

Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
3/2019



magazin

Die lautlose Gefahr:
Schnelle E-Bikes

10



18

Statistik

Strassenverkehrsunfälle 2018



6

OPERA-3

ASTRA beantwortet Fragen

Empfohlen!
Recommandé!!
Consigliato!

fahrlehrervergleich.ch



„Ihre Seite ist super und Gold wert. Im Februar ‚tümpelte‘ meine Auftragslage mehr oder weniger vor sich hin, und jetzt - rund 2 Monate nach der Aufschaltung der Inserate - bin ich bereits überbucht und muss Kunden an andere Fahrschulen weiter empfehlen.“

www.fahrlehrervergleich.ch

auto-ecole.comparatif.ch

autoscuola.comparazione.ch

NEU: Tipps für mehr Umsatz!

So füllen Sie Ihre Kurse mit fahrlehrervergleich.ch!

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

Jetzt gleich loslegen und 50% mehr Kursanmeldungen bekommen!

Impressum

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

Herausgeberin

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Redaktion/Verlag

Brunner Verlag
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
redaktion@fl-magazin.ch

Auflage

4000 Exemplare

Verbreitung

Fahrlehrer und Fahrschulen
Schweiz, alle Sprachräume

Erscheinungsweise

4 Ausgaben im Jahr

Anzeigen

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

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

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

Bilder Titelseite:

Greice Baltieri | Gettyimages
Rega
Thinkstockphotos

Mikroplastik: Es ist der Reifen, nicht das Duschgel

Forscher des Fraunhofer-Instituts für Umwelt, Sicherheit und Energietechnik in Deutschland haben herausgefunden, dass nicht Kosmetikartikel und Kleidung als Hauptakteure für die Verunreinigung unserer Umwelt mit Mikroplastik verantwortlich sind. Vielmehr machen sie Sportplätze, Kompost, Bauschutt, Gebäudefassaden, Medikamente, Pyrotechnik, Wettkampfbahnen, Schuhsohlen und – an der Spitze der Skala – Reifen an Autos, Velos, Motorrädern, LKW und Skateboards – dafür verantwortlich.

Der feste Halt auf dem Asphalt hat seinen Preis – denn egal, ob Bremsspuren an unfallträchtigen Kreuzungen oder normaler Abrieb: Der Regen spült das Abriebmaterial von der Strasse in die Kanalisation. Und bevor es regnet, gelangen Spuren über die Atemwege in den menschlichen Organismus.

Sollten Reifenhersteller per Gesetz verpflichtet werden, neben den Werten für Bremsverhalten, Abrollgeräuschen und Kraftstoffeffizienz demnächst noch einen Mikroplastik-Index anzugeben? Dann können wir Konsumenten entscheiden: Heute fahren, morgen duschen. Mikroplastik ist immer dabei.



Werner Kirschbaum

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-Magazin*

Editorial

3

Ausbildung

OPERA-3: ASTRA beantwortet Fragen

6

E-Bike: Die lautlose Gefahr

10

Blinken: Mehr als nur Vorschrift

12

Technik

E-Bike: Weniger Unfälle mit modernen Fahrrädern

14

Wissen

Mehrzweckstreifen: Hilfe oder Verwirrung

16

Statistik

Strassenverkehrsunfälle 2018: Leichte Zunahme der Opferzahlen

18

Marktplatz

Renault Mégane R.S. als Fahrschulauto

20

Klassik

Opel Rekord LS 1.8i Caravan

24

Nutzfahrzeuge

Assistenzsysteme: Kennt die Fahrlehrerschaft alle Schutzengel?

29

Vier Ausweise über eine Plattform bestellen

32

Partie française

34

Parte italiana

37

Online-Ratgeber

39



12



14



16



24

29



ARBEITEN SIE BEREITS MIT EINEM TABLET?



DIE UMSTELLUNG VON PAPIER ZUR DIGITALEN LÖSUNG BRINGT VIELE VORTEILE – NUTZEN SIE DIESE.
MACHEN SIE DEN NÄCHSTEN SCHRITT UND PROFITIEREN SIE VON NEUEN
MÖGLICHKEITEN FÜR SIE UND IHRE SCHÜLER. BEGEISTERUNG VORPROGRAMMIERT!

DAS BESTE PREIS-LEISTUNGSVERHÄLTNIS | DIE KOMPLETTESTE LÖSUNG



QualiDrive

In Zusammenarbeit mit: **bfu** **bpa** **upi** **by fahrschule.ch**

ALL IN ONE
NUR CHF **20.-/Mt.**



QUALIDRIVE

DIGITALE BEGLEITUNG

**DER PRAKTISCHEN FAHR-
AUSBILDUNG**

QualiDrive steht für die
digitale Vernetzung von
Fahrlehrer, Fahr Schüler und
Fahrzeug.



QUALIDRIVE_ADMIN

FAHRSCHUL- ADMINISTRATION

**DIGITALISIERT, OPTIMIERT
UND ORGANISIERT**

QualiDrive_Admin ist die
optimale Ergänzung zur
Digitalisierung und Optimie-
rung aller Art von administra-
tiven Aufgaben.



QUALIDRIVE_LABEL

QUALITÄTSLABEL WERBUNG UND VERKAUF

Die Zusammenarbeit mit
QualiDrive hat für Fahrschulen
auch kommerzielle Vorteile.

Überzeugen Sie sich selbst, und testen Sie unverbindlich

INFO: WWW.FAHRSCHULE.CH/FAHRLEHRER ODER TEL: 032 588 50 19

CTMÄLDER AG

Glutz-Blotzheim-Strasse 3
CH - 4500 Solothurn
info@ctmalder.ch

079 823 01 00

032 588 50 10

info@fahrschule.ch

Unsere Partner:





OPERA-3

ASTRA beantwortet Fragen

Trotz grossem Widerstand der Fahrlehrerschaft wurden die Führerausweissvorschriften vom Bundesrat geändert. Selbst Meinungen von Verkehrssicherheitsexperten wurden ignoriert.

Einige Fahrlehrer/innen haben «die Schuldigen» schnell gefunden: Die Verbände hätten zu wenig Druck ausgeübt. Tatsächlich fehlten die politischen Druckmittel. Die Schweizer Fahrlehrerschaft ist in Bern nicht vertreten!

Wie geht es weiter?

Ganz ungehört sind die Botschaften und Bedenken jedoch nicht verhallt. Viele Medien haben den bundesrätlichen Beschluss kritisch kommentiert und auch Herr und Frau Schweizer haben sich kopfschüttelnd über Bundesbern geäussert. Aufgrund des öffentlichen Drucks und des erneuten Engagements des SFV wurden 70 Fragen beantwortet. Eine Sitzung des SFV mit dem ASTRA Mitte Juni zeigt erste Wirkung.

Antworten des ASTRA unter der Lupe

Noch nie standen nach einer Vernehmlassung 70 unbeantwortete Fragen im Raum. Die Verantwortlichen des ASTRA haben es sich denn bei einigen Fragen sehr einfach gemacht: Sie interpretierten lediglich die Gesetzesartikel der VZV. Auch die Darstellung der Sachverhalte sind vom ASTRA geprägt und entsprechen nicht den Vorschlägen der Fahrlehrerschaft. Einzelne Fragen des SFV an das ASTRA wurden in einer verkürzten Fassung wiedergegeben. Die 70 Originalfragen und Antworten hat der SFV seinen Mitgliedern zur Verfügung gestellt.

Ungleichbehandlung verschiedener Jahrgänge

Ab dem 1. Januar 2021 dürfen 17-Jährige bereits den Lernfahrausweis für die Kat. B beantragen. Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt gilt, dass die Führerprüfung erst absolviert werden darf, wenn der Lernfahrausweis mindestens ein Jahr gültig ist. Diese neue Regelung gilt auch für jene Personen, welche im Jahr 2021 18 oder 19 Jahre alt werden (also die Jahrgänge 2002 und 2003).

FL-Magazin: Trifft es zu, dass diese zwei Jahrgänge aufgrund der Übergangsregelung gegenüber den 17-Jährigen (Jahrgang 2004) benachteiligt werden?

ASTRA: Die Überlegungen treffen vor allem für den Jahrgang 2003 zu. Personen mit Jahrgang 2003 müssen den Lernfahrausweis vor der Zulassung zur praktischen Prüfung während mindestens eines Jahres besitzen. Sie dürfen ihn aber nicht bereits am 17. Geburtstag erwerben. Für Personen mit Jahrgang 2002 kann dieser Sachverhalt auch zutreffen. Allerdings haben diese die Möglichkeit, den Lernfahrausweis im Jahr 2020 mit 18 Jahren zu erwerben, ohne dass sie ein Jahr bis zur praktischen Führerprüfung warten müssen. Ab dem Jahr 2021 gilt die neue Vorschrift aber auch für den Jahrgang 2002, solange sie noch nicht 20 Jahre alt sind.

Kommentar FL-Magazin: Dieser Punkt ist einer der wenigen Punkte, wo das ASTRA die Nichtumsetzbarkeit ihres eigenen Vorschlages anerkennen musste. Deshalb wurde eine Übergangsregelung getroffen.

16-Jährige mit Motorrad auf Autobahn

Ist es im Sinne der Verkehrssicherheit und des Gesetzgebers, dass bereits 16-Jährige unbegeleitet, bei «Prüfungsreife» auch mit dem L, die Autobahn benützen dürfen?

ASTRA: Die Kategorie A1, die 16-Jährige künftig erwerben dürfen, beinhaltet Motorräder, die sich für längere Autobahnfahrten bei hohen Tempi nicht eignen. Im Agglomerationsverkehr, z. B. auf Autobahnumfahrungen mit reduziertem Tempo, sind hingegen keine Nachteile für die Verkehrssicherheit zu erblicken.

Kommentar FL-Magazin: Fakt ist, dass sie alle Autobahnabschnitte benutzen dürfen!

Grundkurs mit 15 Jahren

Dürfen Fahrschüler, die ihre Motorrad-Grundausbildung mit einem 45-km/h-Motorrad abgeschlossen haben, später mit einem 35-kw-Motorrad fahren, ohne eine neue Ausbildung absolviert zu haben?

ASTRA: Diese Personen müssen die praktische Grundschulung nicht nochmals besuchen. Sie müssen aber eine praktische Prüfung bestehen und sollten vorher die Haupt- sowie die Perfektionsschulung absolvieren.

Unterschiedliche Schwierigkeitsgrade an der Führerprüfung

Ist vorgesehen, dass gesamtschweizerisch die Ansprüche an die Führerprüfungen «homologiert» werden? Wenn nein, warum nicht?

Astra: Die Vorschriften für die Führerprüfungen macht der Bund. Sie gelten für die gesamte Schweiz. Vollzogen werden die Vorschriften durch die Kantone. Dass diese nicht in jedem Kanton genau gleich vollzogen werden können, liegt an den unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten. Im Kanton Uri wird eine praktische Prüfung nie genau gleich ablaufen können wie in der Stadt Zürich.

Kommentar FL-Magazin: Fakt ist, wer Jahre später den Lernfahrausweis der Kat. A beantragt, fährt mit dem Wissensstand eines 45-km/h-Roller-Lenkers!

Keine Sensibilisierungskampagne für Schaltgetriebe

Welche flankierenden Massnahmen hat das ASTRA geplant, um Neulenkende für eine zusätzliche Ausbildung für das Fahren mit handgeschaltetem Getriebe zu sensibilisieren?

