Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
4/2020







AusbildungAutomatisiertes Fahren



Plug-in-Hybride Mehr CO₂-Ausstoss



Klassik
Die Borgward-Geschichte



Jetzt Ihren Werbebanner buchen!

Top-Platzierung, mehr Aufmerksamkeit, mehr Kunden dank fahrlehrervergleich.ch.

Gerne beraten wir Sie jederzeit kostenlos und unverbindlich unter +41 58 274 70 00 oder per Email an banner@localsearch.ch

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

Toni Heller Tel. 041 318 34 85 t.heller@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:

fl-portal.ch Daniel Reinhard www.fraunhofer.de

Lieber, guter Weihnachtsmann

Leg jetzt deine Maske an Mach dich auf den langen Weg Über Stock und Stein und UVEK.

Denk an all die E-Bike-Lenker An alle Alter, alle Gender E-Bike-Fahren ist gefährlich Denn die Kenntnisse sind spärlich.

Theorie mit i-Learn heute
Das ist gut für manche Leute
Auswendig lernen und dann schnell
Ab zur Prüfung, geht doch, gell?

Im VKU mit Maske schwitzen Soll vor Covid-19 schützen Denk an unseren Bundesrat Steh ihm bei mit Rat und Tat.

Denk auch an die Pharma-Leute Denn sie wittern fette Beute Bald schon kommt das grosse Impfen Vorbei ist dann das viele Schimpfen.

Lieber, guter Weihnachtsmann Spute dich und fahr sodann Schalte noch dein Navi ein Dann wirst du sicher pünktlich sein.

Verlag und Redaktion bedanken sich für Ihre Treue und wünschen Ihnen ein gesundes Jahr 2021!

Lil

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter FL-Magazin











Gesetz

6 Neue Verkehrsregeln 2021: Das muss die Fahrlehrerschaft wissen

Ausbildung

12 Automatisiertes Fahren: Was Fahrschüler in Zukunft können müssen

Antriebstechnik

- 14 Jeder fünfte Neuwagen fährt elektrisch
- 16 Studie zu Plug-in-Hybriden: Bis zu vier Mal mehr CO₂-Ausstoss

Statistik

18 E-Bike: Wieder mehr Schwerverunfallte

Klassik

19 Die Borgward-Geschichte

Nutzfahrzeuge

- 24 Interessant für LKW-Fahrschulen: Nur neu reicht heute nicht mehr
- 28 Partie française
- 34 Parte italiana
- 39 Online-Ratgeber



24



READY FOR A NEW CHALLENGE?





Neue Verkehrsregeln 2021

Das muss die Fahrlehrerschaft wissen

Im zweiten Teil nimmt FL-Magazin die wichtigen Änderungen der Verkehrszulassungsverordnung VZV unter die Lupe.

Während die Fahrlehrerschaft die vielen Änderungen von VRV, SSV und VZV umsetzen muss, hat der Bundesrat im August 2020 ein Revisionspaket zum Strassenverkehrsrecht in die Vernehmlassung geschickt. Es umfasst eine neue Anpassung des Strassenverkehrs- und des Ordnungsbussengesetzes sowie die Revision von acht Verordnungen. Mit der Teilrevision des Strassenverkehrsrechts stellt der Bundesrat die Weichen für die Verkehrssicherheit der nächsten Jahrzehnte. Nun hat die bfu zum Revisionspaket des Bundesrates Stellung genommen und unterstützt auch Anliegen der Fahrlehrerschaft.

Wichtige Instrumente für mehr Verkehrssicherheit lässt das Revisionspaket lauf bfu ausser Acht: die einfachere Umsetzung von Tempo 30 und die obligatorische Nachschulung für Verkehrsdelinquenten. Sie fordert Anpassungen

für das automatisierte Fahren, die Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre und keine weitere Abschwächung der WAB-Kurse. Das FL-Magazin wird Sie dazu weiter informieren.

Änderung der Verkehrszulassungsverordnung VZV

VZV Art. 6, Mindestalter für das Führen von Motorfahrzeugen beträgt in der Unterkategorie A1:

- 15 Jahre für Kleinmotorräder 45 km/h / 50 ccm / 4 kW
- 16 Jahre für Motorräder bis 125 ccm / 11 kW max.
- 17 Jahre für die Kategorien B und BE
- 18 Jahre für die Kategorien A, C, CE, B1, C1, E

VZV Art. 10, Kurs über lebensrettende Sofortmassnahmen

Wer sich zur Prüfung der Basistheorie für den Erwerb eines Lernfahrausweises der Kategorien A oder B oder der Unterkategorien A1 oder B1 anmeldet, muss die Teilnahme an einem Kurs über lebensrettende Sofortmassnahmen nachweisen. Der Kurs darf nicht länger als sechs Jahre zurückliegen.

VZV Art. 13, Basistheorie

Mit der Prüfung der Basistheorie stellt die Zulassungsbehörde fest, ob der Gesuchsteller über die Kenntnisse nach Anhang 11, Ziffer II.1 verfügt. Diese Prüfung kann frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters abgelegt werden. Wer den Führerausweis der Spezialkategorien F, G oder M erwerben will, legt eine Prüfung der Basistheorie ab, welche der entsprechenden Fahrzeugkategorie angepasst ist. Eine bestandene Prüfung der Basistheorie ist unbeschränkt gültig. Wer nach der Annullierung des Führerausweises auf Probe ein neues Gesuch für einen Lernfahrausweis stellt, muss die Prüfung wiederholen.

VZV Art. 15, Erteilung

Der Lernfahrausweis der Kategorie A wird für Motorräder (einschliesslich Seitenwagen) mit einer Motorleistung bis 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht bis 0,20 kW/kg erteilt. Diese Leistungsbeschränkung gilt nicht bei a. Lernenden der beruflichen Grundbildung «Motorradmechaniker/in EFZ», die von einem Fahrlehrer der Kategorie Aausgebildet werden; b. Personen, die in Kursen der Polizei auf Motorrädern ausgebildet

werden; c. Verkehrsexperten im Rahmen ihrer Aus- und Weiterbildung.

Der Lernfahrausweis der Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung wird Personen erteilt, die den Führerausweis der Kategorie A mit Leistungsbeschränkung seit mindestens zwei Jahren besitzen und Fahrpraxis nach Artikel 8, Absatz 6 nachweisen können.

In die Kategorie Aunbeschränkt ist kein Direkteinstieg möglich. Auch der prüfungsfreie Aufstieg von der Kategorie A 35 kW zur Kategorie A unbeschränkt entfällt.

Weisungen des ASTRA vom 9. Oktober 2020

Zum prüfungsfreien Erwerb der Kategorie A für Motorräder mit unbeschränkter Motorleistung: Werfolgende Anforderungen kumulativ erfüllt, kann bis zum 30. Juni 2021 vom prüfungsfreien Aufstieg profitieren: Sie oder er hat vor dem 1. Januar 2021 einen Lernfahrausweis der Kategorie A beschränkt erworben, mit diesem die praktische Führerprüfung bis 30. Juni 2021 bestanden und weist eine klaglose Fahrpraxis in den letzten zwei Jahren vor der Einreichung des Gesuchs um Aufhebung der Leistungsbeschränkung nach.

Da Einträge in den Lernfahrausweisen der Kat. A1/ A ab dem 1.1.2021 nicht mehr gültig sind, müssen diese geändert werden.

.magain -	Catégorie - Categoria	
und eir		otorleistung <mark>von mehr als 35 kW</mark> Motorleistung und Leergewicht
Décisions de	der Behörde (Text s. Seite 4) Fautonte (texte a la page 4) l'autontà (testo a pagina 4)	Verlängerungen Prolongations Proroghe
114 Die 07.12.20 Motorrac 07.12.20 Stempel	21 verlängert wenn o I-Fahrschüler zwisch 20 abgeschlossen u + Unterschrift) einge	nfahrausweises wird bis die praktische Grundschulung für en dem 07.08.2020 und dem nd im Lernfahrausweis (Datum,
Unterste	ht nicht dem Führera	usweis auf Probe
Zu neuer Prü	ht nicht dem Führera	
Zu neuer Prü	tung zyrückgewiesen	
Zu neuer Prü Renvoyé pou	tung zurückgewiesen nouvel examen/Rinsandato p	er nuovo esame
Zu neuer Prü Renvoyé pou	tung zurückgewiesen nouvel examen/Rinsandato p	er nuovo esame
Zu neuer Prü Renvoyé pou	tung zurückgewiesen nouvel examen/Rinsandato p	er nuovo esame
Zu neuer Prii Renvoyl pou ArvGenne	tung zurückgewiesen nouvel examen/Rinsandato p	er nuovo estame Der Espente/Esspert/Esperto

Leerge Alterajo	ohr unbeschränkt)	
Décisions de	der Behörde (Text s. Seite 4) l'autorité (texte à la page 4) l'autorità (testo a pagina 4)	Verlängerungen Prolongations Proroghe
114 Die 22.09.20 Motorrac 22.09.20	21 verlängert wenn d d-Fahrschüler zwische 20 abgeschlossen un	fahrausweises wird bis e praktische Grundschulung für n dem 22.05.2020 und dem d im Lernfahrausweis (Datum,
Stempel 35kW	+ Unterschrift) einget	agen ist.
35kW	+ Uniterscriniti) einget bing pulickgewiesen er rogere eagreen/filmandato oe	
35kW	llung zurückgewiesen	
35kW Zu neuer Prü Renvoyé pou	fung zulückgewiesen r nouvel exament/filmandato pe	nuovo esame
25 never Prú Renvoyê po: Art/Genre	fung zulückgewiesen r nouvel exament/filmandato pe	NUGO etame Del Esperiol reposit perto

Kategorie - Catégorie - Categoria

Nanegorie - I	Catégorie - Categoria	
125ccm vmax 4	(vor dem 16.erfüllten	raum von nicht mehr als Lebensjahr, Kleinmotorrad, und einer Motorleistung von
Décisions de	Fautorité (texte à la page 4)	Verlangerungen Prolongations Proroghe
114 Die 25.11.20 Motorrad	d-Fahrschüler zwischen	
	119 abgeschlossen und + Unterschrift) eingetra	im Lemfahrausweis (Datum, gen ist.
Stempel		gen ist.
Stempel	+ Unterschrift) eingetra	gen ist.
Zu neuer Pri Renvoyé po	Unterschrift) eingetrag ting zurückgewesen er rouvel extreor/Rinandato per ni er rouvel extreory/Rinandato per ni er rouvel extreory/Rinand	gen ist.
Zu neuer Pri Renvoye poi Art/Genre	Unterschrift) eingetrag ting zurückgewesen er rouvel extreor/Rinandato per ni er rouvel extreory/Rinandato per ni er rouvel extreory/Rinand	por esame Der Expensit sepentit perso

Weisungen des ASTRA vom 25. Mai 2020

Wer ab dem 1. Januar 2021 einen PGS-Kurs besucht und abschliesst und später einen Lernfahrausweis der gleichen oder einer höheren Motorradkategorie beantragt, erhält einen zwölf Monate gültigen Lernfahrausweis.

