasporto stradale). Ipotizziamo una durata di formazione media di cinque mesi fino all'esame di conducente della categoria B (auto), a quel punto non si può pretendere da un giovane adulto di quasi 20 anni di aspettare di aver compiuto 20 anni e quindi «l'obbligo di scadenza della licenza per allievo conducente».

Valutazione di OPERA-3 dopo tre anni

Il Consiglio federale vuole far valutare l'effetto delle misure adottate dopo un periodo di tre

anni. L'espressività di una valutazione non servirà tuttavia ad appurare le ripercussioni della guida a partire da 17 anni e la soppressione del cambio automatico, in quanto valgono diverse date di introduzione.

- Cambio automatico: 1° febbraio 2019
- Riduzione dei corsi WAB: 2020
- Licenza per allievo conducente a partire dai 17 anni: 2021

I punti menzionati sono soltanto la punta dell'iceberg. Essi sono stati decisi senza coinvolgere gli esperti della circolazione, vale a dire i maestri conducenti della Svizzera.

Opinione delle federazioni

La rivista dei maestri conducenti (FLM) ha chiesto alle federazioni ASMC e FRE cosa è andato storto.



Dr. Michael Gehrken,
presidente dell'ASMC

FLM: Perché, malgrado l'intensa partecipazione, molte proposte dei maestri conducenti non sono state prese in considerazione nella consultazione relativa a OPERA-3?

Dottor Michael Gehrken, presidente dell'ASMC: Alla fine, il know-how tecnico e le obiezioni legittime o le proposte di modifica dei maestri conducenti e dell'ASMC sono state sacrificate consapevolmente, perché in tutto questo processo i maestri conducenti erano l'anello più debole. Il fatto che la situazione non sia cambiata è anche un po' colpa nostra: i maestri conducenti si sono mostrati per troppo tempo troppo poco omogenei dando anzi l'impressione di non sapere neanche loro cosa volessero. Anche il fatto che negli ultimi due anni, nell'ambito di Opera-3, l'ASMC e la FRE si siano accordate in maniera intensa elaborando posizioni comuni non è riuscito a produrre alcun cambiamento. In effetti si aggiunse poi il fatto che l'ASMC divenne il capro espiatorio di azioni politiche che non furono affatto opera sua. Nella Confederazione l'ASMC è stata resa responsabile per la proposta di Hans Wicki che voleva sancire nella LCStr l'età minima di 18

anni, il che avrebbe impedito la pratica di guida anticipata e l'abbassamento dell'età minima per il conseguimento della licenza per allievo conducente a 17 anni. In questo modo, nel complesso Opera-3 non avrebbe sortito alcun effetto, motivo per il quale le autorità federali, evidentemente in una sorta di reazione di sfida, si sono opposte alle richieste indubbiamente legittime dei maestri conducenti. Si vedrà in che modo ciò si ripercuote sulla sicurezza stradale.

Quali sono per te i punti più importanti da modificare nelle disposizioni di esecuzione relative a Opera-3?

Innanzitutto, le modifiche da apportare non riguardano tanto le disposizioni di esecuzione, quanto piuttosto la revisione adottata in sé, e ciò deve avvenire con una certa rapidità. Mi riferisco alle disposizioni transitorie che non danno ai maestri conducenti così come agli offerenti dei corsi WAB la possibilità di reagire al cambiamento. A ciò si aggiunge il fatto che, com'è stato giustamente riscontrato, una serie di questioni dettagliate continuano ad essere in sospeso in quanto certe disposizioni si contraddicono parzialmente oppure non ci sono regolamenti chiari. Tali questioni devono essere precisate nelle disposizioni dettagliate. Tra queste vi rientrano tra l'altro i seguenti punti:

- I requisiti relativi agli accompagnatori ed eventualmente persino al veicolo utilizzato per gli allievi conducenti di età inferiore a 18 anni devono essere chiariti. È necessario garantire che pseudo-maestri conducenti non diventino attivi e che non vedano a tale proposito un nuovo modello di business che danneggi la categoria professionale e la sicurezza stradale.
- L'art. 3 dell'Ordinanza sui maestri conducenti è formulato in maniera del tutto insufficiente in merito a questo punto. Poiché per i futuri allievi conducenti ci si può, anzi ci si deve aspettare una maggiore esperienza di guida ed è possibile utilizzare un veicolo con cambio automatico, nell'esame di conducente pratico della categoria B è necessario rendere più severi i requisiti in maniera adeguata e chiara.
- Inoltre, fino ad ora nell'art. 27c comma 2 era definito che l'USTRA emana disposizioni sulla realizzazione dei corsi di formazione complementare. Questo regolamento non esiste più. Cosa comporta ciò? Adesso gli offerenti WAB hanno carta bianca nell'organizzazione e nell'esecuzione, cosa che spalancherebbe le porte alla proliferazione e all'arbitrio? Oppure ci sono ancora delle direttive a tale proposito? Queste e altre questioni devono essere chiarite nel dettaglio.