Bereits bisher gibt es eine Vielfalt von Fahrzeugen, die in die Kategorie B fallen und je eine spezifische Einführung/Ausbildung empfehlenswert erscheinen lassen (z. B. zweiplätziges Stadtauto, 3,5-t-Lieferwagen, 9-plätziger Schulbus, Supersportler mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h usw.). Eine spezielle Sensibilisierungskampagne ist deshalb nicht geplant.

Kommentar FL-Magazin: Aus Sicht der Fahrlehrerschaft wird hier am falschen Ort gespart. Eine Kampagne sollte aufzeigen, dass Lernen mit einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe und Fahren mit einem Auto mit Schaltgetriebe Risiken birgt.

Basistheorie in der heutigen Form ausreichend

Wird die Basistheorie weiterhin wie bisher durchgeführt und werden die Fragen bekannt gegeben? Wenn ja: Wieso wurde keine Änderung ins Auge gefasst?

Die Basistheorie erfährt inhaltlich keine Änderung. Sie stellt heute wie auch künftig sicher, dass die Fahrzeuglenkenden über die nötigen Kenntnisse verfügen.

Kommentar FL-Magazin: Auch der Notwendigkeit einer Totalrevison der Basistheorie wird klar widersprochen, obschon seit Jahrzehnten Fahrlehrer/innen täglich feststellen müssen, dass mit dieser Art des Auswendiglernens der bekannten Theorie-Prüfungsfragen nicht einmal die grundlegenden Kenntnisse der Theorie erworben werden. Es ist bekannt, dass selbst Personen, die nur spärliche Deutschkenntnisse haben, die Theorieprüfung durch Auswendiglernen bestehen, ohne dass sie die Fragen verstanden haben.

WAB-Kurse ohne detaillierte Weisung

Obwohl das ASTRA Weisungen für den neuen 7-stündigen WAB-Kurs bis heute verweigert, werden die Kurse weiterhin beaufsichtigt (VSR) mit der Vorgabe, die in der neuen Verordnung festgelegten Ziele zu erreichen. Ein schwieriges Unterfangen, wenn keine klaren Weisungen vorliegen! IG-WAB und SFV wollen eine Arbeitsgruppe mit ASTRA-Vertretern ins Leben rufen, um möglichst rasch Weisungen für den zukünftigen WAB-Kurs zu erhalten.

Moderatoren und Verkehrszentren dürfen dankbar sein, dass sie noch WAB-Kurse anbieten dürfen

Auf welchen wissenschaftlichen Grundlagen basierte der Entscheid, die Zweiphasenausbildung von 16 Stunden auf 7 Stunden zu reduzieren?

ASTRA: Der Nationalrat hatte entschieden, die Zweiphasenausbildung ganz abzuschaffen, weil sie aus seiner Sicht keinen Nutzen ergibt und zu teuer ist (vgl. Motion Wasserfallen, 12.3421, Keine Sippenhaftung für Neulenker. Obligatorische Weiterbildungskurse abschaffen). Dank der bfu-Evaluation und dem Einsatz von alt Bundesrätin Doris Leuthard im Ständerat gelang es, dass die Weiterbildung optimiert statt ganz gestrichen werden konnte. Die Vorschläge zur Optimierung der zweiten Ausbildungsphase basieren zudem auf folgenden Grundlagen der Kommission Qualitätssicherung der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (KQS): Stefan Hüinig, SAQ-Qualicon, Auditbericht, Expertenaudits 2012, obligatorische Weiterbildung; Franz Neff, Neff-Pidoux Wissensmanagement, Bericht zu einer Befragung ausgewählter Kursveranstalter zur Moderationskompetenz; Arbeitsgruppe Moderationskompetenz (eingesetzt von der KQS), Moderationskompetenz in den Weiterbildungskursen, Handlungsbedarf und Vorgehensvorschläge sowie auf der Stellungnahme der Interessengemeinschaft Weiterbildungsanbieter Schweiz (IGWAB-CH) zum Evaluationsbericht der bfu. 53.

Kommentar FL-Magazin: Die Begründung des ASTRA suggeriert, IG-WAB und die Fahrlehrerschaft würden die Reduktion der WAB-Kurse von 16 auf 7 Stunden begrüßen. Dem ist nicht so. Mit keinem Wort wird erwähnt, dass sich die Unfallzahlen seit

der Einführung der WAB-Kurse 2005 bis ins Jahr 2018 halbiert haben. Aufgrund einer Motion der FDP hat der Nationalrat auf der Basis einer bfu-Studie über die Wirksamkeit von WAB-Kursen entschieden. Sollen Kursveranstalter nun Frau Leuthard für 7 Stunden Verkehrssicherheit dankbar sein? Die Studie des bfu und auch jene von Prof. Dr. Hackenfort ZAHW aus dem Jahr 2017 geben keinen Anlass, die WAB-Kurse auf 7 Stunden zu kürzen. Zudem wird die Meinung der Fachpersonen (Moderatoren und der IG-WAB) zu einer Überarbeitung der beiden WAB-Kurse ignoriert.

Keine Sanktionen?

Sollen Neulenker, die den Weiterbildungstag infolge Führerausweisentzug nicht innerhalb von 12 Monaten besuchen (Art. 148 VZV), nicht gebüsst werden?

ASTRA: Wer den Weiterausbildungstag während der zwölfmonatigen Frist faktisch oder rechtlich nicht besuchen kann, darf dafür nicht bestraft werden. Der Weiterausbildungstag muss jedoch nachgeholt werden.

Partner für Bund und ASTRA?

Der Entscheid der Reduktion der WAB-Kurse von 16 auf 7 Stunden erzeugt ein fragwürdiges Signal.

- a. Was kann die Fahrlehrerschaft unter der Voraussetzung der reduzierten WAB-Kurse zur Verkehrssicherheit beitragen?**
- b. Welche Rolle sieht der Bund für die Fahrlehrerschaft in Sachen Verkehrssicherheit/Unfallprävention in Zukunft vor?**

ASTRA: Die Fahrlehrerverbände waren und sind für den Bund wichtige Ansprechpartner in Verkehrssicherheitsfragen. Dies gilt auch für die Zukunft. Der Bundesrat hat im Jahre 2017 zur Revision der Führerausweisvorschriften eine Vernehmlassung durchgeführt und das Ergebnis in einem Bericht festgehalten (vgl. https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/2864/VZV-OPERA-3_Ergebnisbericht_de.pdf). Selbstverständlich sind auch die Stellungnahmen der Fahrlehrerverbände, die für den Bund wichtige Partner sind, in die Diskussion/Vernehmlassung eingeflossen. Allerdings hat der Bundesrat in dieser Vorlage jene Massnahmen bevorzugt, die mit Ausnahme der Abschaffung des «Automateneintrags» in der Vernehmlassung auf

eine zumindest mehrheitliche Zustimmung gestossen sind.

Kommentar FL-Magazin: Die Realität steht im Gegensatz zu der Aussage des ASTRA, dass Fahrlehrerverbände Partner des Bundes und des ASTRA sind.

Viele Fahrlehrerverbände erachten die Auswertung der Vernehmlassung zu OPERA-3 durch das ASTRA als nicht partnerschaftlich, da alle Stimmen der Fahrlehrerschaft mit nur einem Punkt in der Auswertung berücksichtigt wurden. Diese Interpretation der Auswertung verfälscht die Anzahl Stimmen der Verbände mit all ihren unterstützenden Gremien erheblich.

Diese Auswertungsmethode des ASTRA trägt nicht zum Vertrauensgewinn der Schweizer Fahrlehrerschaft bei. Im Gegenteil. Die Fahrlehrerverbände sehen darin keine Annäherung auf Augenhöhe. Vielmehr wird hier – auch mangels kaum vorhandener Lobbyarbeit in Bern – die wichtige Meinung von Verkehrsexperten im Zuge der Vernehmlassung zugunsten Bundesbern einseitig interpretiert.

Förderung von privaten Lernfahrten = Abbau der professionellen Fahrausbildung

Aus dem Antwortschreiben des ASTRA geht hervor, dass Bund und ASTRA private Fahrausbildung der

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
Zwischentotal		66, davon SFV: 26 IG WAB CH: 10	
Total	46	30	28

professionellen Fahrausbildung gleichstellen. Offensichtlich ist nur das Bestehen der Führerprüfung wichtig. Berechtigt ist die Frage, ob der Prüfungsexperte während 50 Minuten die grundlegenden und nachhaltigen Fähigkeiten eines verantwortungsbewussten Fahrzeuglenkers erkennen und überprüfen kann.

Einen Schritt nach vorne?

Diesen Schritt in Richtung Offensive kann es geben. Er wird aber nur Wirkung zeigen, wenn möglichst alle regionalen und nationalen Organisationen der Fahrlehrerschaft am gleichen Strick für die Verkehrssicherheit ziehen. So kann mittelfristig eine politische Lobby für die Fahrlehrerschaft aufgebaut werden.

Beitrag: Ravaldo Guerrini



FAHRLEHRER- UND MODERATORENKURSE

Weiterbildung Fahrsicherheits-Kurs Auto 1 (Basis)

Die spannende und praxisbezogene Weiterbildung für Fahrlehrer und Moderatoren.

Die Weiterbildung Fahrsicherheits-Kurs Auto 1 (Basis) ist der richtige Kurs um extreme Fahrschul- oder Kurssituationen zu trainieren.

Informationen und Anmeldung unter:
www.eventseelisberg.ch



Eventcenter Seelisberg AG

Event- & Verkehrssicherheitszentrum
Lau 1 · 6377 Seelisberg

Telefon +41 (0)41 825 11 22
www.eventseelisberg.ch





E-Bike

Die lautlose Gefahr

Auf Schweizer Strassen steigt die Anzahl E-Bikes stetig an. Und damit auch die Unfallquote. Mit über 300 schweren E-Bike-Unfällen gab es im Jahr 2018 einen neuen Höchststand. Eine Ursache ist das ungewohnt hohe Tempo.

Mit dem E-Bike fährt es sich leicht, man kommt schnell vorwärts. Ob geradeaus oder bergauf – die Geschwindigkeit ist oft deutlich höher als mit einem normalen Fahrrad. Das einfache Vorankommen ist einer der Gründe, dass diese Fortbewegungsmittel immer beliebter werden: Im Jahr 2018 war jedes dritte in der Schweiz gekaufte Velo ein E-Bike. Total kamen 111 000 E-Bikes neu auf Schweizer Strassen.

Mehr Tote und Verletzte

Parallel zu den Verkäufen steigen die E-Bike-Unfallzahlen. Im Jahr 2018 gab es einen neuen Höchststand: Zu beklagen waren 12 Tote und 309 Schwerverletzte. Denn bei so viel Tempo passieren leider auch schneller Unfälle. Zudem drohen bei einem Sturz oder einer Kollision schwerere Verletzungen.

Tempo ist häufige Unfallursache

E-Bikes erreichen je nach Stärke der Tretunterstützung rund 45 km/h. Nicht nur das Tempo ist höher als mit einem herkömmlichen Velo: Eine bfu-Studie zeigt, dass auch das Unfallrisiko pro gefahrenem Kilometer höher ist. Aus der Studie geht überdies hervor, dass die Geschwindigkeit zu den vier häufigsten Ursachen von E-Bike-Selbstunfällen zählt – nebst Unaufmerksamkeit/Ablenkung, Alkohol und mangelhafter Fahrzeugbedienung.