VZV Art. 18, Kurs über Verkehrskunde

Wer den Führerausweis der Kategorien A oder B oder der Unterkategorien A1 oder B1 erwerben will, muss die Teilnahme an einem Kurs über Verkehrskunde nachweisen können. Die Kursbescheinigung ist ab dem Datum des Kursabschlusses unbeschränkt gültig. Die Kursteilnahme setzt den Besitz eines Lernfahrausweises voraus.

Kursgestaltung VKU

Der achtstündige Kurs wird in vier Unterrichtsblöcke (Doppellektionen) unterteilt.

- 1. Teil: Verkehrssehen
- 2. Teil: Verkehrsumwelt
- 3. Teil: Verkehrsdynamik
- 4. Teil: Verkehrstaktik

Der Unterricht ist auf mindestens zwei Tage zu verteilen und beginnt zwingend mit dem Unterrichtsblock 1. Die Unterrichtsblöcke 2 bis 4 können in beliebiger Reihenfolge besucht werden.

Lehrmittel

Die Unterrichtsmaterialien müssen die zu vermittelnden Lerninhalte möglichst realitätsnah illustrieren. Es sind vorwiegend multimediale und interaktive Lehr- und Lernmittel einzusetzen.

Die folgenden Themen sind zusätzlich aufgenommen worden:

- Verkehrsbewegungslehre: Bahnübergänge (Verhalten bei blinkendem Rotlicht), Rettungsgasse.
- Einnahme von Alkohol, Arznei- oder Betäubungsmitteln: Lernende können Gefahren, Wirkungen und Folgen erläutern sowie gesetzliche Bestimmungen und Sanktionen in Erinnerung rufen.
- Unfallanalysen: Lernende werden sich bewusst, dass ein Verkehrsunfall nicht nur für die Verursachenden Folgen hat, sondern vor allem das Opfer und seine Angehörigen stark belastet.

VZV Art. 19, Praktische Grundschulung für Motorrad-Fahrschüler

1 Wer den Führerausweis der Kategorie A oder der Unterkategorie A1 erwerben will, muss innert vier Monaten seit der Erteilung des Lernfahrausweises die praktische Grundschulung bei einem Inhaber der Fahrlehrerbewilligung der Kategorie A absolvieren.



Wird ein neuer Lernfahrausweis ausgestellt, muss die praktische Grundschulung nicht wiederholt werden. Es werden nur zwei LFA ausgestellt.

- **2** Bewerber um den Führerausweis der Kategorie A dürfen die praktische Grundschulung nicht mit Fahrzeugen der Unterkategorie A1 absolvieren.
- **3** Die praktische Grundschulung dauert zwölf Stunden, für Personen, welche im Vorbesitz der Kategorie A1 sind, vier Stunden.
- **4** Der Fahrlehrer muss dem Fahrschüler schriftlich bestätigen, dass er an der praktischen Grundschulung teilgenommen und die Kursziele erreicht hat.

Weisungen des ASTRA vom 25. Mai 2020

Wer den Führerausweis der Unterkategorie A1 vor dem 1. Januar 2021 erworben hat und die Kategorie A erwerben will, muss während der Gültigkeitsdauer des Lernfahrausweises einen PGS-Kurs absolvieren, der vier Stunden dauert und praktische Übungen zum sicheren Kurvenfahren enthält.



Neuerungen für die praktische Grundschulung der Motorräder Kursteile

Wer noch keine Motorradkategorie besitzt, muss die Kursteile 1 bis 3 nach Anhang absolvieren. Die Kursteile dauern je vier Stunden. Die Reihenfolge der Kursteile 1, 2 und 3 muss eingehalten werden.

Wer den Führerausweis im Kreditkartenformat der Unterkategorie A1 vor dem 1. Januar 2021 erworben hat und den Führerausweis der Kategorie A erwerben will, muss während der Gültigkeit des Lernfahrausweises den Kursteil 3 absolvieren.

Kursgruppen

Teilnehmende mit einem Kleinmotorrad (Höchstgeschwindigkeit 45 km/h, Hubraum maximal 50 cm³ oder Leistung 4 kW) sollen für den Kursteil 3 in eine eigene, homogene Kursgruppe eingeteilt werden. Gemischte Gruppen soll es nur dann geben, wenn der Kursveranstalter nicht genügend Teilnehmende für eine reine Kleinmotorradgruppe findet. Das Rahmenprogramm wurde in den neuen Weisungen in allen Kursteilen angepasst.

Prüfungsfahrzeuge

Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung:

Motorrad ohne Seitenwagen mit einer Motorleistung von mehr als 35 kW oder einem Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht von mehr als 0,20 kW/kg und zwei Sitzplätzen.

Kategorie A mit Leistungsbeschränkung:

Motorrad ohne Seitenwagen mit einer Motorleistung von höchstens 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht von höchstens 0,20 kW/kg und zwei Sitzplätzen, ausgenommen sind Motorräder der Unterkategorie A1.

Weisungen des ASTRA vom 9. Oktober 2020

Prüfungsfahrzeug der Kategorie A für Motorräder mit unbeschränkter Motorleistung

Inhaber/innen eines gültigen Lernfahrausweises der Kategorie A unbeschränkt mit einem Ausstelldatum bis und mit 31. Dezember 2020 dürfen während der Gültigkeit dieses Lernfahrausweises die praktische Führerprüfung auch nach dem 31. Dezember 2020 mit einem Motorrad ohne Seitenwagen, zwei Sitzplätzen und einer Motorleistung von mindestens 35 kW ablegen.

Kategorie A1 ab 15 Jahren

Kleinmotorrad der Unterkategorie A1 ohne Seitenwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h und einer Nenn- bzw. Dauerleistung bis 4 kW.

Kategorie A1 ab 16 Jahren

Motorrad der Unterkategorie A1 ohne Seitenwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h. Kleinmotorräder sind als Prüfungsfahrzeuge unzulässig. Mehrspurige Motorräder sind als Prüfungsfahrzeuge für alle Kategorien unzulässig.

Weisungen des ASTRA vom 25. Mai 2020

Bei Personen, welche die Unterkategorie A1 vor dem zurückgelegten 16. Altersjahr erwerben, wird die Beschränkung auf 45 km/h nicht im Führerausweis eingetragen. Die Fahrberechtigung wird über das Geburtsdatum auf dem Führerausweis kontrolliert. Erfolgen die Führerprüfung und die Ausstellung des Lernfahrausweises nach dem 16. Altersjahr und der Kandidat kommt mit einem Kleinmotorrad zur Prüfung, wird die Auflage 45 km/h im Ausweis eingetragen.

VZV Art. 24, Erteilung

Der Führerausweis der Kategorie A mit/ohne Leistungsbeschränkung wird Personen erteilt, die einen Lernfahrausweis mit/ohne Leistungsbeschränkung besitzen und die praktische Führerprüfung bestanden haben.

VZV Art. 24a, Führerausweis auf Probe

Der Führerausweis der Kategorien Aund Bwird auf Probe erteilt. Dies gilt nicht bei Personen, die bereits Inhaber eines unbefristeten Führerausweises einer dieser Kategorien sind.

Weisungen des ASTRA vom 25. Mai 2020

Wer ab dem 1. Januar 2021 einen PGS-Kurs erfolgreich abschliesst und später den Führerausweis der Kategorie Berwirbt, erhält gestützt auf den bereits vorliegenden Nachweis den Führerausweis der Unterkategorie A1.

FAQs zur Fahrausbildung für Auto und Motorrad ab 2021

Ich bin 17 Jahre alt und habe den Lernfahrausweis der Kategorie B. Wann kann ich die praktische Prüfung machen?

Sie müssen ein Jahr im Besitz des Lernfahrausweises sein und den VKU absolviert haben.

Übergangsbestimmung für Personen mit Jahrgang 2003

Erhalten Sie den Lernfahrausweis noch im Jahr 2021, dürfen sie die Führerprüfung ab dem 18. Geburtstag ablegen, auch wenn sie den Lernfahrausweis noch nicht zwölf Monate besitzen. Personen, welche den Lernfahrausweis erst 2022 oder später erwerben, müssen die zwölfmonatige Lernphase durchlaufen.

Regelung für Personen mit Jahrgang 2002

Personen mit Jahrgang 2002 müssen den Lernfahrausweis noch im Jahr 2020 erwerben, falls sie keine Lernphase von zwölf Monaten durchlaufen wollen.

Ich bin 21 Jahre alt und habe den Lernfahrausweis der Kategorie B beantragt. Wann kann ich die praktische Prüfung machen?

Sie müssen den VKU absolviert haben. Die Lernphase (ein Jahr) betrifft nur Personen, die den Lernfahrausweis vor dem 20. Geburtstag erworben haben.

Wie wird die Kategorie für Kleinmotorräder (50 cm³) ab 15 Jahren im Führerausweis genannt?

Die Kategorie wird A1 genannt. Gleich wie die Kategorie A1 (125 ccm) ab 16 Jahren.

Ich bin 15-jährig. Wie komme ich in den Besitz der Kategorie A1?

Nothelferausweis, Basistheorieprüfung, VKU, Grundkurs (12 Stunden), praktische Prüfung.

Was muss ich machen, damit ich mit 16 Jahren Motorräder bis 125 cm³ fahren darf?

Wenn Sie bereits im Besitz des Führerausweises der Kat. A1 sind, müssen Sie nichts unternehmen, da die Kategorie A1 bereits eingetragen

ist. Personen mit einem altrechtlichen Lernfahrausweis der Kat. A1 (50 cm³) müssen den bestehenden Lernfahrausweis beim StVA einreichen und erhalten einen neuen Lernfahrausweis mit der Berechtigung für Motorräder bis 125 cm³.

Was sind die Folgen, wenn ich den Lernfahrausweis Kat. A1 50 cm3 nicht umtausche?

Sie dürfen nur Motorräder mit 50 cm³ führen. Dies betrifft Lern- und Prüfungsfahrten.

Ich habe die Kategorie A beschränkt am 15. September 2020 bestanden. Erhalte ich nach zweijähriger klagloser Fahrt die Kategorie A unbeschränkt ohne weitere Prüfung?

Ja, Sie können die Aufhebung beantragen. Dies gilt auch dann, wenn Sie die Kategorie A beschränkt im Ausland erworben haben. Weisung ASTRA: bis 30.6.2021 möglich, wenn LFA vor 1.1.2021 bestellt.

Ich bin 27 Jahre alt und möchte die Kategorie Aunbeschränkt erwerben. Kann ich den Lernfahrausweis beantragen?

Nein. Sie müssen zuerst mindestens zwei Jahre im Besitz der Kategorie A beschränkt sein und eine klaglose Fahrpraxis nachweisen. Welche Ausbildungen und Prüfungen sind unbefristet gültig? Theorie- und Zusatztheorieprüfung sowie Verkehrskundeunterricht und Grundkurs, welche ab dem 1. Januar 2021 absolviert wurden. Ausnahme: Wenn der Führerausweis auf Probe annulliert wird, muss die Theorieprüfung erneut absolviert werden.