Quali sono le tue aspettative nei confronti degli uffici e delle organizzazioni responsabili della realizzazione di Opera-3?

Che essi prendano sul serio il know-how degli

esperti e i timori fondati dei maestri conducenti derivanti dalla pratica. Altrimenti, dopo 10 anni di lavoro preliminare e inattività burocratica, l'intero esercizio minaccia di fare effettivamente fiasco. Al più tardi nel momento in cui il numero degli incidenti per i giovani conducenti subisce variazioni. In ultima analisi si tratta quindi di rendere, apportando delle modifiche, una revisione completamente mal riuscita grossomodo adatta all'uso quotidiano, affinché la revisione soddisfi, seppur solo a grandi linee, la sua esigenza di essere un'ottimizzazione della formazione di guida.

Ci sono anche aspetti positivi per i maestri conducenti e i moderatori?

Dunque, in futuro i maestri conducenti e i moderatori non dovranno più sentirsi la coscienza sporca, se l'andamento della sicurezza stradale prende la piega sbagliata o se non vengono più raggiunti miglioramenti. A tale proposito, sono altri a doversi assumere la responsabilità. È proprio anche questo aspetto ad offrire ai maestri conducenti e all'ASMC una certa opportunità: adoperandoci in maniera coerente con il nostro know-how per la sicurezza stradale e la prevenzione degli infortuni e adeguando conseguentemente la nostra strategia di associazione, creiamo una USP inconfondibile per il periodo in cui il pendolo torna di nuovo indietro. E del fatto che ci saranno modifiche ne sono convinto.

Perché malgrado gli sforzi intensi molte proposte dei maestri conducenti non sono state prese in considerazione?

Jean-Bernard Chassot: Cosa è successo?! Nell'elaborazione di OPERA-3 non sono state prese in considerazione le proposte dei maestri conducenti in quanto dal 2015, quando il Parlamento si è spostato verso destra, la formazione di guida la prevenzione di incidenti stradali non vengono più sostenute a sufficienza dalla politica. Le spese per la patente vengono

ininterrottamente screditate da determinati politici, persino da coloro che hanno influenzato notevolmente l'USTRA e il ministro responsabile (Domanda Wasserfallen – 12.3421, Interpellanza Reynard – 14.3981).

In merito alle disposizioni di esecuzione di OPERA-3, quali sono per te i punti più importanti?

È importante che l'associazione professionale per l'elaborazione delle direttive sulla forma-



*Jean-Bernard Chassot,
Direttore della Federazione
romanda delle scuole guida
(FRE)*

zione di guida di base, sulla formazione aggiuntiva di nuovi conducenti e sulla formazione di guida anticipata a 17 anni sia oggetto di discussione, affinché tali tematiche abbiano come effetto che gli obiettivi in termini di sicurezza stradale e prevenzione degli infortuni vengano raggiunti e non che le spese per il conseguimento della patente vengano ridotte.

Dove è necessario apportare modifiche?

È necessario effettuare modifiche nell'ambito dell'esecuzione degli esami di guida, affinché il livello attuale di sicurezza stradale possa essere mantenuto e non retroceda. Nel 2017 la Svizzera è stata premiata dal Consiglio europeo per la Sicurezza dei Trasporti (ETSC) per gli sforzi profusi e la perseveranza dimostrata nel miglioramento della sicurezza stradale e sarebbe increscioso se questo elevato livello di sicurezza sulle strade svizzere non potesse essere mantenuto. L'esame di guida deve essere pertinente e occorre una valutazione più intensa dei comportamenti nella circolazione stradale.

E cos'è che dovrebbe essere adeguato e regolamentato?

Ciò che oggi deve essere adeguato e regolamentato con urgenza sono le disposizioni transitorie che determinano un trattamento diseguale. I giovani nati nel 2003 possono conseguire la licenza per allievo conducente soltanto nel 2021 e devono aspettare un anno prima di poter dare un esame. In tal modo non hanno la possibilità di conseguire la patente a 18 anni, come previsto dalla Legge sulla circolazione stradale. E anche nella disposizione transitoria sulla formazione aggiuntiva non viene osservata la Legge sulla circolazione stradale, in particolare l'articolo 15a, nel quale si legge che la patente viene data in prova al candidato se quest'ultimo ha conseguito la formazione prescritta. I titolari della licenza per allievo conducente in prova devono frequentare altri corsi di formazione complementare. I corsi devono trasmettere il riconoscimento e l'eliminazione di pericoli e una guida rispettosa dell'ambiente e in primo luogo devono avere un orientamento pratico. Se tuttavia il nuovo conducente pre-

senta solo il certificato per il primo giorno del corso attuale, egli non soddisfa il criterio menzionato per ultimo derivante dalla Legge sulla circolazione stradale.