E-Bike-Nutzer sensibilisieren

Eine Sensibilisierungsoffensive soll E-Bike-Fahrer auf die Risiken des höheren Tempos und des längeren Bremswegs aufmerksam machen. Die Hauptbotschaft: Je schneller man mit dem E-Bike unterwegs ist, desto höher das Unfallrisiko und desto gravierender die Unfallfolgen.

Thema im VKU

Fahrschulen beschäftigt das Thema E-Bike schon längst: E-Bike-Fahrer werden in der Part-



nerkunde in den Kreis der «Eiligen» oder «Schwierigen» aufgenommen. Viele E-Biker haben es eilig, sind meistens sportlich und schnell unterwegs und sehr spät oder gar nicht zu hören. Diesem besonderen Phänomen einer

wachsenden Gruppe im Strassenverkehr muss in der Ausbildung besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Beitrag: Werner Kirschbaum, Quelle: www.bfu.ch

druckdrache.ch
einfach. stark. von hier.

«Webshop für Ihre Drucksachen»

Sind Sie interessiert daran Ihr eigener Chef zu sein?

Für unsere etablierte, renommierte Fahrschule suchen wir einen aufgestellten und flexiblen Nachfolger. Die Fahrschule ist in Basel zu Hause und befindet sich an einer Toplage. Das Fahrschullokal ist vollständig möbliert und hervorragend ausgerüstet mit Klimaanlage, Computer, Hi-Fi Anlage - alles was man braucht für modernes Unterrichten. Des Weiteren sind wir technisch gut vernetzt und verfügen über ein gutes multimediales System. Unsere Fahrschüler werden u. a. durch ein selbstentwickeltes Fahrschul-App unterstützt. Seit knapp zwei Jahrzehnten bieten wir unseren Kunden komplette Ausbildungen für Auto und Motorrad an. Unser Unternehmen zeichnet sich durch eine sehr hohe Kundenzufriedenheit sowie Umweltfreundlich- und Nachhaltigkeit aus. Die Tätigkeit als Fahrlehrer hat mir immer viel Freude bereitet, aus Altersgründen möchte ich meine Fahrschule nun an einen würdigen Nachfolger übergeben. Die Übergabe ist für den Frühling/Sommer 2020 geplant.

Wir würden uns freuen, Ihnen unser Unternehmen persönlich vorzustellen.
mirsavukomdr@gmail.com



Blinken

Mehr als nur Vorschrift

Auf Schweizer Strassen hat die Kommunikation «Blinken» abgenommen. Es wird nicht (mehr) geblinkt. Viele Verkehrsteilnehmer lassen sich während der Fahrt massiv ablenken: mit schwerwiegenden Folgen.

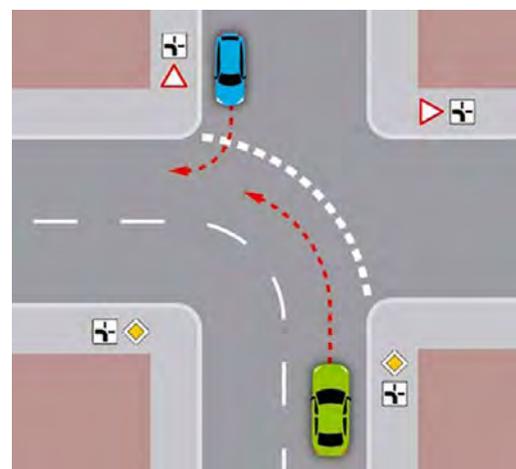
Am Steuer wird telefoniert, getrunken, gegessen, geflirtet, Mails gelesen und Mitteilungen geschrieben. Fürs korrekte Blinken bleibt keine Zeit mehr oder es wird schlicht vergessen. Dabei gilt: Jeder Richtungswechsel wie auch das Anhalten und Wegfahren müssen mit dem Blinker angezeigt werden. Wer beim Überholen, beim Parkieren oder im Kreiseln das Blinken unterlässt, kann mit einer Ordnungsbusse von bis zu 100 Franken bestraft werden.

Wir Schweizer sind blinkfaul. Vor dem Ausfahren in Kreiseln betätigt kaum noch jemand den Blinker und auf der Autobahn werden Spurwechsel und Überholmanöver ohne Blinker getätigt.

Warum wird nicht (mehr) geblinkt

Der deutsche Verkehrspsychologe Edmund Wirzba sieht dies als Teil einer allgemeinen Entwicklung, eines «Verfalls der Höflichkeit». «Gesellschaftliche Werte wie Pünktlichkeit, Rücksichtnahme und Wertschätzung werden weiter nachlassen», so Wirzba. «Die Leute sind grober zueinander und oft sehr gereizt.» Übertragen auf den Strassenverkehr heisst das: Der Blinker bleibt

aus, der andere sieht doch, was ich mache. Einer ADAC-Studie zufolge gibt jeder dritte Autofahrer zu, nicht vorschriftsmässig zu blinken, obwohl es oft die einzige Möglichkeit ist, mit anderen Verkehrsteilnehmern in Kontakt zu treten. «Blinkmuffel denken nur an ihren eigenen Vorteil. Es reicht ihnen, andere zu sehen, statt gesehen zu werden», sagt der Verkehrspsychologe.



Da jede Richtungsänderung angezeigt werden muss, muss auch hier geblinkt werden.

«Viele haben keine Lust mehr, in einem hochmodernisierten Cockpit etwas so Antiquiertes wie einen Blinkhebel zu bedienen», sagt Fuhr. Die spürbare Zunahme von Blinkmuffeln führt er auf den Nachahmeffekt zurück. «Wenn drei Autos vor mir nicht blinken, sehe ich nicht ein, warum ausgerechnet ich das noch tun soll.»

(Quelle: Die Welt, ADAC)

Blinkregeln

Blinken schafft grundsätzlich keine Rechte, z. B. auf eine Lücke beim Spurwechsel oder beim Reissverschlussverkehr!

- **Blinken bei einer Richtungsänderung der Hauptstrasse**

Da jede Richtungsänderung angezeigt werden muss, muss auch hier geblinkt werden.

- **Blinken auf Einspurstrecken**

Ob mit oder ohne Lichtsignalanlage, wenn ein Richtungswechsel erfolgt (rechts oder links), muss dieser angezeigt werden.

- **Blinken bei verkehrsberuhigenden baulichen Massnahmen in 30-Zonen**

Während die einen Strassenverkehrsämter die Meinung vertreten, dass bei allen «baulichen Massnahmen» geblinkt werden müsse, soll bei den anderen nur dort geblinkt werden, wo es sich um eine grössere «bauliche Massnahme» handelt, die nicht überblickt werden kann oder z. B. bei einem parkierten Auto.

- **Zurückblinken nach dem Überholen**

Während auf der Autobahn das Ausbiegen auf die Überholspur und auch das Zurückfahren auf die Normalspur wie auch ein Spurwechsel allgemein angezeigt werden muss, ist auf Haupt- und Nebenstrassen nur das Ausbiegen anzuzeigen.

- **Blinken beim Anhalten und Wegfahren**

Jedes Wegfahren und jedes freiwillige Anhalten am Rand ist mit dem Blinker anzuzeigen. Dies gilt auch beim Parkieren.

- **Blinken beim Vorbeifahren**

Wer Velos oder Hindernisse wie ein parkiertes Auto passiert und die Mittellinie überfährt oder auf Strassen ohne Linie die eigene Hälfte verlässt, muss links blinken. Das Gleiche gilt, wenn eine grössere Spuränderung vorgenommen wird, um vorbeizufahren oder zu überholen.

- **Autobahnen**

Beim Einfahren frühzeitig vor dem Spurwechsel ein-, aber nach dem Einfahren den Blinker abschalten. Vor der Ausfahrt den Wechsel auf den Verzögerungstreifen ab 250 Meter vorher anzeigen. In beiden Fällen gilt: Blinken ist kein Recht auf das Benutzen einer Lücke!

- **Blinken für Einsatzfahrzeuge**

Wer Einsatzfahrzeugen (Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen) durch Ausweichen oder Stehenbleiben Platz schafft, soll blinken, denn nur so weiss der Einsatzfahrer, dass man ihn gesehen hat und die Fahrbahn frei gibt.

Und dann gibt es auch die andere Gruppe, die nicht weiss, wann und wo geblinkt werden muss.

nicht. Wurde den Lernenden auch klargemacht, warum und wie wichtig das Blinken ist, um den Verkehrsfluss zu gewähren und Unfälle zu vermeiden, statt mit Busse zu drohen?

Wo blinken – wo nicht?

Grundsätzlich sollte jede/r Fahrschüler/in von ihrem/seinem Fahrlehrer/in darüber informiert worden sein, wo geblinkt werden muss und wo

Wir kommunizieren per Telefon, SMS, Mail und soziale Medien. Nur als Verkehrsteilnehmer sind wir gefährlich stumm geworden.

Beitrag: Rinaldo Guerrini

Foto: Werner Kirschbaum

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



E-Bike

Weniger Unfälle mit modernen Fahrrädern

Als Treiber der Unfallentwicklung bei Fahrrädern wird das E-Bike identifiziert. Zieht man jedoch in Betracht, dass E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer in der Regel eine drei- bis viermal längere Strecke zurücklegen als normale Velofahrer, relativieren sich die Zahlen.

«Das Leben ist wie Fahrrad fahren. Um die Balance zu halten, muss man in Bewegung bleiben», hat Albert Einstein einst gesagt. Was der Kernphysiker nicht gesagt hat: Velofahren wird zu einer höchst instabilen Angelegenheit, wenn die Fahrbahn rutschig ist oder sich plötzlich Hindernisse in den Weg stellen. Entdecken dazu immer mehr Menschen das geräuschlose und leichte Dahingleiten auf zwei Rädern, das moderne E-Bikes ermöglichen, und kommt wie in den Jahren 2018/2019 auch noch ein heisser und langer Sommer dazu, steigen die Unfallzahlen fast zwangsläufig. Die jüngsten Erhebungen aus der Stadt Zürich belegen: Seit 2013

hat der Veloverkehr um 50 Prozent zugenommen, die Unfallzahl jedoch um 83 Prozent.

Schlechte Sicht bei Autofahrern

Im Strassenverkehr herrscht das Gesetz des Stärkeren. Die sinkende Zahl Verletzter bei den Autofahrern geht auch zulasten von Velo- und Töfffahrern. Unter anderem wird die passive Sicherheit von Autos verbessert, indem die Dachsäulen verbreitert werden. Dazu kommt ein Design mit schmalen Fenstern. Der fatale Nebeneffekt dieser Bauweise ist, dass sich die Rundumsicht aus dem Auto verschlechtert und die schmale Silhouette von Zweiradfahrern leicht übersehen wird. Je höher die Geschwindigkeit, desto problematischer wird diese Korrelation.

Fortschritte beim Bremsen

Claus Fleischer, Geschäftsleiter von Bosch E-Bike Systems, sagt: «Die Entwicklung weg von



den Felgenbremsen haben das Fahrradfahren einfacher und sicherer gemacht. Scheibenbremsen gehören heute zum Standard – insbesondere an E-Bikes. Dadurch hat sich die Bremskraft merklich erhöht.» Das ABS sei die nächste Stufe, um auch in kniffligen Situationen von der stärkeren Bremswirkung zu profitieren, ohne dass das Vorderrad blockiere und der Fahrer stürze. Zahlen aus dem Motorradbereich, erhoben vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC), haben gezeigt, dass sich jeder fünfte Unfall und bis zu 45 Prozent der Selbstunfälle mit ABS verhindern lassen. Beim E-Bike ist eine ähnliche Entwicklung denkbar. Eine Studie der Bosch-Unfallforschung hat ergeben, dass sich jährlich 29 Prozent der E-Bike-Unfälle mit einem ABS verhindern liessen. Dass diese Zahlen nicht abwegig sind, bestätigt auch die bfu nach einem Test.