Ich werde am 20. Januar 2021 25 Jahre alt und besitze einen Lernfahrausweis A beschränkt. Gemäss Lernfahrausweis bin ich berechtigt, ab dem vollendeten 25. Altersjahr unbeschränkte Motorräder zu führen. Darf ich im Jahr 2021 die Prüfung A unbeschränkt ablegen?

Da die Gesetzesänderung per 1. Januar 2021 in Kraft tritt, sind trotz des Klammervermerks weder Lern- noch Prüfungsfahrten der Kat. A unbeschränkt möglich. Ab Januar 2021 ist der Direkteinstieg in die Kat. A unbeschränkt nicht mehr möglich, daher hat der Klammervermerk im LFA keine Gültigkeit mehr. Alle Inhaber eines Lernfahrausweises der Kat. A unbeschränkt, welche einen Lernfahrausweis besitzen und im 2021 den 25.Geburtstag feiern, wurden informiert. Der bestehende Ausweis wurde einverlangt und ein korrigierter retourniert.

> Beitrag: Ravaldo Guerrini Quelle: Strassenverkehrsamt St. Gallen

AUS- UND WEITERBILDUNG MOTORRAD FAHRLEHRER/-IN WERDEN

Vermittle deine Begeisterung fürs Zweiradfahren und mache deine Leidenschaft zum Beruf.

DRIVESWISS BERUFSSCHULE, Breitistrasse 7, 5610 Wohlen, 056 200 00 40







Welche Kompetenzen müssen Fahrschülerinnen und Fahrschüler aufgrund der zunehmenden Automatisierung in Zukunft zusätzlich mitbringen? Antworten auf diese Frage versucht eine neue Studie zu geben.

Um die hohen Erwartungen an mehr Sicherheit durch das automatisierte Fahren zu erfüllen und neue Gefährdungsbilder zu vermeiden, müssen die Fahrzeuglenkenden umfassend über die Möglichkeiten und Grenzen ihrer Assistenz- und Automationssysteme Bescheid wissen und mit der praktischen Anwendung im Alltag vertraut sein.

Ausbildung als Wissensbasis

Einer qualifizierten Fahrausbildung, welche gezielt die vorhandenen Systeme vermittelt, kommt hierbei eine entscheidende Rolle zu. Allerdings sind Fahrerassistenzsysteme (FAS) heute noch kaum systematischer Bestandteil der Schulungsinhalte. Auch haben noch nicht alle Lehrmittelanbieter das Thema «Automatisiertes Fahren» in ihre Unterrichtsmaterialien aufgenommen.

Neue Kompetenzanforderungen

Für eine zeitgemässe Verankerung des automatisierten Fahrens in die zukünftige Fahrausbildung werden neue sicherheitsrelevante Kompetenzanforderungen notwendig. Die wichtigsten sind:

- Kenntnis über Funktionalität und Nutzen der sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsysteme. Nur dann kann Vertrauen geschaffen, eine Deaktivierung vermieden und ihr Sicherheitspotenzial ausgeschöpft werden.
- Wissen über die Unterstützungsmöglichkeiten,

- aber auch Einsatz- und Systemgrenzen sowie Bewusstsein der eigenen Rolle als Fahrerin und Fahrer in einer sich laufend verändernden Fahraufgabe. Der Mensch bleibt verantwortlich für die Durchführung der Fahraufgabe.
- Aufrechterhaltung der Aufmerksamkeit bei der (assistierten) Durchführung der Fahraufgabe. Die menschliche Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für gefährliche Situationen sind begrenzt und nehmen naturgemäss ab, je stärker sich die Automatisierung der Fahraufgaben etabliert und der Mensch von der Fahraufgabe entbunden wird.
- Die Fähigkeit und Fertigkeit, sich in aussergewöhnlichen Situationen (z. B. bei kurzfristiger Übernahmeaufforderung) spontan orientieren zu können, die Kontrolle des Fahrzeugs souverän zu übernehmen und auf Verkehrssituationen angemessen zu reagieren.

Fazit

Eine qualifizierte Fahrausbildung wird auch in Zukunft ein zentrales Element des integralen Sicherheitsmanagements im Schweizer Strassenverkehr sein. Die Voraussetzung dafür: Es muss den verantwortlichen Institutionen gelingen, durch regelmässige Evaluation und Reflexion der Inhalte und methodischen Konzepte den aktuellen Stand der Forschung in Bezug auf Fahrzeugtechnik, Gesetzgebung und Lernpsychologie zu vermitteln.

Beitrag: Werner Kirschbaum Quelle: www.bfu.ch

let's drive

Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

Durchstarten beim VKU!



Online-Datenbank

- Laufend neue Videos, Bilder. Grafiken
- Einmal registrieren
- Download oder Live-Streaming im VKU



Moderatorenhandbuch

- Mit vorbereitetem Unterrichtsablauf
- Mit Querverweis auf Schülerheft, Datenbank, Themenblätter
- Parallel zu PPP/ HTML-Präsentation, USB-Stick

Schülerhefte

let's drive

- Neue Bilder
- Neue Themen
- Neues Layout



USB-Stick

- Viele neue Bilder, Grafiken, Videos
- Wahlweise als PPP/ HTML-Präsentation
- Chart- und Videofinder

Themenblätter

- Zur Themenvertiefung bei Bedarf
- Auf Datenbank: www.fl-portal.ch/login
- Mit vielen FAQs, Links





Jetzt bestellen und Datenbank-Login anfordern!

bei Karina Sövegjarto Telefon 041 318 34 77 K.soevegjarto@fl-portal.ch

Brunner Medien AG **Let's drive** Arsenalstrasse 24 6010 Kriens Telefon 041 318 34 77 www.fl-portal.ch

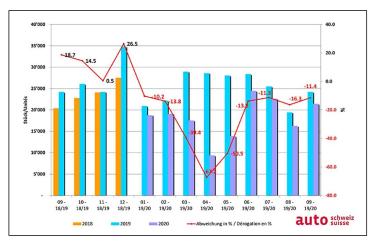


Immatrikulationen

Jeder fünfte Neuwagen fährt elektrisch

Im September sind 21 454 neue Personenwagen auf die Strassen der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein gekommen, 2765 oder 11,4 Prozent weniger als im Vorjahresmonat.

Vergleicht man die Zulassungszahlen der vergangenen zwei Jahre mit den ersten neun Monaten dieses Jahres, fällt ein deutlicher Anstieg bei den alternativen Antrieben auf. Deren Marktanteil beträgt im September rekordhohe 34,9 Prozent, davon entfallen allein auf Elektroautos und Plug-in-Hybride 20,2 Prozent. Somit fährt jeder fünfte neue Personenwagen, der im September immatrikuliert wurde, elektrisch und kann am Stromnetz aufgeladen werden.



Immatrikulationen von neuen Personwagen in den vergangenen 13 Monaten.

Massiv weniger Neuzulassungen

Licht und Schatten liegen in diesem Jahr am Schweizer Markt für neue Personenwagen dicht beieinander. Mit lediglich 163 556 Neuimmatrikulationen nach neun Monaten steuert der Gesamtmarkt auf das schlechteste Autojahr seit Mitte der 1970er-Jahre zu, als die Ölkrise die Nachfrage nach Fahrzeugen einbrechen liess.

Rekordverdächtig: alternative Antriebe

Gleichzeitig feiern die alternativen Antriebe einen Rekord nach dem anderen, vor allem beim Marktanteil. Mit kumulierten 24,1 Prozent seit Jahresbeginn verfügt bereits fast jeder vierte neue Personenwagen über einen Hybrid-, Elektro-, Gas- oder Brennstoffzellen-Antrieb. Zum gleichen Zeitpunkt vor einem Jahr hatte der Alternativanteil noch 11,6 Prozent betragen.

E-Antriebe legen stark zu

Insbesondere wächst der Anteil Elektroautos und Plug-in-Hybride derzeit stark und legt mit 2869 oder 1462 Inverkehrssetzungen im September einen Rekordmonat hin. Zusätzlich können sie beim Marktanteil vom kleineren Gesamtmarkt profitieren. Rein elektrische Modelle legen bei den Stückzahlen seit Jahresbeginn um 26,5 Prozent auf 11 169 zu und können damit ihren Marktanteil im Vorjahresvergleich von 3,9 auf 6,8 Prozent steigern.

Plug-in-Hybride sehr beliebt

Noch deutlicher zeigt sich dieses Bild bei den Plug-in-Hybriden. Dem Wachstum bei den Immatrikulationen von 238,3 Prozent steht nach

neun Monaten eine knappe Verfünffachung des Marktanteils von 1,0 auf 4,9 Prozent gegenüber. Hybride ohne externe Lademöglichkeit können ein Mehr an Neuzulassungen von 39,1 Prozent vorweisen, währenddessen sich ihr Marktanteil innerhalb eines Jahres von 6,3 auf 12,0 Prozent fast verdoppelt hat.

> Beitrag: Werner Kirschbaum Quelle: www.auto.swiss



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:

Grädel AG Belpstrasse 30a 3007 Bern 031 331 88 24

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



Studie zu Plug-in-Hybriden

Bis zu vier Mal mehr CO₂-Ausstoss

Plug-in-Hybride fahren einer Studie des Fraunhofer-Instituts ISI zufolge nur selten elektrisch. Ihr Ökoversprechen können sie dadurch nicht einhalten.

Viele Fahrerinnen und Fahrer von Plug-in-Fahrzeugen nutzen den elektrischen Antrieb nur selten. Plug-in-Hybride sind in den Zulassungsstatistiken aktuell erfolgreicher als reine Elektroautos. Für das Klima ist das nicht unbedingt eine gute Nachricht, wie nun das Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung (ISI) und der International Council on Clean Transportation (ICCT) in einer europaweiten Studie ermittelt haben. Denn in der Realität verbrauchen sie deutlich mehr Sprit als auf dem Papier.

Mehr als 100 000 Plug-in-Hybride untersucht

Für die gemeinsame Studie untersuchten das Fraunhofer-Institut sowie die gemeinnützige Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation umfangreiches Datenmaterial zur realen Nutzung von über 100 000 Plug-in-Hybridfahrzeugen in Europa, Nordamerika sowie China. Für ihre statistischen Analysen nutzten die Forscherinnen und Forscher unter anderem anonymisierte Daten, die Fahrzeughalter freiwillig an Online-Portale wie Spritmonitor.de oder im Rahmen früherer Befragungen übermittelt hatten. Einbezogen wurden auch Auswertungen zu Firmenfahrzeugen, die Flottenkunden zur Verfügung stellten.