Quali sono le aspettative nei confronti delle organizzazioni e delle autorità responsabili della realizzazione di OPERA-3?

Il riconoscimento degli errori commessi, l'osservanza del trattamento paritario, un'analisi pertinente del contributo della formazione sulla riduzione degli incidenti stradali e l'introduzione di una revisione completa del sistema per finanziare la patente.

La decisione del Consiglio federale su OPERA-3 offre possibilità o aspetti positivi ai maestri conducenti?

Se si vuole vedere qualcosa di positivo, è soprattutto la forte reazione dell'associazione professionale e la coordinazione della FRE e dell'ASMC a livello nazionale su una lobby comune. Continueremo a rafforzare questo lobbying istituendo una commissione interparlamentare e presenteremo numerose proposte per rendere obbligatorie la formazione di guida e la prevenzione di incidenti stradali con un finanziamento statale. Tenendo conto del fatto che le spese sostenute dalla Confederazione per la formazione e la ricerca ammontano a circa 8 miliardi di franchi all'anno, ritengo che sia possibile investire 300 milioni nella formazione di guida (80 000 nuovi conducenti per rispettivamente 3750 franchi).

Inserenten	Seite
Brunner Medien AG, Kriens	21, 44
CTM Alder AG, Solothurn	5, 43
Driveswiss AG, Wohlen	25
Grädel Auto AG, Bern	9
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	52
Kirchhoff Mobility AG, Stäfa	11
Localsearch, Swisscom	
Directories SA, Zürich	2
Orphis AG, St. Gallen	17
Renault Suisse SA, Urdorf	13, 36
SanPool, Basel	9
TCS Vaud, Cossonay	38
TCS Training und Freizeit AG, Hinwil	25, 40
Trütsch Fahrzeug-Umbauten AG, Kloten	25
WAB Zentralschweiz AG, Ruswil	23

Autoren	Seite
Grob, Rolf	31
Guerrini, Ravaldo	6, 10
Kirschbaum, Werner	14, 18, 23
Knaus, Richard	30
Lehmann, Philip	51
Rüfenacht, Jérôme	22
Von Rotz, Bruno	26

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Claudia Lapierre, Tel. 041 318 34 77
c.lapierre@bag.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 17. Mai 2019
Erscheinungstermin 7. Juni 2019



Zeigen, was man hat

Stellen Sie sich vor: Sie sind heute 18 und suchen einen Fahrlehrer. Natürlich würden Sie sich unverbindlich bei Kollegen und Freunden nach Empfehlungen erkundigen. Vor allem würden Sie aber auf Ihrem Smartphone im Internet recherchieren. So ist das heute: Mit einem Klick öffnet sich die ganze Welt des Wissens.

Gut also, wenn Sie zurück im Hier und Jetzt mit Ihrer Fahrschule im Internet gefunden werden. Neben einer Website und einem Eintrag auf fahrlehrervergleich.ch spielt auch die Platzierung im oberen Drittel der Suchresultate in Suchmaschinen eine wichtige Rolle. Mit einer solchen Platzierung wird belohnt, wer auf seiner Website, aber auch auf Branchenverzeichnissen, wie zum Beispiel fahrlehrervergleich.ch, für den künftigen Fahrschüler relevante Informationen preisgibt. Dies sind nebst möglichst vielen Kontaktmöglichkeiten auch Detailinformationen wie Bilder, eine kurze, charaktervolle Beschreibung Ihrer Fahrschule und der Preise: Weisen Sie Ihr Angebot ehrlich und transparent aus und erleichtern Sie es Ihren Fahrschülern, eigene Unsicherheiten und nicht zuletzt den kritischen Ent-

scheidungsgeist ihrer Eltern zu überwinden.

Haben Sie eine gepflegte, moderne Online-Präsenz und sind Sie dank eines guten Rankings leicht auffindbar, werden Fahrschüler Sie dort finden, wo sie ihre Kaufentscheidung treffen: online. Unterstreichen Sie dann noch Ihre Vorteile und bieten umfangreiche Informationen an, erhöhen Sie die Wahrscheinlichkeit, von potenziellen Fahrschülern ausgewählt zu werden, signifikant. So sparen Sie Zeit und Energie für die Neukunden-Akquise und können sich ganz auf Ihre Kernkompetenz konzentrieren: gute Autofahrer auszubilden.



*Philip Lehmann betreibt den Schweizer Fahrlehrervergleich und ist Experte für Online-Marketing.
www.fahrlehrervergleich.ch*

verkehrstheorie.ch

2019/20 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2019!

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



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 mikhaïl verlag gmbh
Kirchmätteliweg 2
3653 Oberhofen


verkehrstheorie.ch