Angebote künftig noch mehr Pendler und Freizeitfahrer aufs Zweirad umsteigen werden. Als Konsequenz will der Zürcher Stadtrat in Zukunft mit dem Massnahmenpaket «Velo Sicuro» auch bei der Strasseninfrastruktur mehr aufs Velo fokussieren. Denn es ist erwiesen, dass eine mangelhafte oder gefährliche Verkehrsinfrastruktur die Leute vom Velofahren abhält. Das ist auch der Grund, weshalb die Schweiz bezüglich Velonutzung im Vergleich zu Ländern mit besonderer Veloförderung wie den Niederlanden, Dänemark und sogar Deutschland hinterhinkt.

Beitrag: Werner Kirschbaum

Quelle: www.nzz.ch

Bilder: AureusDrive, Horw

Nachholbedarf in der Schweiz

Diese Annahmen lassen aufhorchen. Gemäss den aktuellen E-Bike-Unfallzahlen gilt die Faustregel: Ein Drittel sind selbstverschuldete Stürze, ein Drittel selbstverschuldete Kollisionen und ein Drittel fremdverschuldete Zusammenstösse. Wernher Brucks von der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich ist deshalb der Meinung, dass der Velofahrer selbst einen Grossteil der Unfälle verhindern könnte. Er ist sich aber auch bewusst, dass wegen der zunehmenden Verkehrsdichte auf den Strassen und der wachsenden Anzahl attraktiver E-Bike-



Für alle Profis, oder jene, die es werden wollen. Die **7. Auflage** des Fachbuches ist seit Juni 2019 erhältlich.

Für die 5. und 6. Auflage bieten wir ein Update an.

Bestellungen:
Richard Knaus
9036 Grub SG
Tel. +41 71 891 50 11
www.auf-achse.ch



AUS- UND WEITERBILDUNG

- **CITY BOUND**
 Praxis statt Power Point Anerkennung Kat. B
 Mo, 05.09.2019 / Fr, 22.11.2019
- **SERPENTINEN**
 Spektakuläre Serpentinestrecke Anerkennung Kat. A
 Mo, 30.09.2019
- **FAHRSCHULE 2.0 - AUSBILDEN MIT DEM AUTOMATEN**
 Basics der Vor- und Grundschulung Anerkennung Kat. B
 Mo, 11.11.2019

acadevia 

by DRIVESWISS.ORG

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



Mehrzweckstreifen

Hilfe oder Verwirrung

Hier ein bisschen Rot, dort ein bisschen Gelb: Oft sorgen so markierte Ortsdurchfahrten für Verwirrung statt für mehr Sicherheit. Das Gesetz lässt Hintertüren offen. Viele Verkehrsplaner erfinden ihre eigenen Strassenmarkierungen.

FGSO – farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen

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

In einer kostenpflichtigen Broschüre erklärt der Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS auf 15 Seiten die Normen und die Bedeutung der farblichen Gestaltung der Strassenoberfläche. Der Zweck der FGSO sei es, die optische Gestaltung des Strassenraums und das Anpassen des Erscheinungsbilds des Strassenraums an die Nutzungsansprüche zu verbessern.



Beitrag: Ravaldo Guerrini

Die wichtigsten Grundsätze der FGSO

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

Gewusst wie

- Fahrzeuge, welche nach links in eine Querstrasse abbiegen wollen, können den Mehrzweckstreifen zum Abbiegen benutzen. Nachfolgende Fahrzeuge können am eingespurten Fahrzeug rechts vorbeifahren.
- Fussgänger können die Strasse etappiert queren (Benützungspflicht von Fussgängerstreifen beachten).
- Das Befahren des Mehrzweckstreifens zum Überholen eines Velos oder stehenden Busses in einer Haltestelle ist mit der nötigen Vorsicht erlaubt.
- Auf einem Mehrzweckstreifen darf nicht parkiert werden.

Continental 
The Future in Motion



Eiskalte Performance

WEITERENTWICKELT MIT DEUTSCHER TECHNOLOGIE



Der WinterContact™ TS 860 S.

- › Ausgezeichnete Schnee-Performance für aussergewöhnlichen Fahrspass.
- › Beste Bremsleistung für maximale Sicherheit im Winter.
- › Hervorragendes Trockenhandling für höchste Lenkpräzision.
- › Aussergewöhnlich niedriger Rollwiderstand für reduzierten Kraftstoffverbrauch.

Massgeschneiderte Mischungen für Premiumkunden im Bereich der Erstausrüstung, abgestimmt auf individuelle Anforderungen der Hersteller.



www.continental-reifen.ch





Strassenverkehrsunfälle 2018

Leichte Zunahme der Opferzahlen

233 Menschen verloren auf Schweizer Strassen im Jahr 2018 ihr Leben. Eine Zunahme wurde bei den E-Bike-Fahrenden registriert. Gesunken ist die Zahl der getöteten Motorrad- und Fahrradfahrenden und Fussgänger.

2018 wurden im Schweizer Strassenverkehr 233 Personen getötet. 79 Menschen starben bei einem Unfall mit einem Personenwagen, 42 mit dem Motorrad, 27 mit dem Fahrrad, 12 bei einem Unfall mit einem E-Bike. Bei den Fussgängerinnen und Fussgängern verunglückten 43 Menschen tödlich. Die Zahl der schwerverletzten Personen stieg um 6 Prozent auf 3873 Personen an.

Insassen von Personenwagen

2018 starb eine Person mehr als im Vorjahr. Insgesamt wurden 79 Personen als Insassen eines

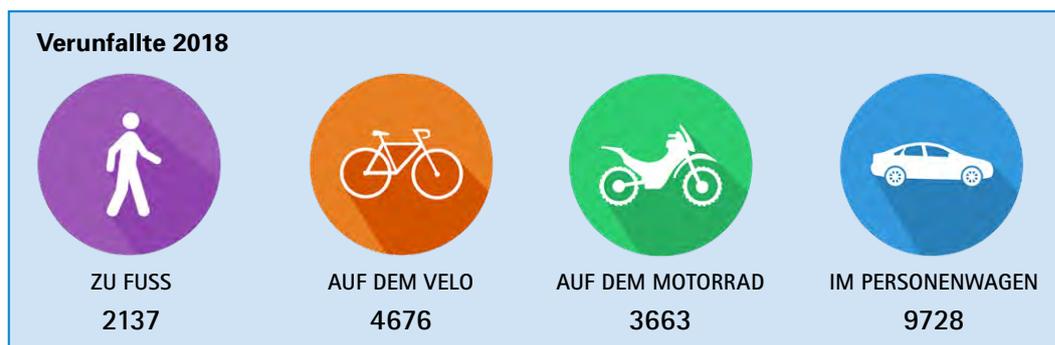
Personenwagens getötet. Schwer verletzt wurden 797. Das sind rund 2 Prozent mehr als im Vorjahr mit 781 Schwerverletzten.

Getötete auf Autobahnen/-strassen

Auf Schweizer Autobahnen oder Autostrassen wurden im letzten Jahr weniger Personen getötet. Insgesamt 23 Personen, 9 weniger als im Vorjahr.

Fussgängerinnen und Fussgänger

Im Vergleich zum Vorjahr ging die Zahl der auf einem Fussgängerstreifen tödlich verunglückten Personen zurück. Der Anteil Seniorinnen und Senioren an den Unfallopfern sank deutlich. Abseits eines Fussgängerstreifens wurden 2018 hingegen wieder mehr Personen getötet (minus



9). 537 Fussgängerinnen und Fussgänger wurden schwer verletzt, eine Person mehr als im Vorjahr.

Mehr tödliche E-Bike-Unfälle

Bei den Zweirädern ist die Tendenz gemischt. Während bei den getöteten Motorrad- und Fahrradfahrenden ein Rückgang erfolgte (minus 9 Personen auf 42 bei den Motorradfahrenden, minus 3 Personen auf 27 bei den Fahrradfahrenden), stieg die Zahl der mit einem E-Bike Getöteten 2018 von 7 auf 12 Personen an. Schwer verletzt wurden 1068 Motorradfahrende (plus 2 Prozent), 877 Fahrradfahrende (plus 7 Prozent) und 309 E-Bike-Fahrende (plus 38 Prozent).

Mit 321 schwerverunfallten (getöteten oder schwerverletzten) Personen wurde bei den E-Bike-Fahrenden 2018 ein neuer Höchststand erreicht. Dabei waren 236 Personen mit einem langsamen und 85 Personen mit einem schnellen E-Bike unterwegs. Mit einer Zunahme von 45 Personen auf insgesamt 106 schwerverunfallte Personen ist der Anstieg bei den Seniorinnen und

Senioren ab 65 Jahren im Vergleich zum Jahr 2017 besonders hoch. Sie verunfallten grösstenteils mit einem langsamen E-Bike (plus 39 Personen auf 98 schwerverunfallte Personen). Die zahlenmässig stärkste Zunahme bei den mit einem schnellen E-Bike schwerverunfallten Personen wurde in der Altersklasse 35 bis 54 Jahre registriert. Insgesamt verunfallten 45 Personen dieser Altersklasse mit einem schnellen E-Bike – 21 Personen mehr als im Vorjahr.

Licht-Obligatorium für E-Bikes?

Im internationalen Vergleich schneidet die Schweiz bei der Verkehrssicherheit gut ab. Um die Verkehrssicherheit aber weiter zu verbessern, insbesondere auch für die E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer, prüft das ASTRA verschiedene Massnahmen. Dazu gehören beispielsweise die Einführung eines Lichteinschalt-Obligatoriums und die Einführung einer Tachopflicht für schnelle E-Bikes. Es ist vorgesehen, diese Massnahmen 2019 in die Vernehmlassung zu geben.

Bericht: Werner Kirschbaum

Quelle: astra.admin.ch

Bild: Rega



**Lerne
Leben
retten**

**Werde Nothilfeinstruktor!
Kompetent, dynamisch
und motiviert**

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

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

DOPPELPEDALEINBAU



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

Kurzfilm auf unserer Homepage!

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

Verlangen Sie eine Offerte bei:


Auto Grädel AG
Belpstrasse 30a 3007 Bern
031 331 88 24
www.autograedelag.ch
E-Mail: info@autograedelag.ch



Renault Mégane R.S.

«Es gibt keinen schöneren Beruf!»

Als Fahrlehrerin in Winterthur ZH schwört Jeannette Groff seit bald 20 Jahren auf die Marke Renault. Bei ihrer aktuellen Fahrzeugwahl – dem sportlichen Renault Mégane R.S. – verlässt sie sich auf Sportlichkeit und Sicherheit zugleich.