Bis zu vier Mal mehr CO₂-Ausstoss

Patrick Plötz, Leiter des Geschäftsfelds Energiewirtschaft am ISI und Hauptautor der Studie, fasst eines der Kernergebnisse zusammen: «Im Mittel fallen die realen Treibstoffverbräuche und CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybridfahrzeugen bei privaten Haltern in Deutschland mehr als doppelt so hoch aus wie im offiziellen Testzyklus, während die Werte bei Dienstwagen sogar vier Mal so hoch sind.» Damit ist die Abweichung zwischen offiziellen Angaben und realen Erfahrungswerten bei Plug-in-Hybridfahrzeugen sehr viel grösser als bei Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor.

Grund: Geringe Ladehäufigkeit

Grund hierfür ist die Tatsache, dass Plug-in-Hybridfahrzeuge oft nicht regelmässig nachgeladen werden. Private Nutzerinnen und Nutzer laden ihr Plug-in-Hybridfahrzeug statistisch gesehen lediglich an drei von vier Tagen. Bei Dienstwagen wird im Mittel sogar nur ungefähr an jedem zweiten Fahrtag geladen. Die geringe Ladehäufigkeit reduziert den elektrischen Fahranteil und erhöht damit den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybridfahrzeugen im Alltagsbetrieb. In Deutschland erbringen rein privat genutzte Plug-in-Hybridfahrzeuge im Durchschnitt etwa 43 Prozent ihrer Fahrleistung im elektrischen Modus, bei Dienstwagen sind es lediglich 18 Prozent. Zahlen aus der Schweiz liegen keine vor, man kann aber durchaus Parallelen ziehen.

Empfehlungen

Die Forscherinnen und Forscher des Fraunhofer-Instituts und des ICCT leiten aus ihren Studienergebnissen konkrete Handlungsempfehlungen ab. ICCT-Direktor Peter Mock empfiehlt unter anderem, «bei der Förderung von Plugin-Hybridfahrzeugen die Modelle zu bevorzugen, die über eine hohe elektrische Reichweite und gleichzeitig eine geringe verbrennungsmotorische Leistung verfügen».

Fahrzeughersteller sollen helfen

Auch die Fahrzeughersteller sollten proaktiv agieren: Wenn sie die elektrische Reichweite ihrer Plug-in-Hybridmodelle von heute durchschnittlich 50 Kilometer auf etwa 90 Kilometer erhöhen und die verbrennungsmotorische Leistung abregeln, können sie die Nutzerinnen und Nutzerzu einem verstärkt elektrischen Betrieb ihrer Fahrzeuge motivieren.

Kostengünstiges Nachladen ermöglichen

Weiterhin sollten Flottenmanager von Firmenfahrzeugen das verfügbare Budget für Benzinbeziehungsweise Dieseltreibstoff für Tankkarten limitieren und den Angestellten stattdessen ein einfaches und kostengünstiges Nachladen von Plug-in-Hybridfahrzeugen ermöglichen. Damit liesse sich der Nutzungsgrad des elektrischen Antriebs bei Plug-in Hybridfahrzeugen optimieren.

Bonusprogramme sollen helfen

Plug-in-Hybride mussten sich zuletzt zunehmende Kritik gefallen lassen. Unter anderem hat kürzlich auch die Deutsche Umwelthilfe (DUH) die zu hohen Realverbräuche kritisiert. Für die Autohersteller sind die Teilzeitstromer aber ein wichtiges Werkzeug zum Erreichen ihrer CO₂-Grenzwerte und somit zur Vermeidung empfindlicher Strafzahlungen. Um die Ökobilanz ihrer Modelle zu verbessern, werden aktuell die elektrischen Reichweiten stark erhöht - nicht nur, weil das dem Realverbrauch hilft, sondern auch weil das Vorteile beim Normverbrauch bietet, auf dessen Basis eventuelle Strafzahlungen berechnet werden. Parallel dazu versuchen die Hersteller, ihre Kunden zu mehr Ladedisziplin zu erziehen - etwa mit Hilfe von Bonusprogrammen für regelmässige Stromnutzer.

> Beitrag: Werner Kirschbaum Quelle: www.fraunhofer.de

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



F-Bike

Wieder mehr Schwerverunfallte

Die Strassenverkehrsunfallstatistik des ersten Halbjahrs 2020 verzeichnet einen weiteren Anstieg bei den schwer verunfallten E-Bike-Fahrenden. Insgesamt ging die Zahl der schwer verunfallten Personen (Getötete und Schwerverletzte) jedoch im ersten Halbjahr 2020 weiter zurück.

Im Strassenverkehr starben in der ersten Hälfte 2020 insgesamt 19 Personen mehr als in der vergleichbaren Vorjahresperiode (2020: 95 Personen, 2019: 76 Personen, 2018: 102). Demgegenüber setzt sich der langfristige Abwärtstrend bei den schwer verletzten Personen fort: Im ersten Halbjahr 2020 verletzten sich 1614 Menschen im Strassenverkehr schwer, das sind weniger als in der ersten Hälfte der Vorjahre. Auf Autobahnen und Autostrassen ging die Zahl der schwer verunfallten Personen (Getötete und Schwerverletzte) stärker zurück als auf dem übrigen Strassennetz.

Häufigste Unfallursache: Geschwindigkeit

Häufigste Unfallursache bei den schwer verunfallten Personen ist die nicht angepasste Geschwindigkeit. Dies fällt besonders bei den schwer verunfallten E-Bike-Fahrenden auf, wo mehr als 20 Prozent der durch diese verursachten Unfälle auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Im ersten Halbjahr 2019 war dies noch in 8 Prozent der Fälle so. Die Zahl der schwer verletzten E-Bike-Fahrenden stieg im ersten Halbjahr 2020 von 148 auf 207

Personen an, jene der getöteten E-Bike-Fahrenden sank von 7 auf 6 Personen.

Lichtobligatorium und Tachopflicht

Um die Sicherheit von E-Bike-Fahrenden zu verbessern, hat der Bundesrat Mitte August 2020 mehrere Massnahmen in die Vernehmlassung gegeben. So wird beispielsweise die Einführung eines Lichtobligatoriums für alle E-Bikes, Helmpflicht für langsame E-Bikes und eine Tachopflicht für schnelle E-Bikes vorgeschrieben.

Die Halbjahresstatistik der Strassenverkehrsunfälle basiert auf dem Informationssystem Strassenverkehrsunfälle des ASTRA. Darin werden die von der Polizei gemeldeten Unfälle auf öffentlichen Strassen oder Plätzen erfasst, in die mindestens ein motorisiertes oder nicht motorisiertes Fahrzeug oder ein fahrzeugähnliches Gerät verwickelt ist. Die Ergebnisse der Halbjahresstatistik sind provisorisch. Die definitiven Zahlen werden im Frühjahr 2021 publiziert.

> Beitrag: Werner Kirschbaum Quelle: www.astra.admin.ch



Die Borgward-Geschichte

Von Isabella, Arabella, Alexander bis P100

Nach dreirädrigen Blitzkarren und anderen in den Zwanziger- und Dreissigerjahren dringendst benötigten Transportfahrzeugen war es genau Borgward, der nach dem Zweiten Weltkrieg mitunter und nebenbei die schönsten Autos auf unsere Strassen gebracht hat, die jemals in Deutschland gebaut worden sind: Isabella! Arabella! Alexander! Leider unter turbulenten Umständen und mit nicht anhaltendem Erfolg. Wir erzählen die Geschichte und zeigen in Bildern, was wir meinen.

1919 stieg der damals 28-jährige, aus Hamburg stammende Konstrukteur Carl Friedrich Wilhelm Borgward als Teilhaber in die Bremer Reifenindustrie GmbH ein, die damals verschiedenste Geräte für die Landwirtschaft produzierte. Er realisierte rasch, dass in diesen Jahren eher mit Autoteilen Geld zu verdienen war, und begann, für die Hansa-Lloyd-Werke als Zulieferer Kühler und Kotflügel herzustellen. Als sein Partner 1921 aus dem Unternehmen ausschied, nannte der junge Unternehmer seinen Betrieb fortan Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co.

1924 konstruierte er das günstige Lieferdreirad «Blitzkarren» und traf damit und auch mit verschiedenen Nachfolgemodellen genau den Nerv der Zeit. 1925 gesellte sich der Kaufmann

Wilhelm Tecklenburg dazu und die beiden brachten als Fahrzeugwerke Borgward & Co. GmbH weitere Nutzfahrzeuge unter der Marke Goliath auf den Markt. 1928 zogen sie nach Hastedt bei Bremen, gleich neben die Hansa-Lloyd AG, welche Nutzfahrzeuge und mit bescheidenem Erfolg auch viel zu grosse und teure Personenwagen herstellte, und hiessen nun Goliath-Werke Borgward & Co. Ein Jahr später übernahm das junge Unternehmen seinen zwischenzeitlich finanziell maroden Nachbarn und stellte die Produktion der Luxusautomobile zugunsten der Nutzfahrzeuge umgehend ein. Hansa-Lloyd und die Goliath-Werke wurden zusammengelegt und in die Hansa-Lloyd und Goliath-Werke Borgward & Tecklenburg oHG umfirmiert.



Bis 1958 waren alle Isabella-Modelle mit den kleinen Heckleuchten ausgerüstet und vorne ragte der Rhombus bis an die Kühlerhaube.

1936 zog das zwischenzeitlich auf über 5000 Mitarbeitende angewachsene Unternehmen mit seiner Fahrzeugproduktion in eine neue, viel grössere Fabrik in Sebaldsbrück bei Bremen, was aber nach Drängen der Banken auch die Gründung einer Aktiengesellschaft nach sich zog. Borgward und Tecklenburg waren gezwungen, eine solche mit fünf Bremer Kaufleuten umzusetzen - die selbstredend (und zum Leidwesen Borgwards) alle Stimmrechte erhielten -, und so entstand die Hansa-Lloyd-Goliath Werke AG, die erfolgreich Personenwagen - den zweisitzigen Goliath Pionier beispielsweise - und Nutzfahrzeuge produzierte.

1937 löste Borgward diese AG bereits wieder auf und trennte sich von Tecklenburg und den anderen Teilhabern. Das Vermögen der Firma wurde nach der Generalversammlung auf den Kaufmann Carl Friedrich Wilhelm Borgward übertragen und damit hatte dieser wieder das alleinige Sagen. Borgward war zum Inhaber der grössten sich in Privatbesitz befindenden und gleichzeitig modernsten Automobilfabrik Deutschlands geworden, der Hansa-Lloyd-Goliath Werke Carl F. W. Borgward. Gebaut wurden Hansa-Personenwagen, Lastwagen und nach wie vor die dreirädrigen Goliath-Transporter.

Während des Zweiten Weltkriegs lieferte Borgward, der 1938 als gewichtiger Unternehmer automatisch Mitglied der NSDAP wurde und dort zum Wehrwirtschaftsführer ernannt worden war, genau nach Vorschrift Tausende Lastwagen, Halbkettenfahrzeuge, Panzer und Torpedos an die Wehrmacht. Das brachte ihm zunächst gute Geschäfte. Aber gleich nach dem Krieg, nachdem am 12. Oktober 1944 Bombenangriffe der Alliierten beide Werke komplett zerstört hatten, wurde er für neun Monate in Haft gesetzt und erhielt ein anschliessendes Verbot, bis zu seiner Verurteilung seine Fabrik betreten zu dürfen. Erst 1948 konnte er, inzwischen 58-jährig, entnazifiziert und als «Mitläufer» verurteilt, mit neuem Schwung sein Lebenswerk wieder übernehmen und sich an die Neukonstruktion von Personenwagen machen.

Das Unternehmen wuchs mit atemberaubender Geschwindigkeit und schnell waren weitere Firmen gegründet worden. Die Carl F. W. Borgward GmbH in Sebaldsbrück, die Goliath-Werk GmbH in Hastedt sowie die Lloyd Motoren Werke GmbH in Neustadt. Vom Kleinstwagen Lloyd 300 über Liefer- und andere Nutzfahrzeuge bis hin zum Borgward Hansa 2400 mit Sechszylindermotor bot der umtriebige Borgward alles an, was das Herz begehrte oder nach dem schrecklichen Krieg vonnöten war. Gleichzeitig umging er so die damals von den Besatzungsmächten angeordneten knappen Rohstoffzuteilungen.

Im März 1949 war sein Hansa 1500 mit der neuen Pontonform nach amerikanischem Vorbild die Sensation auf dem Genfer Automobilsalon. Ein Jahr später – Borgward hatte mittlerweile die Ehrendoktorwürde erhalten - folgte der Lloyd LP 300, im Volksmund auch «Leukoplastbomber» genannt, mit Zweitaktmotor und von Kunstleder überzogener Sperrholzkarosserie auf einem Zentralrohrrahmen.

Die traumhaft schöne Isabella, der grösste Erfolg des Unternehmers, folgte 1954 als Limousine, ein Jahr später als Cabriolet sowie als geräumiger dreitüriger Kombi und noch ein Jahr später als Coupé – Inbegriff des beispiellosen Klassikers schlechthin. 1955 wurde Dr.-Ing. E. h. Carl F. Borgward das Grosse Bundesverdienstkreuz verliehen und 1960 erhielt er zu seinem 70. Geburtstag das Bundesverdienstkreuz mit Stern.

Ständig verbesserte Borgward das riesige Fahrzeugprogramm und bestimmte überall selber und höchstpersönlich das finale Design bis ins letzte Detail. Aus dem kleinen Lloyd 300



Zu selten sieht man den Borgward P100 auf unseren Strassen.

wurde der 400, dann der 600 mit Viertaktmotor und daraus dann 1957 der Lloyd Alexander. Die Goliath-Modelle erhielten einen grösseren und vor allem moderneren Vierzylinder-Boxermotor mit Wasserkühlung. Die Lloyd Arabella, die ab 1960 auch in besserer Ausstattung als Borgward Arabella erhältlich war, erschien 1959, der «grosse Borgward» (P100) mit Sechszylindermotor, Luftfederung und auf Wunsch Automatikgetriebe wurde im selben Jahr präsentiert.

Die drei Unternehmen, zu denen mittlerweile noch ein Lastwagenwerk, ein Leichtmetallwerk sowie diverse andere Gesellschaften dazugekommen waren, fasste Borgward in einer Holding, der Dr. Carl F. W. Borgward, zusammen. Alle diese Firmen funktionierten autonom. Sie entwickelten und konstruierten Fahrzeuge jeglicher Couleur, kauften Rohstoffe und Bestandteile unabhängig voneinander ein und vermarkteten das Ganze anschliessend - teils als Konkurrenten notabene – auch auf verschiedenen Kanälen.

Als Alleinherrschender über alle seine Unternehmungen mit nicht allzu viel Sinn für kaufmännische Belange und auch ziemlich beratungsresistent vernachlässigte Borgward finanzielle Aspekte und überhaupt gut gemeinte Ratschläge und konzentrierte sich und sein Team vor allem auf die Entwicklung und Umsetzung neuer Ideen. Nicht einmal vor nautischen Motoren oder gar Hubschraubern mochte er dabei Halt machen. So wurden trotz der sehr dünnen Kapitaldecke Millionen in die Produktion der Luxuslimousine Borgward P100 gesteckt, in eine nagelneue Motorenproduktion bei Lloyd oder in die Zukunft der Arabella, die nach einer für damalige Verhältnisse extrem kurzen Entwicklungszeit vor allem durch massive Qualitätsprobleme auf sich aufmerksam machte und deshalb aus Imagegründen nicht auf dem Markt Fuss fassen konnte.



Unspektakulär, robust. Der 60-PS-Motor im Isabella Combi.

Das beste Zugpferd, die Isabella, hatte ihren Zenit bereits überschritten und die Geldgeber wollten (endlich) Sicherheiten für das Unternehmen selber, aber auch für die mittlerweile über 20 000 Angestellten sehen. Sie liessen sich von Borgward nicht mehr so einfach um den Finger wickeln und mit nicht nachvollziehbaren, in der Zukunft liegenden Erfolgen ködern, obwohl für die Isabella beispielsweise schon eine praktisch fertig entwickelte Nachfolgerin in der Pipeline steckte. Dazu kam, dass der Absatz im In- und Ausland eingebrochen war und die Rückrufaktionen und Garantiearbeiten an den ausgelieferten Arabella-Modellen schnell Millionen verschlangen. Mit Ausnahme des Lastwagengeschäftes kamen aus allen Richtungen nur noch Verluste.





Restaurierter Isabella Combi. Das Armaturenbrett, die Sitze, die Türverkleidung sowie der Dachhimmel wurden lediglich gereinigt und wieder montiert.

Nachdem die Stadt Bremen im Januar 1961 eine Bürgschaftserklärung bei der Bremer Landesbank zurückgezogen hatte, kam es, wie es kommen musste. Borgward stand von einem Tag auf den anderen vor dem Nichts. Er hatte nur noch die Wahl, entweder den Konkurs seiner Firmen in die Wege zu leiten oder aber das Ganze samt den Tausenden unverkaufter, auf der Halde stehender Fahrzeuge dem Land Bremen zu überlassen, was er dann schlussendlich auch tat.

Der Rest der Geschichte ist schnell erzählt: Der Bremer Senat übergab die Geschicke des gesamten Konglomerats aus undurchsichtigen Gründen in die Hände des Münchner Wirtschaftsprüfers Johannes Semler, der gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender bei BMW war. Nach ein paar wohl mit Absicht nicht wirklich professionell angegangenen Sanierungsversuchen des neuen Verantwortlichen meldeten die Borgward-Unternehmungen des Landes Bremen im Herbst 1961 Konkurs an und neben 18 000 Arbeitsplätzen war ein ausserordentlich kreatives Unternehmen für immer verloren.

Carl F. W. Borgward, der am 10. November 1890 in Altona geboren worden war, starb am 28. Juli 1963 in Bremen als gebrochener Mann an Herzschwäche.

Beinahe 50 Jahre später, im Mai 2008, gründete Christian Borgward, Enkel von Carl. F. W. Borgward, zusammen mit Karlheinz L. Knöss in Luzern die Borgward AG mit dem Ziel, unter der Marke Borgward wieder Automobile zu produzieren. Zusammen mit chinesischen Investoren präsentierte das junge Unternehmen 2015 in Frankfurt ein neues Fahrzeug, dessen Verkauf mittlerweile in Asien angelaufen ist. Vielleicht nimmt damit der Wirtschaftskrimi von damals auf eine Art doch noch ein gutes Ende ...

Borgward Isabella

Der Nachfolger des Borgward Hansa 1500 wurde 1954 vorgestellt und eroberte auf einen Schlag die Herzen der potenziellen Käufer. Borgward selber hatte diese Neukonstruktion entworfen, die es ausschliesslich mit zwei Türen zu kaufen gab. Bei der Motorisierung stand der wassergekühlte 1493-cm³-Motor mit 60 oder 75 PS zur Verfügung. Das Vierganggetriebe mit zeitgemässer Lenkradschaltung war voll synchronisiert, der Antrieb erfolgte über die Hinterräder. Die Isabella wurde in all ihren Varianten vom Juni 1954 bis September 1961 und dann nach dem Konkurs aus noch bestehenden Ersatzteilen von Hand bis im Sommer 1962 in 202 862 Exemplaren gebaut.

Ueli Bühlmann, Vorstandsmitglied der IG Borgward Schweiz, hat sich durch einen Militärkollegen schon früh mit dem Borgward-Virus infizieren lassen und seine Isabella 1984 von einem Ostschweizer Bauern gekauft. Dieser hatte das ausgelutschte Auto in seinem Hühnerhaus, das er vor Jahren von der Dr. Wander AG erhalten hatte, um eierlegende Hühner für die Ovomaltine-Produktion zu züchten. Bühlmann machte das Auto, das mit dem 60-PS-Motor ausgerüstet ist, wieder «zwäg» und fährt es seither manchmal im Alltag und ganz sicher regelmässig zu Clubveranstaltungen im In- und Ausland. Sogar seine Frau Hermine hat er durch die Isabella kennengelernt.

Borgward Isabella Combi

Der Kombi der Isabella war nur mit drei Türen lieferbar. Die Radaufhängung, die Trommelbremsen an allen vier Rädern sowie die Motorisierung waren gleich wie bei der Limousine und auch bei den anderen Modellvarianten.

Der wunderschöne, elfenbeinfarbene Borgward Isabella Combi von Heinrich Brunner von 1959 (Bilder S. 22) hat lediglich 64 390 km auf dem Zähler und ist, wie der Kaufvertrag erzählt, seit Anfang in Familienbesitz. Franz Brunner, Landwirt in Dietlikon, hatte die Isabella damals bei der Garage A. P. Glättli als Neuwagen erstanden und dann viele Jahre lang für Arbeiten auf dem Hof und für das angegliederte Baugeschäft im gnadenlosen Einsatz gehabt. So sah der seltene Combi dann schlussendlich auch aus, als Sohn Heinrich Brunner diesen übernommen hatte.

Borgward P100

Der «Grosse Borgward» P100, zwischen 1959 und 1962 in knapp 3000 Exemplaren produziert, war das erste deutsche Serienautomobil mit Luftfederung. Der P100 konnte mit dem «Hansamatic»-Automatikgetriebe geordert werden, für den Vortrieb war ein 2240 cm³ grosser, längs verbauter Sechszylinder-Reihenmotor zuständig, der 100 PS bei 5000 U/min ablieferte. Er machte das immerhin 1650 kg schwere Auto (Gesamtgewicht) bis zu 160 km/h schnell, und das war 1959 schon eine echte Ansage. 1964 wurden die Produktionsanlagen nach Mexiko verkauft, wo der P100 ab 1967 bis 1970 in leicht abgeänderter Version weitergebaut wurde.