Jeannette Groff und ihr Mégane R.S. sind ein unverkennbares Gespann. Wo immer die sympathische Fahrlehrerin aus Winterthur mit ihrem weiss-grau-blauen Renault auftaucht, findet sie Beachtung. Zum einen liegt das sicherlich am auffälligen Firmensignet am Fahrzeug: «Fahrschule Groff» steht da seit bald zwei Dekaden und ist Garantie für einen Fahrunterricht mit Herz und Verstand. Denn beides bietet die attraktive Frau ihren Schülerinnen und Schülern an sechs Tagen pro Woche. Jeder Tag ihrer Arbeit macht der in Winterthur geborenen und wohnhaften Jeannette Groff auch heute noch viel Spass, wie sie bei unserem Treffen beteuert: «Als Fahrlehrerin bin ich mein eigener Chef in einer sehr abwechslungsreichen Tätigkeit, bei der ich meine Sprachkenntnisse anwenden kann und wo mir am Ende des Tages viel Dank entgegengebracht wird.»

Gute Quoten und einzigartiges Fahrerlebnis

Ihre Leidenschaft für den Fahrlehrerberuf

hat Jeannette Groff nach einer kaufmännischen Ausbildung der Liebe zu verdanken. Ihr Ex-Partner kam aus einer Fahrlehrer-Familie. Über ihn machte die selbst begeisterte Autofahrerin erste Erfahrungen auf dem Fahrlehrersitz – und kam von dieser Begeisterung nie mehr los. Während die eine Beziehung irgendwann zerbrach, blieb ihre Liebe zum neuen Beruf bis heute innig. «Mein erstes eigenes Fahrschulauto war ein Renault Clio, mit dem ich damals rund 60 Stunden die Woche arbeitete», erinnert sich Jeannette Groff an ihre Anfangsjahre. Als erste Fahrlehrerin von Winterthur musste sie sich als Frau in dieser Männerdomäne erst einmal bewei-

sen, was ihr gelang. Bald hatte sie sich den guten Ruf erarbeitet, mit ihrem Unterricht bei den Fahrprüfungen eine gute Quote zu erreichen.

Jeannette Groff ist heute aber nicht nur weit über die Stadtgrenzen von Winterthur hinaus bekannt, weil sie als Fahrlehrerin weiblich ist und der Groff-Schriftzug am Auto prangt. Viel Beachtung findet vor allem auch die Tatsache, dass sie ihren Fahrunterricht in einem sehr sportlichen Auto anbietet. Von Beginn weg der französischen Automarke Renault treu, dürfen sich ihre Fahrschülerinnen und -schüler heute hinter das Steuer eines Mégane R.S.





setzen. Unter der Haube des auch optisch sehr sportlichen Fünftürers arbeitet ein leistungsstarker Vierzylinder-Turbobenzinmotor mit 280 PS. Der von Renault Sport auf Leistung und Dynamik getrimmte Kompaktwagen verfügt zudem über ein Präzision, Stabilität und Wendigkeit bietendes Sportfahrwerk mit Vierradlenkung, was zum einzigartigen Fahrerlebnis beiträgt. Doch warum genau dieser Renault als Fahrschulauto?

Die Power spüren

Um eine Antwort ist Jeannette Groff nicht verlegen. Es gebe für sie mehrere Gründe, weshalb sie sich für genau dieses Modell entschieden habe, erklärt sie. «Zum einen bietet mir die Hutter Auto Ziel AG in Winterthur als Renault-Markenvertretung seit Beginn meiner Fahrlehrerinnen-Karriere einen tadellosen Service. In meiner Berufszeit musste ich noch nie eine Fahrstunde wegen einem technischen Defekt ausfallen lassen, deshalb bin ich der Marke Renault treu geblieben. Und dass ich mich für den starken Mégane R.S. entschieden habe, kommt grundsätzlich daher, dass ich selbst sehr gerne sportlich fahre. Darüber hinaus bin ich aber der festen Überzeugung, dass es auch den heutigen Junglenkern guttut, bereits in der Fahrschule die grosse Kraft eines Autos zu spüren und so zu realisieren, wie viel Power hinter unseren Höchstgeschwindigkeiten steckt. Mit mir können sie diese Erfahrungen kontrolliert erleben.»

Mehr Fahrfreude dank Sportlichkeit

Dass der sportliche Renault ohne Mühe in nur 5,8 Sekunden von 0 auf Tempo 100

beschleunigt, ist Jeannette Groff in der einen oder anderen Fahrschulsituation auch schon mal zu Hilfe gekommen und ein wichtiger Sicherheitsaspekt in ihrem Beruf, wie sie bemerkt: «Die 280 PS des Mégane R.S. und das damit einhergehende Drehmoment von 390 Newtonmetern haben schon geholfen, bei einer brenzigen Verkehrssituation rasch aus dem Gefahrenbereich zu kommen.» Insgesamt lege sie mit ihren übrigens zu gleichen Teilen männlichen und weiblichen Schülern und Schülerinnen pro Jahr rund 50'000 Fahrkilometer zurück. Sie absolviere während ihren Stunden gerne auch längere Fahrstrecken. Dabei käme in einem gut motorisierten Fahrzeug einfach mehr Fahrfreude auf, ist Jeannette Groff überzeugt. Und gerade weil sie im Beruf so viel im

Auto unterwegs sei, liebe sie es, in ihrer Freizeit kaum hinter dem Steuer zu sitzen. «Ich reise extrem gerne in fremde Länder und hole mir dort Inspirationen fürs Leben. Daneben lese ich auch viel, und ganz wichtig: Als Winterthurerin bin ich natürlich grosser Fan unseres heimischen Fussballclubs und besuche wenn immer möglich dessen Spiele in der Challenge League.» Je länger man sich mit Jeannette Groff über das Thema Fahrschule und ihren Mégane unterhält, desto mehr fällt einem auf, wie glücklich und zufrieden sie dabei wirkt. Das Leuchten in ihren Augen will bei unserem Treffen scheinbar nicht mehr verschwinden. Zum Abschluss des Gespräches fragen wir sie deshalb, was das Geheimnis hinter ihrer offensichtlichen Zufriedenheit ist. Ihre Antwort: «Es gibt keinen schöneren Beruf als den der Fahrlehrerin!»

Text und Fotos: Thomas Borowski

Renault Mégane R. S.

Modell:	Fünftüriger Kompaktwagen
Masse:	Länge 4364 mm, Breite 1874 mm, Höhe 1435 mm, Radstand 2669 mm
Kofferraum:	294 bis 1157 dm ³
Motor:	4-Zylinder-Direkteinspritzer-Turbobenziner mit 280 PS
Fahrleistung:	0 bis 100 km/h in 5,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 255 km/h
Verbrauch:	8 Liter auf 100 Kilometer (nach WLTP)
CO₂-Ausstoss:	182 g/km
Preis:	ab 38 900 Franken
Fahrschulpedale:	Geschenkt im Wert von 2500 Franken, inkl. Einbau
Leasing:	0,9% Platinium

Jetzt kostenlos den Mégane R.S. als Fahrschulauto testen unter renault-fahrschulauto.ch



RENAULT
Passion for life

Neuer Renault CLIO

Inspiziert vom Leben.



Ab Mitte September bei Ihrem Renault Partner.

Ab Fr. 139.–/Mt.

Demnächst auch mit Fahrschulausstattung erhältlich.

Angebot gültig für Privatkunden bei den an der Aktion beteiligten Renault Händlern in der Schweiz bei Vertragsabschluss vom 01.09.2019 bis 31.10.2019. Leasing: 3,9% effektiver Jahreszins, Laufzeit 48 Monate, 10000 km/Jahr, Ratenversicherung inklusive, oblig. Vollkaskoversicherung nicht inbegriffen. Beispiel: Neuer Renault Clio Life SCe 75, 5,1 l/100 km, 116 g CO₂/km, CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung 27 g/km, Energieeffizienz-Kategorie E, Katalogpreis Fr. 14900.–, abzüglich Swiss-Prämie Fr. 1000.– = Fr. 13900.–, Anzahlung Fr. 3475.–, Restwert Fr. 5335.–, Leasingrate Fr. 139.–/Monat. Abgebildetes Modell (inkl. Optionen): Neuer Renault Clio Intens TCe 100, 4,7 l/100 km, 107 g CO₂/km, CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung 25 g/km, Energieeffizienz-Kategorie C, Katalogpreis Fr. 22450.–, abzüglich Swiss-Prämie Fr. 1000.– = Fr. 21450.–, Anzahlung Fr. 5363.–, Restwert Fr. 8503.–, Leasingrate Fr. 209.–/Monat. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Preise inkl. MwSt. Finanzierung durch RCI Finance SA. Ausgeschlossen: alle direkt importierten Fahrzeuge. Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personenwagen 137 g CO₂/km. Preisänderungen vorbehalten.

Renault empfiehlt **eif**

www.renault.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

Opel Rekord LS 1.8i Caravan – das Ende einer Epoche



Fast 30 Jahre lang gehörten die Opel-Rekord-Modelle zu den meistverkauften Autos der Mittelklasse. Dann war Schluss.

Wie fühlt sich einer der letzten Rekord über 30 Jahre später an?

Wir sitzen in einem der letzten gebauten Opel Rekord Caravan. Der Rekord E2 war der letzte seines Namens, der Nachfolger hiess Omega und konnte seinem Vorgänger bezüglich Erfolg nicht das Wasser reichen.

Bewährtes Baumuster

Bereits mit dem ersten Rekord, 1953 als Olympia Rekord vorgestellt, hatte Opel die technischen Leitplanken gesetzt, denen alle zukünftigen Rekord-Modelle folgten: selbsttragende Karosserie, Standard-Antriebslayout mit längsliegendem Motor vorne und angetriebener Starrachse hinten, Limousinen- und Kombivarianten.

Während die ersten Versionen noch stark von der amerikanischen Formgebung beeinflusst waren, wirkten spätere Baumuster schlichter und europäischer.

Natürlich legte der Rekord über neun Generationen an Länge und Breite zu, wurde dafür aber auch etwas flacher.

Er blieb aber, insbesondere mit den einfacheren Motorisierungen, immer ein Auto, das man sich auch leisten konnte, wenn man nicht Bankdirektor oder Rechtsanwalt war. Viele Autobesitzer schafften mit dem Rekord den Aufstieg in die Mittelklasse, gar nicht selten waren sie vorher VW Käfer gefahren.

Praktisch und problemlos

Während der ganzen fast 30 Baujahre blieb der Opel Rekord seinen Tugenden treu: Er war preiswert, anspruchslos, ausserordentlich zuverlässig und kein bisschen mondän. Kein Wunder, wirkte er immer ein wenig bürgerlich und normal, meilenweit entfernt von einer Alfa Romeo Alfetta oder einem Audi 100.

Die robuste Technik hielt ein Autoleben lang. Technische Experimente ging Opel mit dem Rekord keine ein.

Auf den ersten Olympia Rekord folgten die Rekord-Modelle P1 und P2, dann wurde das Alphabet ab A bemüht. Mindestens ein, maximal sechs Jahre hielt Opel einer Generation die Treue, dann kam der nächste Wurf. Während das Design anfänglich im amerikanischen Stil noch alle Jahre leicht änderte, glichen sich die Baujahre späterer Versionen deutlich stärker, was den Werterhalt sicherte.

Überraschend gross allerdings waren die Design-Änderungen zwischen den ersten Generationen und dem Rekord A, zwischen den Generationen C und D. Auch die Generation E hob sich deutlich von D ab.