Dieser hierzulande extrem seltene Borgward P100 mit Baujahr 1961 und nur 36 000 km auf dem Zähler (Bild S. 21) ist ebenfalls seit dem Erstkauf in Familienbesitz. Angeschafft wurde der grosse Wagen mit Viergangschaltgetriebe für einen Autolackierbetrieb, der mit dem damaligen Importeur, der Garage A. P. Glättli in Dietlikon, verbandelt war. Zwischenzeitlich restauriert, dient er heute als «Sunntigsauto» und für Fahrten zu Clubveranstaltungen. Die Klimaanlage und auch die Lederausstattung sind nicht original.

Lloyd Alexander TS

Der Lloyd Alexander, von 1955 bis 1961 in den Varianten Limousine, Cabriolimousine und Kombi gebaut, war die Weiterentwicklung des Lloyd 600 mit neu von aussen zugänglichem Kofferraum und versenkbaren Seitenfenstern statt der Schiebefenster wie in den Vorgängermodellen. Dazu kam ein synchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung statt dem nicht synchronisierten Dreiganggetriebe mit Stockschaltung. Der 596-ccm-Motor, ein luftgekühlter Zweizylinder-Viertakter mit 19 PS, war derselbe. 1958 kam der Lloyd Alexander TS mit vielen Verbesserungen an der Technik und an der Ausstattung und der Motor leistete jetzt 25 PS.

Der blaue Alexander TS stammt aus dem Jahr 1961, der rote von 1959. Die Ausführungen sind bis auf das Faltverdeck dieselben. Michel Bosson, bereits seit 1984 stolzer Besitzer einer Isabella, hat sein blaues Schmuckstück vor 15 Jahren am OTM in Fribourg gekauft und in der Zwischenzeit das Innenleben mit Originalstoffen, die er nach langem Suchen per Zufall auf eBay gefunden hat, restauriert. Der Motor hat 79 000 km auf dem Zähler und ist wie das ungeschweisste Blech im Originalzustand. Monika Bollinger besitzt ihren roten Lloyd seit 2017. Ohne grosses Interesse für Oldtimer hätte sie noch vor ein paar Jahren niemals gedacht, dass sie Oldtimerbesitzerin werden würde, bis sie so einen kleinen Lloyd bei ihrem Garagisten in der Werkstatt stehen sah. Sie verliebte sich auf den ersten Blick in das kleine Auto und machte sich mit Hilfe des Clubs auf die Suche.

> Text: Heinz Ammann Bilder: Daniel Reinhard

Mit 25 PS bei 5000 U/min aus dem kleinen Zweizylindermotor mit 596 cm³ ist der nur 336 cm lange und 141 cm breite Lloyd Alexander TS zwar nicht wirklich eine Rakete, aber auch kein Hindernis auf der Strasse. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 110 km/h.





Interessant für LKW-Fahrschulen

Nur neu reicht heute nicht mehr

Wer heute auf LKWs ausbildet, will auf dem neuesten Stand und bestens informiert sein. Der folgende Beitrag beschreibt, dass nicht nur die Kabine eines Nutzfahrzeugs modern und beguem sein kann. Viele technische Features unterstützen im Fahrbetrieb und tragen einen wesentlichen Anteil zur Ökobilanz und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hei

«Wir sind wirklich stolz auf diese grosse, zukunftsweisende Investition. Unser Ziel ist es, der beste Geschäftspartner unserer Kunden zu sein, indem wir sie noch wettbewerbsfähiger machen und ihnen dabei helfen, die besten Fahrer in einem immer härter werdenden Markt zu gewinnen», erklärt Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks.

Weltweit fehlen Fahrer/innen

Der erwartete Anstieg der Transportnachfrage kontrastiert mit der Verfügbarkeit qualifizierter Fahrer weltweit. Schätzungen zufolge sind in Europa rund 20 Prozent aller Fahrerstellen unbesetzt. Um Kunden bei der Rekrutierung und Bindung der besten Fahrer zu unterstützen, hat sich Volvo Trucks bei der Entwicklung der neuen LKW darauf konzentriert, diese für qualifizierte Fahrer sicherer, effizienter und attraktiver zu machen.

Effizienz muss geschult werden

«Fahrer, die ihren LKW sicher und effizient handhaben, sind für jedes Transportunternehmen von unschätzbarem Wert. Verantwortungsvolles Fahrverhalten kann helfen, CO₂-Emissionen und Kraftstoffkosten zu reduzieren sowie die Gefahr von Unfällen, Verletzungen und ungeplanten Ausfällen zu verringern. Unsere neuen LKW werden Fahrern helfen, noch sicherer und produktiver zu arbeiten», fährt Roger Alm fort. Aber: Das muss geschult werden.

Das Fahrerhaus als mobiles Büro

Im Fernverkehr ist das Fahrerhaus das zweite Zuhause des Fahrers. Bei Regionaltransporten dient es oft als mobiles Büro, während die im Baugewerbe eingesetzten Fahrzeuge robuste, praktische Arbeitswerkzeuge sind. Deshalb standen bei der Entwicklung aller neuen LKW-



Modelle Sicht, Komfort, Ergonomie, Geräuschpegel, Wendigkeit und Sicherheit im Vordergrund.

Alle Modelle mit neuer Bedienoberfläche

Der Fahrerbereich verfügt jetzt über eine völlig neue Bedienoberfläche für Information und Kommunikation. Er ist so konzipiert, dass Übersicht und Handhabung der Funktionen erleichtert werden, wodurch Stress und Ablenkung verringert werden. Die digitale Instrumentenanzeige mit 12-Zoll-Bildschirm ermöglicht dem Fahrer, die jeweils benötigten Informationen auszuwählen. Die Funktionen können über Tasten am Lenkrad, per Sprachsteuerung oder über den Touchscreen und die Bedienkonsole des Displays gesteuert werden.

Neues Fahrerhaus

Das Innenraumvolumen des neuen Fahrerhauses wuchs um einen Kubikmeter und sorgt so für mehr Komfort und grösseren Arbeitsraum. Die Sicht ist dank grösserer Fenster, einer abgesenkten Türlinie und neuer Spiegel stark verbessert.

Das Lenkrad ist mit einer verstellbaren Lenkwelle ausgestattet, die Sitzposition kann individueller eingestellt werden. Die untere Liege im Fahrerhaus ist höher angebracht, bietet somit mehr Komfort und schafft zusätzlichen





Stauraum unter der Liege. Das Tagesfahrerhaus verfügt über ein neues 40-Liter-Staufach mit Innenbeleuchtung an der Rückwand. Der Fahrerhauskomfort wird durch eine verstärkte Isolierung verbessert, eine sensorgesteuerte Klimaanlage mit Aktivkohlefilter sorgt für gute Luftqualität.

Viele Sicherheitssysteme

Bei den Volvo-Modellen FH und FH16 wurde die Sicherheit durch Hauptscheinwerfer mit adaptivem Fernlicht weiter verbessert. Ausgewählte Segmente des LED-Fernlichts werden automatisch deaktiviert, wenn sich der LKW dem Gegenverkehr oder einem vor ihm fahrenden Fahrzeug nähert.

Der Fahrkomfort wird durch einen verbesserten Abstandsregeltempomaten (ACC) für Geschwindigkeiten bis zu 0 km/h und einen Bremstempomaten unterstützt. Dieser aktiviert die Radbremsen automatisch, wenn zusätzliche Bremskraft benötigt wird, um eine konstante Bergabfahrtsgeschwindigkeit beizubehalten. Das elektronisch gesteuerte Bremssystem (EBS) gehört jetzt zur Serienausstattung der neuen LKW. Volvo Dynamic Steering mit Spurhalteassistent und Stabilitätsassistent sowie das Verkehrszeichen-Erkennungssystem sind als Option erhältlich.

Eine weitere Option ist die Seitenkamera, die eine ergänzende Seitenansicht des Fahrzeugs auf dem zusätzlichen Display bietet.

Effiziente Motoren, alternative **Antriebe**

Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit sind wichtige Faktoren für Transportunternehmen. Da es keine singuläre Energiequelle geben wird, die die Antwort auf alle Probleme des Klimawandels bietet, und unterschiedliche Verkehrssegmente und Aufgaben unterschiedliche Lösungen erfordern, werden auf absehbare Zeit mehrere Arten von Antrieben parallel existieren.

Der Volvo FH und der Volvo FM sind mit einem Euro-6-konformen gasbetriebenen LNG-Motor erhältlich. Sie bieten die Kraftstoffeffizienz und Leistung auf dem Niveau der entsprechenden Diesel-LKW, jedoch wird das Klima deutlich weniger belastet. Der Gasmotor kann entweder mit Biogas betrieben werden, was die CO₂-Emissionen um bis zu 100 Prozent reduziert, oder mit Erdgas. Letzteres verringert die CO₂-Emissionen gegenüber den entsprechenden Dieselfahrzeugen um 20 Prozent. Im I-Save-Paket des neuen Volvo FH ist der effiziente Euro-6-Stufe-D-Dieselmotor mit erheblicher Kraftstoff- und CO₂-Einsparung enthalten.

Ab 2021 alle Modelle elektrisch

Je nach Batteriekonfiguration werden Reichweiten bis zu 300 km versprochen. Volvo Trucks wird in Europa ab 2021 eine komplette Modellpalette batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für den



Verteilerverkehr, die Abfallwirtschaft, regionale Transportaufgaben und städtische Bautransporte anbieten. Mit der raschen Anhebung der Zahl elektrisch angetriebener Lastwagen sollen die Kunden und deren Transportauftraggeber bei der Verwirklichung ihrer ehrgeizigen Nachhaltigkeitsziele unterstützt werden.

Schrittweiser Umstieg

Elektrofahrzeuge für anspruchsvolle und schwere Aufgaben im Fernverkehr werden in diesem Jahrzehnt folgen. Dabei wird es sich um batteriebetriebene Fahrzeuge und um elektrisch angetriebene LKW mit Brennstoffzellentechnologie mit grösserer Reichweite handeln. Mit dem Verkauf elektrisch angetriebener LKW auf der Basis von Brennstoffzellen wird Volvo Trucks voraussichtlich in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts beginnen. 2040 soll das gesamte Fahrzeugsortiment von Volvo Trucks ohne fossile Energieträger auskommen.

Anreize schaffen

Um die Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima zu verringern, muss man gemäss den Verantwortlichen von Volvo Trucks von fossilen Brennstoffen auf Alternativen umsteigen. Allerdings sind die Voraussetzungen für diesen Wechsel und das Tempo je nach Transportunternehmer und Markt sehr verschieden und hängen von zahlreichen Variablen ab. Dazu gehören die finanziellen Anreize, der Zugang zur Ladeinfrastruktur und die Beschaffenheit der Transportaufgaben.

Aus diesem Grund werden die meisten Transportunternehmen nur schrittweise auf Alternativen umsteigen. Die Praxis wird eine Übergangsphase mit einem gemischten LKW-Fuhrpark sein, dessen Fahrzeuge mit unterschiedlichen Energieträgern angetrieben werden.