Aerodynamik und Geräumigkeit

Als 1977 der Rekord E (nachträglich E1 genannt) präsentiert wurde, da waren Wirtschaftlichkeit und Praxisnutzen hoch im Kurs. Entsprechend wurde bei der Entwicklung viel Gewicht auf gute Raumausnutzung und eine verbesserte Aerodynamik gelegt. Während der Rekord E bei gleichem Radstand wie der Vorgänger nur 0,5 cm grösser wurde, konnte im Innern und vor allem im Kofferraum (plus 20 Prozent) zusätzlicher Raum geschaffen werden.

Die glattflächige Karosserie wies einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,41 auf und liess sich vom Fahrersitz dank grosszügig dimensionierter Fensterflächen gut übersehen.

Die Bodengruppe war vom Vorgänger übernommen, aber verbessert worden, anstelle von Querlenkern kamen nun McPherson-Federbeine an der Vorderachse zum Einsatz. Hinten blieb es bei der Starrachse. Als Motoren wurden Vierzylinder mit bis zwei Liter Hubraum und 110 DIN-PS eingesetzt.

Angeboten wurde der Rekord E wie seine Vorgänger als zwei- und viertürige Limousine sowie als Kombi, der bei Opel traditionell Caravan hiess. Ein Coupé wie beim Rekord D gab es allerdings nicht mehr.

Viel Gewicht wurde auf Kundendienst- und Reparaturfreundlichkeit gelegt. Gute Zugänglichkeit der Nebenaggregate waren dabei genauso wichtig wie günstig reparierbare Blechschäden.

Die günstigste Version des Rekord kostete als 1.9 N CHF 15 200, für den 2.0 E Berlina mit Einspritzung und vier Türen bezahlte man CHF 18 900. Zum Vergleich kostete ein fünftüriger VW Golf GLS 1500 CHF 13 760, ein Audi 100 zwischen CHF 17 790 und 23 370.

Der Rekord E1 war ein Erfolg, bis 1982 wurden 962 218 Exemplare gebaut.

Feinoptimierung zum Schluss

1982 wurde der E1 durch den E2 ersetzt. Obwohl sich die beiden sehr ähnlich sahen, war kaum ein Blechteil gleich geblieben. Das Heck lag etwas höher, die Front war aerodynamischer geworden. Der Feinschliff im Windkanal zahlte sich aus, cw 0,36 war zwar kein Rekordwert im Jahr 1982, aber doch deutlich besser als die 0,41 des Vorgängers.





Das Interieur war mit Instrumenten aus der Senator/Monza-Baureihe aufgewertet worden. Die Materialien wirkten freundlicher, die Lärmisolation war verbessert worden.

Aussen gab es nun Kunststoff-Stossfänger, die auch leichte Rempler ohne bleibende Schäden überlebten. Und auf der Aufpreisliste figurierten erstmals Aluräder.

Von quer auf längs

Neben den bewährten 2-Liter-Motoren kam ein neues 1,8-Liter-Aggregat zum Einsatz, das sich bereits im Kadett und im Manta bewährt hatte. Um den im Kadett quer eingebauten Vierzylinder mit Alu-Querstromkopf im Rekord zu nutzen, musste einiges umkonstruiert werden. So wird etwa der seitlich angebrachte Zündverteiler über einen zusätzlichen Riemen angesteuert.

Als Bonus brachte der moderne 1,8-Liter-Motor eine Gewichtseinsparung von 25 kg und gleichzeitig günstigere Verbrauchswerte. Wer einen Katalysator wollte, musste sowieso zu diesem Vierzylinder greifen.

12,8 Sekunden nahm sich die Katalysatorlimousine mit 100 PS für den Sprint von 0 auf 100 km/h, als Spitzengeschwindigkeit wurden von Auto Motor und Sport damals 179 km/h (erreicht im vierten von fünf Gängen) notiert.

Der praktische Kombi

Von Anfang der Baureihe E1/E2 an gab es den Rekord auch als Kombi Caravan mit Hecktüre. In

dieser Variante war der Wagen unwesentlich länger und höher, auch die Aerodynamik litt etwas unter dem Kombiheck (cw 0,4 anstatt 0,36). Da viele Caravan-Besitzer aber sowieso mit Dachträger unterwegs waren und selten hohe Geschwindigkeiten fuhren, dürfte dieser Nachteil nicht allzu schwer gewogen haben. Viel wichtiger war der wandelbare Innenraum, der sich durch Umklappen der hinteren Sitzbanklehne ergab. Bis 1,96 Meter lange Objekte passten dann in den Kofferraum, 1565 Liter konnten geladen werden, was bei einer maximalen Zuladung von 550 kg (Version 2.0 S) ideale Voraussetzungen für einen vielseitigen Einsatz schaffte. CHF 950 zusätzlich kostete das praktische Kombiheck.

Einer der wenigen Überlebenden

Der Kombi wurde gerne von Handwerkern gekauft, denn seine robuste Natur und die grosszügigen Platzverhältnisse waren echte Pluspunkte. An Extras, die es in der Opel-Preisliste in grosser Auswahl gab, packten die knapp kalkulierenden Käufer meist selten viel dazu. Und genau in diesem Sinne wurde wohl auch der fotografierte blaue Kombi, der fast wie durch ein Wunder im Originalzustand die Jahrzehnte überlebt hat, wohl als einer der Letzten seiner Art bestellt und am 1. Juli 1986 zugelassen.

Weder Radio noch elektrische Fensterheber, Aluräder noch Klimaanlage wurden im Basis-Rekord LS verbaut, einzig die in der Schweiz serienmässig montierte Servolenkung vermittelt ein wenig Luxus. Offenbar hat der Wagen ursprünglich einer älteren Frau gehört, die damit ein paar Mal im Jahr ihr Spinett (eine Variante des Cembalos) transportierte. So kamen nicht allzu viele Kilometer zusammen und auch der nächste Besitzer, ein Oldtimersammler, fuhr nicht weit mit dem Wagen, sodass der Kombi nun gerade gut eingefahren und überaus rüstig für sein Alter ist. Das Interieur wirkt genauso neuwertig wie die Hülle, die immer noch im originalen Blau ohne Metallic-Partikel und Klarlack glänzt.

Nicht unbedingt seniorentauglich

Eine Fahrt im blauen Kombi ist eine erfreuliche Angelegenheit. Dass der Rekord E2 etwas in die

ORPHYDRIVE



Endlich wieder Zeit
für Hobby und Familie



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



Jahre gekommen ist, merkt man, wenn man in den Rückspiegel schaut, denn der tote Winkel ist scheunentorgross, sodass der Kopf weit nach hinten gedreht werden muss, wenn man auf der Autobahn die Spur wechseln will. Für Senioren geeignet ist diese Nackengymnastik nur bedingt.

Ansonsten aber gelingt das Fahren mühelos, die vergleichsweise moderne Technik verhält sich brav und erwartungsgemäss. Weder das Wechseln der Gänge noch das Lenken verlangen nach besonderem Geschick oder überdurchschnittlicher Muskelkraft und laut ist der Rekord auch nicht, wenn man einmal von Reifenabroll- und Gepäckträger-Windgeräuschen absieht. Diese treten aber gerade wegen dem fehlenden Radio umso mehr in den Vordergrund.

Trotz suboptimaler Aerodynamik (montierter Gepäckträger) begnügte sich der Opel auf unserer umfangreichen Probefahrt mit gerade einmal 8,5 Litern Bleifrei 95 auf 100 km, da kann man nicht klagen.

Neidfaktor? Fehlanzeige

Noch selten wurden wir auf Fotofahrten so häufig angelächelt wie bei den Kilometern mit dem Rekord Caravan. Autofahrer schauen zum blauen Kombi rüber und ihr Gesichtsausdruck wechselt fast augenblicklich auf freundlich/lächelnd. Vermutlich denken sie dabei an die Zeiten zurück, als sie selber mit einem solchen Rekord Waren auslieferten oder als sie damit auf der Fondsitzebank durch die Gegend kutschiert wurden. Neid ist nie zu sehen, echte Entzückung immer wieder. Eigentlich wurde der Rekord doch noch gar nicht so lange beendet, trotzdem sieht man diese Autos kaum mehr im Alltagsverkehr. Und ein blauer Kombi war wohl schon vor 30 Jahren die Ausnahme. An Versteigerungen wird er wohl nie Hunderttausende bringen, aber beim Oldtimertreffen oder auf einer Oldtimermesse ist er der heimliche Star.

Text: Bruno von Rotz

Bilder: Balz Schreier, Bruno von Rotz, Werk/Opel, Automobil Revue Archiv AG

**DIE STRASSEN SIND IMMER
BESSER GEWORDEN.
SO WIE WIR.**



**DIE JUBILÄUMS-SONDERSERIE
«125 JAHRE BERLIET»**

Marius Berliet hatte 1894 ein Ziel – jedes Ziel bestens erreichen. Mit der Berliet-Version des T-Modells wird die Fahrt dahin souveräner, dank 520 PS und edel gestepptem Leder-Alcantara-Interieur in Braun-Grau- oder Beige-Grau-Kombinationen. Ganz vorne im Kühlergrill zeigt der Rhombus, was Berliet Renault mitgegeben hat: Innovation ist goldwert.

FRANCE
1894
RENAULT
TRUCKS
renault-trucks.ch





Assistenzsysteme

Kennt die Fahrlehrerschaft alle Schutzengel?

Gerüchte, die Automatisierung solle einst den Menschen ersetzen, halten sich hartnäckig. Sehr lang ist der Weg dahin noch. Und das Handling von Fahrzeugen mit den elektronischen Schutzengeln setzt Wissen voraus und bedarf der Übung.

Das laufend zunehmende Verkehrsaufkommen führt immer wieder zu Stresssituationen für alle Beteiligten. Der Konflikt für Fahrzeugführende entsteht, wenn sich über Jahre aufgebaute menschliche Gewohnheiten und das nicht restlose Vertrauen in neue Assistenzsysteme kreuzen. Alte Gewohnheiten müssen durch neue ersetzt werden. Und das braucht seine Zeit und macht die Fahrinstruktion, den Fahrlehrer, noch wichtiger. Sicherheitsunterstützende Systeme hin oder her: Die Verantwortung bleibt immer beim Fahrzeuglenker.

Aufwand kontra Zeitfaktor

Gerade bei Güter- und Personentransporten ist Zeit ein Dauerthema. Die Transportunternehmer und letztlich die Fahrzeuglenkenden sind nahezu konstant unter Druck: Zeit ist Geld. Alles muss möglichst effizient ablaufen. So auch die Instruktion und Lernen des Handlings mit den immer neueren Assistenzsystemen.

Realität

Technisch betrachtet sind die einzelnen Errungenschaften wahre Wunderwerke. Und wenn Vorteile und Handling einmal verinnerlicht wurden, mutieren sie zu kleinen Wunderwerken im Alltag. Doch ein Haken bleibt. Denn manche Assistenzsysteme führen zu Prozessoptimierungen und erhöhen somit den Druck auf die Chauffierenden.

Faktum

Fahrerassistenzsysteme greifen teilautonom oder autonom in Antrieb, Steuerung oder Signalisierungseinrichtungen des Fahrzeuges ein. Oder sie warnen durch geeignete Mensch-Maschine-Schnittstellen den Fahrer vor oder während kritischer Situationen.

Derzeit sind die Fahrerassistenzsysteme so konzipiert, dass die Verantwortung beim Lenkenden bleibt. Die autonomen Eingriffe können in der Regel übersteuert werden. Fahrzeuglenkende Personen werden dadurch nicht entmündigt.