Ein Fahrgestell für alle Antriebe

Die Fahrgestelle sind so konzipiert, dass es keine Rolle spielt, welcher Antrieb genutzt wird. Die Kunden können mehrere Volvo-Lastwagen desselben Modells kaufen, deren einziger Unterschied im Elektro-, Gas- oder Dieselantrieb besteht. Bei den Produkteigenschaften wie Fahrerumgebung, Zuverlässigkeit und Sicherheit entsprechen alle Fahrzeuge denselben hohen Vorgaben. Unabhängig von der jeweiligen Antriebsart wird angestrebt, dass die Fahrer mit allen Fahrzeugen vertraut sind und diese sicher und effizient bedienen können.

Rentabilität im Vordergrund

Aus Sicht von Volvo Trucks geht es beim Wechsel hin zum nachhaltigeren Transportwesen um den möglichst reibungslosen Umstieg für die Transportunternehmen. Die angebotenen Lösungen müssen ohne fossile Energieträger auskommen und Transportunternehmer in die Lage versetzen, das erforderliche Mass an Rentabilität und Produktivität zu erreichen.

Ganzheitliche Lösungen

Die Hauptaufgabe besteht darin, den Umstieg beispielsweise auf Elektrofahrzeuge zu erleichtern, indem man ganzheitliche Lösungen anbietet. Diese umfassen die Streckenplanung, korrekt spezifizierte Fahrzeuge, Ladestationen, Finanzierungsangebote und Serviceleistungen. Eine entscheidende Rolle wird bei allen Anbietern ein gut ausgebautes und gestaltetes weltweites Händler- und Werkstattnetz spielen.

Beiträge, Bilder: Rolf Grob, Mobilität[®], Winterthur Quelle, weitere Bilder: Volvo Trucks



Nouvelles règles de la circulation routière 2021

Ce que les moniteurs de conduite doivent savoir

Dans la deuxième partie, FL-Magazin examine de plus près les changements importants apportés à l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC).

Alors que les moniteurs d'auto-école doivent mettre en œuvre les nombreuses modifications de l'OCR, de l'OSR et de l'OAC, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de révision du droit de la circulation routière en août 2020. Il comprend une adaptation de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre, ainsi que la révision de huit ordonnances. En procédant à une révision partielle du droit de la circulation routière, le Conseil fédéral pose les jalons de la sécurité routière pour les prochaines décennies. Le bpa a maintenant commenté le paquet de révision du Conseil fédérale et soutient également les préoccupations des moniteurs d'auto-école.

Selon le bpa, le paquet de révision néglige ainsi des instruments majeurs de renforcement de la sécurité routière: la facilitation de l'instauration de limites de vitesse à 30 km/h et l'obligation pour les délinquants de la route de suivre des cours de rééducation routière. Il demande des ajustements pour la conduite automatisée, le port obligatoire du casque de vélo pour les enfants jusqu'à 16 ans et la suppression de l'affiblissement des cours L2.

Modification de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

OAC Art.6 L'âge minimal requis pour conduire des véhicules automobiles dans la sous-catégorie A1 est de:

- 15 ans pour les motocycles légers 45 km/h / $50 \text{ cm}^3 / 4 \text{ kW}$
- 16 ans pour les motocycles jusqu'à 125 cm³ / 11 kW max.
- 17 ans pour les catégories B et BE
- 18 ans pour les catégories A, C, CE, B1, C1, E

OAC Art. 10 Cours de premiers secours aux blessés

En s'annonçant à l'examen théorique de base, le candidat au permis de conduire des catégories A ou Bou des sous-catégories A1 ou B1 doit prouver qu'il a suivi un cours de premiers secours aux blessés. Ce cours ne doit pas dater de plus de six ans.

OAC Art. 13 Théorie de base

L'examen théorique de base permet à l'autorité compétente de constater si le candidat dispose des connaissances décrites à l'annexe 11, ch. II.1. Le candidat peut passer cet examen un mois au plus tôt avant d'avoir atteint l'âge minimal requis. Les candidats au permis de conduire des catégories spéciales F, G et M passent un examen théorique de base adapté aux particularités de la catégorie du véhicule. La réussite de l'examen de la théorie de base est valable pour une durée illimitée. Toute personne qui demande à nouveau un permis d'élève conducteur après l'annulation du permis de conduire à l'essai doit repasser l'examen.

OAC Art. 15 Délivrance

Le permis d'élève conducteur de la catégorie A est délivré aux motocycles (y compris ceux avec side-car) dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide n'excède pas 0,20 kW/kg. Cette limitation de la puissance ne s'applique pas a. aux apprentis de la formation professionnelle initiale «Mécanicien/ne en motocycles CFC» formés par un moniteur de conduite de catégorie A; b. aux personnes formées sur des motocycles dans le cadre des cours de la police; c. aux experts de la circulation dans le cadre de leur formation et leur perfectionnement.

Le permis d'élève conducteur de la catégorie A sans limitation de la puissance est délivré aux personnes titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A avec limitation de la puissance depuis au moins deux ans et qui peuvent justifier d'une pratique de la conduite conformément à l'art 8, al. 6.

L'accès direct à la catégorie A illimitée n'est pas possible. De même, un passage sans examen de la catégorie A 35 kW à la catégorie A illimitée n'est pas possible.

Instructions de l'OFROU du 9 octobre 2020

Relatives à l'obtention sans examen de la catégorie A pour les motocycles d'une puissance illimitée: Les personnes qui remplissent cumulativement les conditions suivantes peuvent bénéficier de l'obtention d'une catégorie supérieure sans examen jusqu'au 30 juin 2021: il ou elle a obtenu, avant le 1er janvier 2021, un permis d'élève conducteur de la catégorie A limitée, a passé avec succès l'examen pratique

jusqu'au **30 juin 2021** avec ce permis d'élève conducteur, et démontre une **pratique irrépro-chable de la conduite** durant les deux ans précédant le dépôt de la demande de levée de la limitation de puissance.

Étant donné que les mentions figurant sur les permis d'élève conducteur de la catégorie A1/A ne sont plus valables à partir du 1.1.2021, elles doivent être modifiées.

Instructions de l'OFROU du 25 mai 2020

Les personnes qui suivent et achèvent la formation pratique de base à partir du 1 er janvier 2021 et qui sollicitent par la suite un permis d'élève conducteur pour la même catégorie ou une catégorie supérieure de motocycles obtiennent un permis d'élève conducteur d'une validité de douze mois.

OAC Art. 18 Cours de théorie de la circulation

Toute personne qui désire obtenir le permis de conduire des catégories A ou B ou des sous-catégories A1 ou B1 doit pouvoir prouver qu'elle a suivi un cours de théorie de la circulation. L'attestation de participation au cours est valable pour une durée illimitée à compter de la date de fin du cours. La participation au cours présuppose que le candidat est en possession du permis d'élève conducteur.

Déroulement du cours

Le cours de huit heures est divisé en quatre blocs d'enseignement (doubles leçons).

1ère partie: Manière d'observer la circulation 2ère partie: Environnement (en ce qui concerne la circulation routière)

3ère partie: Dynamique de la circulation 4ère partie: Tactique de la circulation

Il sera réparti sur au moins deux jours et débutera obligatoirement par le bloc 1. Les blocs 2 à 4 peuvent être suivis dans n'importe quel ordre.

Matériel d'enseignement

Le matériel d'enseignement doit illustrer les contenus d'apprentissage de la manière la plus réaliste possible. Il y a lieu d'utiliser essentiellement des moyens d'enseignement et d'apprentissage multimédia et interactifs.

Les thèmes suivants ont été ajoutés:

- Comportement dans le trafic: passages à niveau (comportement en cas de feu rouge clignotant), couloir de secours.
- Consommation d'alcool, de médicaments ou de stupéfiants: Les apprenants peuvent expliquer les risques, les effets et les conséquences, et rappeler les dispositions légales et les sanctions.
- Analyses des accidents: Les apprenants prennent conscience que tout accident de la route a non seulement des conséquences pour son auteur, mais qu'il a aussi de lourdes répercussions pour la victime et ses proches.

OAC Art. 19 Instruction pratique de base des élèves motocyclistes

- 1 Toute personne qui désire obtenir le permis de conduire de la catégorie A ou de la sous-catégorie A1 doit, dans les quatre mois qui suivent la délivrance du permis d'élève conducteur, suivre une instruction pratique de base auprès d'une personne en possession d'une autorisation d'enseigner la conduite de la catégorie A. Si un nouveau permis d'élève conducteur est délivré, l'instruction pratique de base n'a pas besoin d'être à nouveau suivie. Seuls deux permis d'élève conducteur sont délivrés.
- 2 Les candidats au permis de conduire de la catégorie A n'ont pas le droit de suivre l'instruction pratique de base avec des véhicules de la sous-catégorie A1.
- 3 L'instruction pratique de base dure douze heure, et quatre heures pour les personnes qui sont déjà en possession de la catégorie A1.
- 4 Le moniteur de conduite doit attester par écrit que l'élève motocycliste a suivi l'instruction pratique de base et atteint les objectifs des cours.

Instructions de l'OFROU du 25 mai 2020

Les personnes qui ont obtenu le permis de conduire de la sous-catégorie A1 avant le 1er janvier 2021 et qui souhaitent acquérir la catégorie A doivent effectuer, pendant la durée de validité de leur permis d'élève conducteur, une formation pratique de base d'une durée de quatre heures, incluant des exercices pratiques pour une conduite sûre dans les virages.

Innovations pour l'instruction pratique de base des motocycles Modules de cours

Les modules 1 à 3 de la formation pratique de base (cf. annexe) sont obligatoires pour les personnes qui ne possèdent pas encore de catégorie de permis pour motocycles. Ils durent quatre heures chacun. Les modules de cours 1, 2 et 3 doivent être suivis chronologiquement. Les personnes qui ont obtenu le permis de conduire de la sous-catégorie A1 au format carte de crédit avant le 1 er janvier 2021 et qui souhaitent acquérir le permis de conduire de la catégorie A doivent effectuer, pendant la durée de validité de leur permis d'élève conducteur, le module 3 de la formation pratique de base.

Constitution de groupes

Les participants équipés d'un motocycle léger (vitesse max. de 45 km/h, cylindrée max. de 50 cm³ ou puissance de 4 kW) doivent être regroupés en un groupe homogène pour le module 3 de la formation. Des groupes mixtes ne sont constitués que lorsque le nombre de participants dotés de motocycles légers n'est pas suffisant pour former un groupe. Le programme-cadre a été adapté dans tous les modules de cours dans les nouvelles instructions.

Véhicules servant aux examens Catégorie A sans limitation de la puissance:

Motocycle biplace sans side-car dont la puissance du moteur excède 35 kW ou dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide excède 0,20 kW/kg.

Catégorie A avec limitation de la puissance:

Motocycle biplace sans side-car dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide n'excède pas 0,20 kW/kg, à l'exception des motocycles de la sous-catégorie A1.