Hierfür gibt es vorwiegend drei Gründe. Der Gesetzgeber nimmt die Fahrer in die Pflicht, jederzeit die Verantwortung für die Führung seines Fahrzeuges zu behalten. Einige Systeme lassen eine ausreichende Zuverlässigkeit bei der Erkennung, Klassifikation und Interpretation vermissen. Und



Die MirrorCam überträgt das Bild auf das Display in der A-Säule.

Distanzlinien ermöglichen dem LKW-Fahrer das bessere Einschätzen der Umgebung und der Abbiegeassistent hilft beim Minimieren von Unfällen.

letztlich fehlt bei vielen Käufern solcher Fahrzeuge noch die Akzeptanz für «entmündigende» Systeme im Ernstfall.

Assistenzsysteme

Daimler spielt bei FAS schon länger in der oberen Liga. Kamerasysteme ersetzen Aussenspiegel. Wir hatten die Möglichkeit, mit dem neuen Mercedes-Benz Actros unterwegs zu sein. Mit dem Model Actros setzt der Daimler-Konzern neue Maßstäbe im Fernverkehr.

Das Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks punktet mit inneren Werten. Ein Grossteil der Neuerungen wurde mit dem Ziel entwickelt, Fahrer, Kunden und die Gesellschaft spürbar voranzubringen. So gibt der neue Mercedes-Benz Actros mit dem Multimedia-Cockpit, der MirrorCam statt Aussenspiegeln, weiterentwickelten Sicherheitssystemen oder teilautomatisiertem Fahren passende Antworten auf Themen wie Sicherheit, Kraftstoffeffizienz und Verfügbarkeit.

Active Drive Assist

Ein Meilenstein in der LKW-Entwicklung. Der Ac-

tive Drive Assist ermöglicht ein teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Das System orientiert sich mithilfe einer Kamera an den Markierungen auf der Fahrbahn und übernimmt unter bestimmten Bedingungen die Längs- und Querverführung des Lastwagens. Der Active Drive Assist kann den Lkw selbstständig lenken, bremsen und beschleunigen. Allerdings ist der Active Drive Assist weiterhin ein Assistenzsystem, das den Fahrer unterstützt, es entlässt ihn nicht aus seiner Verantwortung für das Verkehrsgeschehen.

MirrorCam statt Aussenspiegel

Haupt- und Weitwinkelspiegel werden durch die serienmässige MirrorCam ersetzt. Für Sicherheit, Fahrzeughandling und Aerodynamik bedeutet die MirrorCam eine enorme Verbesserung. Das System besteht aus zwei nach hinten gerichteten Kameras, deren Bilder auf zwei Displays an den A-Säulen im Fahrerhaus angezeigt werden. Sie unterstützen den Fahrer durch spezielle Distanzlinien zur besseren Einschätzung des rückwärtigen Verkehrs oder beim Rangieren, Abbiegen und beim Spurwechsel. Durch den Wegfall der herkömmlichen Spiegel wird die Rundumsicht erheblich verbessert.

Fussgänger und Radfahrer

Es geht um besseren Schutz für alle Verkehrsteilnehmer – der optimierte Abbiegeassistent nutzt Displays der MirrorCam. Der Abbiegeassistent ist derzeit das einzige voll in die Fahrzeugarchitektur integrierte System seiner Art. Er kann die Wahrscheinlichkeit gefährlicher Unfälle auf der Beifahrerseite beim Abbiegen oder Spurwechsel nach rechts minimieren. Die Informationen von MirrorCam und Abbiegeassistent sind an einem Ort auf den Displays der MirrorCam gebündelt.

Notbremsungen

Mit Active Brake Assist 5 reagiert das weiterentwickelte System dank der Kombination von Radar- und Kamerasystem noch besser auf Personen. Ob er einen Menschen oder stehendes oder vorausfahrendes Fahrzeug erkennt – der Active Brake Assist 5 unterstützt den Fahrer, wenn ein Auffahrunfall droht. Im Bedarfsfall auch mit einer automatisierten Vollbremsung.

Kraftstoffverbrauch

Automatisch Spritsparen – jetzt auch abseits der Autobahn im Überlandverkehr mit dem neuen Predictive Powertrain Control. Der Kraftstoffverbrauch des neuen Actros wurde im Vergleich zum Vorgänger deutlich gesenkt. Massgeblichen Anteil daran hat die erweiterte Tempomat- und Getriebesteuerung PPC. Beim Spritsparen helfen aerodynamische Verbesserungen durch die MirrorCam und neue Endkantenklappen.

App Portals, virtuellen Schaltern sowie zur Darstellung des neuen Navigationssystems. Für den Unternehmer wertvoll ist die Echtzeitkontrolle des LKW über Fleetboard und Mercedes-Benz Uptime dank Truck Data Center.

Beitrag, Bilder:

Rolf Grob, Publikationen Mobilität®, CH-Winterthur;

Quelle, weitere Bilder: Daimler Mercedes-Benz

Mit dem Multimedia-Cockpit alles im Überblick. Assistenzsysteme unterstützen Fahrer, Kunden und Gesellschaft.

Vernetzung und intuitive Bedienung

Das neue Multimedia-Cockpit bringt dem Fahrer mit Apple CarPlay oder Android Auto völlig neue Bedienungsmöglichkeiten und gesteigerten Bedienkomfort. Zum Multimedia-Cockpit gehören zwei grosse Displays. Das Primärdisplay ersetzt das herkömmliche Kombiinstrument. Hier werden sämtliche Assistenzsysteme und die neue Verkehrszeichenerkennung angezeigt. Ein zweiter Touchscreen in der Brüstung dient der Bedienung von ausgewählten Apps des Mercedes-Benz Truck



Gesucht für Festanstellung:

Fahrlehrer/in Kat. B mit «Transport Hintergrund»

Wir sind:

- Die spezialisierte Fahrschule auf schweren Fahrzeugen in der Ostschweiz mit Standorten in Altstätten, St. Gallen, Uzwil und Vaduz (FL).
- Ein familiäres, professionelles und hoch motiviertes Team mit mehr als 40 Jahren Fahrschul-Erfahrung.

Wir suchen:

- Fahrlehrer/in mit Ausbildungs-Erfahrung in der Kat. B und BE – im besten Fall hast du bereits Erfahrung im Fahrunterricht auf der Kat. C und D
- Zertifizierte/r Ausbilder/in mit SVEB 1-Zertifikat
- Möglichst umfangreiche Transport-Erfahrung im Güter- (Kat. C, CE) und Personentransport (Kat. D)
- Freude am Theorieunterricht erteilen (sowohl an Tages-, als auch Abendkursen)
- Bereitschaft in der tiefen Ostschweiz zu wohnen (Region St. Gallen oder St. Galler Rheintal)

Wir bieten:

- Festanstellung als Fahrlehrer/in
- Erteilen von Theorieunterricht der Kategorien C / D / C1 / D1
- Erteilen von Fahrlektionen der Kategorie B und BE
- Wir bieten dir diverse Weiterbildungsmöglichkeiten: Staplerinstructor/in, Lastwagen- und Carfahrlehrer/in zu werden

Trete noch heute in Kontakt mit a.gschwend@eurodriver.ch – wir freuen uns auf deine Bewerbung!

www.eurodriver.ch
Die Truck- und Bus-Fahrschule.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Der Bundesrat

Bern, 26. Juni 2019

Vereinfachung der Verfahren für Berufschaffere und -chauffeusen

Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulates der FDP-Liberalen Fraktion

Bewilligungsverfahren vereinfacht

Vier Ausweise über eine Plattform bestellen

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat geprüft, wie die Verfahren zur Erlangung der verschiedenen Legitimationsausweise für Berufschaffere und -chauffeusen vereinfacht werden können. Insbesondere wurde abgeklärt, ob ein Zusammenlegen von Legitimationsausweisen möglich wäre.

Berufschaffere und -chauffeusen benötigen je nach Art ihrer Tätigkeit bis zu vier verschiedene Legitimationsausweise: einen Führerausweis zum Führen des Fahrzeuges, einen Fähigkeitsausweis zum Transportieren von Gütern oder Personen, eine Fahrerkarte für den Betrieb des digitalen Fahrtschreibers sowie eine ADR-Bescheinigung zur Beförderung gefährlicher Güter.

Die Prüfung ergab, dass eine Integration der Fahrerkarte oder der ADR-Bescheinigung in andere Legitimationsausweise nicht möglich ist. Für diese beiden Dokumente bestehen internationale Vorgaben. Gemäss diesen müssen die Fahrerkarte und die ADR-Bescheinigung eigenständige Dokumente sein.

Eine Integration des Fähigkeitsausweises in den Führerausweis ist zwar möglich. Sie hätte aber den Nachteil, dass Inhaber und Inhaberinnen eines Fähigkeitsausweises bei dessen periodischen Erneuerung alle fünf Jahre mehr als heute bezahlen müssten. Die Kosten und damit die kantonalen Gebühren für die Erneuerung eines Führerausweises (mit oder ohne Fähigkeitsausweis) sind höher als für die Erneuerung des Fähigkeitsausweises.

Eine sofortige Integration würde zudem bei den Kantonen zu hohen Umstellungskosten führen. Wenn jedoch das Zusammenführen der beiden Ausweise nicht sofort, sondern erst ab 2025 im Rahmen der von den Kantonen ohnehin geplanten Umstellung des Druckverfahrens beim Führerausweis erfolgt, verursacht die Integration des Fähigkeitsausweises in den Führerausweis keine Zusatzkosten. Bei der Umstellung vom Thermodruck- auf das Laserdruckverfahren müssen die kantonalen Stellen ohnehin die Druckerhardware neu beschaffen und das Layout des Führerausweises sowie das Rohmaterial und die Druckersoftware erneuern. Die Vor- und Nachteile einer allfälligen Integration sind gegeneinander abzuwägen.

Kurzfristig realisiert werden soll jedoch ein Single Point of Contact (SPoC). Berufsfahrer und -fahrerinnen sollen die vier Ausweise über eine einzige Plattform bestellen können. Auch Fragen sollen sie künftig über diese gemeinsame Plattform stellen können. Diesen SPoC können das ASTRA und die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) bis Ende Februar 2020 realisieren.

Die ausführliche Version finden Sie unter: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20143301> oder auf www.fl-portal.ch

Beitrag und Bild: Werner Kirschbaum
Quelle: www.parlament.ch

Plus de réussite au «Sensi» avec

let's drive

Livrets élève

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



Manuel animateur

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



DVD/USB-Stick

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



www.vku-letsdrive.ch

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

let's drive

Enseignement multimédia de la circulation routière



Statistique 2018 des accidents de la route

Légère hausse du nombre de victimes

L'année dernière, 233 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses, soit trois de plus qu'en 2017. Les conducteurs de vélos électriques ont été davantage touchés. En revanche, le nombre de motocyclistes, de cyclistes et de piétons tués a diminué.

En 2018, 233 personnes ont trouvé la mort sur les routes suisses. Ainsi, 79 personnes se sont tuées dans un accident de voiture, 42 à moto, 27 à vélo et 12 à vélo électrique. Parmi les piétons, 43 personnes ont été victimes d'un accident mortel. Le nombre de blessés graves a augmenté de 6% et s'est établi à 3873 personnes.

Occupants de voitures de tourisme

En 2018, un décès de plus a été à déplorer par rapport à l'année précédente. Au total, 79 occupants de voitures de tourisme ont été tués; 797 ont été grièvement blessés, soit environ 2% de plus qu'en 2017 (781 blessés graves).

Personnes tuées sur les autoroutes/semi-autoroutes

Le nombre de tués sur les autoroutes ou les semi-autoroutes suisses a diminué l'année dernière. Au total, 23 personnes y ont perdu la vie, soit 9 de moins qu'en 2017.

Piétons

Par rapport à l'année précédente, le nombre de personnes fauchées mortellement sur les passages pour piétons a fléchi. La proportion de seniors parmi les victimes d'accident a nettement diminué. Par contre, en 2018, le nombre de personnes tuées en dehors d'un passage pour piétons s'est accru (+9). 537 piétons ont été grièvement blessés, soit un de plus qu'en 2017.

Davantage d'accidents mortels à vélo électrique

S'agissant des deux-roues, la tendance est mitigée. Si le nombre de motocyclistes et de cyclistes tués s'est inscrit à la baisse (avec respectivement 42 [-9] et 27 [-3] décès), le nombre de tués à vélo électrique a augmenté en 2018, passant de 7 à 12 personnes. Par ailleurs, 1068 motocyclistes (+2%), 877 cyclistes (+7%) et 308 conducteurs de vélos électriques (+38%) ont été grièvement blessés.

Avec 321 victimes d'accidents graves (personnes tuées ou grièvement blessées), une valeur encore jamais atteinte jusqu'ici a été enregistrée en 2018 chez les conducteurs de vélos électriques. Parmi eux, 236 personnes

TRAVAILLEZ-VOUS DÉJÀ AVEC UNE TABLETTE ?



LE PASSAGE DU PAPIER AU NUMÉRIQUE PRÉSENTE DE NOMBREUX AVANTAGES - PROFITEZ-EN.
PASSEZ À LA PROCHAINE ÉTAPE ET PROFITEZ DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS POUR VOUS ET VOS ÉLÈVES.
ENTHOUSIASME PRÉPROGRAMMÉ !

LE MEILLEUR RAPPORT QUALITÉ/PRIX | LA SOLUTION LA PLUS COMPLÈTE



QualiDrive

En coopération avec : *bfu*
bpa
upi

by autoecole.ch

SEULEMENT
CHF 20.- PAR MOIS



QUALIDRIVE

**ACCOMPAGNE-
MENT NUMÉRIQUE
DE LA FORMATION PRATIQUE**

QualiDrive est synonyme de mise en réseau numérique des moniteurs d'auto-école, des élèves conducteurs et des véhicules.



QUALIDRIVE_ADMIN

**L'ADMINISTRATION
DES AUTO-ÉCOLES
NUMÉRISÉE, OPTIMISÉE
ET ORGANISÉE**

QualiDrive_Admin est le complément idéal pour numériser et optimiser toutes sortes de tâches administratives.



QUALIDRIVE_LABEL

**LABEL DE QUALITE,
PUBLICITE, VENTE**

La coopération avec QualiDrive présente également des avantages commerciaux pour les auto-écoles.

Afin de vous en convaincre, faites en le test sans aucun engagement de votre part.

INFO: WWW.AUTOECOLE.CH/MONITEUR OU TEL: 032 588 50 14

CTM^{ALDER} AG

Glutz-Blotzheim-Strasse 3
CH - 4500 Solothurn
info@ctmalder.ch

079 823 01 00

032 588 50 10

info@autoecole.ch

Nos partenaires :



roulaient avec un vélo électrique lent et 85 avec un vélo électrique rapide. Le nombre de victimes d'accidents graves chez les seniors de 65 ans et plus a connu une progression particulièrement marquée par rapport à 2017, passant de 45 à 106 personnes. La plupart d'entre elles ont eu un accident au guidon d'un vélo électrique lent (98 victimes d'accidents graves, soit 39 de plus qu'en 2017). La plus forte hausse du nombre de victimes d'accidents graves avec un vélo électrique rapide a été recensée dans la classe d'âge des 35-54 ans. Au total, 45 personnes de cette tranche d'âge ont eu un accident avec un vélo électrique rapide, soit 21 de plus que l'année précédente.

En comparaison internationale, la Suisse fait figure de bon élève en matière de sécurité routière. Pour continuer d'améliorer cette dernière, notamment au profit des conducteurs de vélos électriques, l'OFROU réfléchit à diverses mesures, parmi lesquelles l'introduction de l'allumage obligatoire des phares et de l'obligation pour les vélos électriques rapides de disposer d'un tachymètre. Il est prévu de mettre ces mesures en consultation en 2019.

Source: astra.admin.ch

Foto: Rega

Victimes 2018



A PIED
2137



A VELO
4676



A MOTO
3663



EN VOITURE
9728



Incidenti stradali

Vittime in lieve aumento nel 2018

Sono 233 le persone che nel corso del 2018 hanno perso la vita sulle strade svizzere, tre in più rispetto all'anno precedente. Si è registrato un aumento fra i conducenti di e-bike, mentre è calato il tasso di mortalità per motociclisti, ciclisti tradizionali e pedoni. Il numero di feriti gravi è salito di 219 unità a 3873.

Nel 2018 gli incidenti sulle strade svizzere hanno causato 233 decessi. 79 persone hanno perso la vita a bordo di automobili, 42 con motocicli, 27 su biciclette, 12 su e-bike, 43 erano pedoni. Il numero di feriti gravi è salito del 6 per cento, attestandosi a 3873.

A bordo di automobili

Nel 2018 il numero di morti è aumentato di un'unità, per un totale di 79. Sono stati invece 797 i feriti gravi, circa il 2 per cento in più rispetto all'anno precedente (781).

Decessi su autostrade e semiautostrade

Su autostrade e semiautostrade svizzere è stato registrato un calo della mortalità, con 23 casi, 9 in meno rispetto all'anno precedente.

Pedoni

Anche il numero di pedoni investiti mortalmente sulle strisce è diminuito, in particolare modo fra gli anziani. Sono aumentate invece le vittime al di fuori degli attraversamenti pedonali (+9 morti); 537 i feriti gravi (uno in più rispetto all'anno precedente).

Aumentano gli incidenti mortali con e-bike

La tendenza per le due ruote è contrastante: se da un lato sono calati i decessi fra motociclisti e ciclisti (rispettivamente 9 e 3 in meno, per un totale di 42 e 27), dall'altro sono aumentate le vittime fra conducenti di e-bike, passate da 7 a 12. Per quanto riguarda i feriti gravi il bilancio è di 1068 motociclisti (+2%), 877 ciclisti (+7%) e 309 conducenti di e-bike (+38%).

I 321 morti e feriti gravi fra gli utenti di bici elettriche, di cui 236 per la categoria dei modelli lenti e 85 per quelle veloci, rappresentano un nuovo record. Particolarmente elevato l'aumento degli anziani (≥ 65 anni di età) coinvolti, 45 in più rispetto al 2017, per un totale di 106, prevalentemente con e-bike lente (98 unità, pari a un aumento di 39). In termini assoluti, l'incremento maggiore fra gli infortunati in sella a bici elettriche veloci si è evidenziato nella fascia compresa tra i 35 e i 54 anni, con 45 unità (21 in più rispetto all'anno precedente).

Nel confronto internazionale la Svizzera presenta un buon livello di sicurezza stradale, che va tuttavia ulteriormente migliorato, in particolare per gli utenti di biciclette elettriche. A tale proposito sono al vaglio dell'USTRA una serie di misure, tra cui l'introduzione dell'obbligatorietà delle luci diurne e del tachimetro per le e-bike veloci. I provvedimenti saranno posti in consultazione presumibilmente nel 2019.

Fonte: astra.admin.ch

Foto: Rega

Vittima 2018



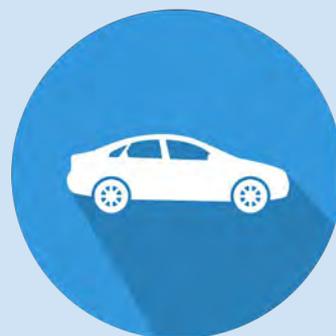
A PIEDI
2137



IN VELOCIPEDE
4676



IN MOTO
3663



IN AUTOMOBILE
9728

Inserenten	Seite
Brunner Medien AG	23/33
Continental Suisse AG	17
CTM Alder AG, Solothurn	5/35
Driveswiss AG, Wohlen	15
druckdrache.ch	11
Eurodriver AG, Altstätten	31
Eventcenter Seelisberg AG	9
Eco-Fahrschule Fairplay, Basel	11
Grädel AG	19
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofen	40
Knaus Weiterbildung, Grub	15
Localsearch, Zürich	2
Orphis, St. Gallen	27
Renault, Urdorf	22
Renault Trucks, Dietikon	28
Sanpool, Basel	19
Trütsch Fahrzeug-Umbauten, Kloten	13

Autoren	Seite
Borowski, Thomas	20
Grob, Rolf	29
Guerrini, Ravaldo	6, 12, 16
Kirschbaum, Werner	10, 14, 18, 32
Lehmann, Philip	39
von Rotz, Bruno	24

Verlag

Inserate:

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

Abos und Adress-Mutationen:

FL-Magazin, Brunner Medien AG,
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Claudia Lapierre, Tel. 041 318 34 77
c.lapierre@bag.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: 3872 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-Magazin

Redaktionsschluss 15. November 2019
Erscheinungstermin 6. Dezember 2019



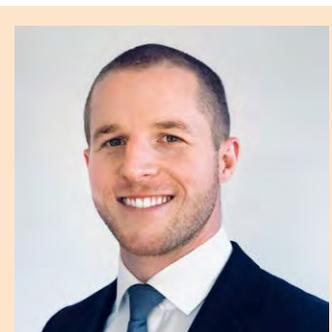
Die Ersten werden die Ersten sein

Ihre Fahrschule kann sich sehen lassen, Sie haben zufriedene Kunden, tolle Bewertungen, eine eigene Homepage und Profile bei Facebook und Instagram? Alles richtig gemacht, herzlichen Glückwunsch. Aber wie sieht es mit der Auffindbarkeit Ihrer Fahrschule in den Suchergebnissen bei Google oder auf Vergleichsplattformen der Schweiz aus?

Sind Sie irgendwo zu finden? Gut, immerhin. Aber dabei sein ist gerade hier nicht alles! Neueste Studien zum Suchverhalten auf Google legen nahe, dass gute 70 % der Suchmaschinen-Nutzer nur die erste Seite der Suchergebnisse betrachten. Die Hälfte davon klickt auf das erste Ergebnis, das angezeigt wird. Treffer auf den Positionen zwei und drei werden nur noch von jedem zehnten Nutzer beachtet, alle Treffer darunter fallen fast niemandem mehr auf.

Das heisst im Klartext: Das Ranking beeinflusst sehr deutlich die Klick-

rate! Je weiter unten Sie stehen, desto weniger Aufmerksamkeit erhalten Sie. Sorgen Sie dafür, dass Sie unter den Top-3-Treffern zu finden sind. Wenn nötig auch mit einem kleinen Investment: Versuchen Sie sich doch mal an Google Ads, Premiumplatzierungen oder Rankingpunkten und beobachten Sie – nur auf Probe – einmal, wie sich eine höhere Platzierung in den Suchergebnissen auf Ihren Zulauf an neuen Fahrschülern auswirkt. Wer nicht wagt, der gewinnt nicht!



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.



35% RABATT



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



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



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



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



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

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

FREE
APP



Mehr Infos und Bestellungen:



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

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


verkehrstheorie.ch