Instructions de l'OFROU du 9 octobre 2020

Véhicule d'examen de la catégorie A pour les motocycles d'une puissance illimitée

Les détenteurs d'un permis d'élève conducteur valable de la catégorie A sans restriction délivré jusqu'au 31 décembre 2020 inclus, peuvent passer l'examen pratique pendant la durée de valiPlus de réussite au «Sensi» avec





- Avec de nombreuse 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





Passez vos commandes auprès de Karina Sövegjarto, Brunner Verlag, 6010 Kriens, téléphone 041 318 34 77 k.soevegjarto@fl-portal.ch, www.fl-portal.ch



Enseignement multimédia de la circulation routière

dité dudit permis, y compris après le 31 décembre 2020, avec un motocycle biplace sans side-car et dont la puissance est d'au moins 35 kW.

Catégorie A1 à partir de 15 ans

Motocycle léger de la sous-catégorie A1, sans side-car, d'une vitesse maximale dépassant 30 km/h et d'une puissance nominale ou d'une puissance continue allant jusqu'à 4 kW.

Catégorie A1 à partir de 16 ans

Motocycle de la sous-catégorie A1, sans sidecar, dont la vitesse maximale dépasse 30 km/h. Les motocycles légers sont interdits comme véhicules d'examen. Les motocycles à trois roues sont interdits comme véhicules d'examen dans toutes les catégories.

Instructions de l'OFROU du 25 mai 2020

La limitation à 45 km/h n'est pas inscrite dans le permis de conduire des personnes qui obtiennent le permis de la sous-catégorie A1 avant l'âge de seize ans révolus. L'autorisation de conduire est contrôlée par la date de naissance indiquée dans le permis. Si l'examen de conduite et l'établissement du permis d'élève conducteur ont lieu après l'âge de seize ans et le candidat se présente à l'examen avec un motocycle léger, l'exigence de 45 km/h est inscrite sur le permis.

OAC Art. 24 Délivrance

Le permis de conduire de la catégorie A avec/ sans limitation de la puissance est délivré aux personnes qui possèdent un permis d'élève conducteur avec/sans limitation de la puissance et qui ont passé avec succès l'examen pratique.

OAC Art. 24a Permis de conduire à l'essai

Le permis de conduire des catégories A et B est délivré à l'essai. Cette disposition ne s'applique pas aux personnes qui sont déjà titulaires d'un permis de conduire de durée illimitée de l'une de ces catégories.

Instructions de l'OFROU du 25 mai 2020

Les personnes qui achèvent avec succès une formation pratique de base à partir du 1 er janvier 2021 et qui acquièrent par la suite un permis de conduire de la catégorie B obtiennent, sur la

base de l'attestation existante, le permis de conduire de la sous-catégorie A1.

FAQ sur la formation à la conduite pour les voitures et les motocycles à partir de 2021

J'ai 17 ans et je suis titulaire d'un permis d'élève conducteur de la catégorie B. Quand puis-je passer l'examen pratique?

Vous devez être en possession du permis d'élève conducteur depuis un an et avoir suivi le cours de théorie de la circulation.

Disposition transitoire pour les personnes nées en 2003

Si vous obtenez le permis d'élève conducteur en 2021, vous êtes autorisé à passer l'examen de conduite dès l'âge de 18 ans, même si vous ne possédez pas encore le permis d'élève conducteur depuis douze mois. Les personnes qui n'obtiendront le permis d'élève conducteur qu'en 2022 ou plus tard devront effectuer une phase d'apprentissage de douze mois.

Règle pour les personnes nées en 2002

Les personnes nées en 2002 devront obtenir le permis d'élève conducteur en 2020 encore si elles ne souhaitent pas effectuer la phase d'apprentissage de douze mois.

J'ai 21 ans et j'ai demandé un permis d'élève conducteur de catégorie B. Quand puis-je passer l'examen pratique?

Vous devez avoir suivi le cours de théorie de la circulation. La phase d'apprentissage (un an) concerne uniquement les personnes qui ont obtenu le permis d'élève conducteur avant leur 20e anniversaire.

Comment s'appelle la catégorie des motocycles légers (50 cm³) à partir de 15 ans dans le permis

Il s'agit de la catégorie A1. C'est la même que la catégorie A1 (125 cm³) à partir de 16 ans.

J'ai 15 ans. Comment puis-je obtenir la catégo-

Attestation de participation à un cours de premiers secours, examen théorique de base, cours de théorie de la circulation, formation de base (12 heures), examen pratique.

Que dois-je faire pour être autorisé à conduire des motocycles d'une cylindrée allant jusqu'à 125 cm³ à l'âge de 16 ans?

Si vous êtes déjà en possession d'un permis de conduire de la catégorie A1, vous n'avez rien à faire car la catégorie A1 est déjà inscrite. Les personnes possédant un permis d'élève conducteur de la catégorie A1 délivré selon l'ancien droit (50 cm³) doivent présenter leur permis d'élève conducteur existant au service des automobiles et recevront un nouveau permis d'élève conducteur avec une autorisation de conduire des motocycles d'une cylindrée allant jusqu'à 125 cm³.

Quelles sont les conséquences si je ne change pas mon permis d'élève conducteur catégorie A1 50 cm³?

Vous ne pourrez conduire que des motocycles d'une cylindrée allant jusqu'à 50 cm³. Cela concerne les courses d'apprentissage et d'examen.

J'ai passé avec succès la catégorie A limitée le 15 septembre 2020. Après deux ans de conduite irréprochable, est-ce que j'obtiens la catégorie A illimitée sans passer d'examen supplémentaire?

Oui, vous pouvez demander la levée de la limitation de puissance. Cela s'applique également si vous avez obtenu la catégorie A limitée à l'étranger. Instruction de l'OFROU: possible jusqu'au 30.6.2021 si le permis d'élève conducteur est demandé avant le 1.1.2021.

J'ai 27 ans et je souhaite obtenir la catégorie A illimitée. Puis-je demander le permis d'élève conducteur?

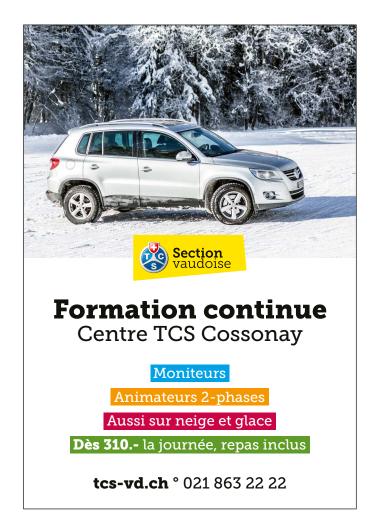
Non. Vous devez d'abord être en possession de la catégorie A limitée pendant au moins deux ans et démontrer une pratique irréprochable de la conduite. Quelles formations et quels examens sont valables pour une durée illimitée? L'examen théorique et l'examen théorique complémentaire ainsi que le cours de théorie de la circulation et la formation de base qui ont été passés avec succès à partir du 1er janvier 2021. Exception: Si le permis de conduire à l'essai est annulé, l'examen théorique doit être repassé.

J'aurai 25 ans le 20 janvier 2021 et je possède un permis d'élève conducteur de la catégorie A

limitée. Selon le permis d'élève conducteur, j'ai le droit de conduire des motocycles sans restriction à partir de 25 ans révolus. Serai-je autorisé à passer l'examen de la catégorie A illimitée en 2021?

Étant donné que la modification de la législation entrera en vigueur au 1 er janvier 2021, il ne sera pas possible d'effectuer des courses d'apprentissage ou d'examen de la catégorie A illimitée, malgré le renvoi entre parenthèses. À partir de janvier 2021, l'accès direct à la catégorie A illimitée n'est plus possible, et le renvoi entre parenthèses sur le permis d'élève conducteur n'est donc plus valable. Tous les titulaires d'un permis d'élève conducteur de la catégorie A illimitée qui possèdent un permis d'élève conducteur et fêtent leur 25e anniversaire en 2021 ont été informés. On leur a demandé de fournir le permis existant, et un permis corrigé leur a été retourné.

Auteur: Ravaldo Guerrini Source: Service des automobiles de Saint-Gall





Nuove norme di circolazione stradale 2021

Ecco cosa devono sapere i maestri conducenti

Nella seconda parte la rivista FL-Magazin esamina le importanti modifiche dell'Ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli OAC.

Mentre gli istruttori di guida devono attuare le numerose modifiche dell'ONC, dell'OSStr e dell'OAC, nell'agosto 2020 il Consiglio federale ha mandato un pacchetto di revisione sul diritto della circolazione stradale nella procedura di consultazione. Comprende un adeguamento della Legge federale sulla circolazione stradale e sulle multe disciplinare nonché la revisione di otto ordinanze. Con la revisione parziale del diritto della circolazione stradale, il Consiglio federale prepara il terreno per la sicurezza della circolazione stradale dei prossimi decenni. L'upi si è ora pronunciato sul pacchetto di revisione del Consiglio federale e sostiene anche le preoccupazione degli istruttori di guida.

Secondo l'upi, il pacchetto di revisione trascura importanti strumenti per una maggiore sicurezza della circolazione stradale: l'attuazione più semplice della velocità massima dei 30 km/h e la formazione complementare obbligatoria per autori di reati della circolazione stradale. Richiede regolazioni per la guida automatica, l'obbligo di indossare il casco da bicicletta per i bambini fino a 16 anni e nessun ulteriore indebolimento dei corsi 2 fasi.

odifica dell'Ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli OAC

OAC art. 6, l'età minima per guidare veicoli a motore nella sottocategoria A1 è:

- 15 anni per motoleggere 45 km/h / 50 ccm / 4 kW
- 16 anni per motoveicoli fino a 125 ccm / 11 kW max.
- 17 anni per le categorie B e BE
- 18 anni per le categorie A, C, CE, B1, C1, E

OAC art. 10, corso su misure salvavita immediate

Chi si iscrive all'esame della teoria di base per il conseguimento della licenza per allievo conducente delle categorie A o B oppure delle sottocategorie A1 o B1, deve dimostrare la partecipazione ad un corso su misure salvavita immediate. Il corso non deve risalire a oltre sei anni fa.

OAC art. 13, teoria di base

Con l'esame della teoria di base, l'autorità di ammissione stabilisce se il richiedente possiede le conoscenze di cui all'allegato 11, punto II.1. Questo esame può essere sostenuto al più presto un mese prima di aver raggiunto l'età minima. Chi vuole conseguire la licenza di condurre delle categorie speciali F, G o M, sostiene un esame della teoria di base, adeguato alla corrispondente categoria di veicolo. Un esame superato ha validità illimitata. Chi, successivamente all'annullamento della licenza di condurre in prova, presenta una nuova richiesta per una licenza per allievo conducente, deve ripetere l'esame.

OAC art. 15, conferimento

La licenza per allievo conducente della categoria A viene conferita per motoveicoli (inclusi carrozzini laterali) con una potenza del motore fino a 35 kW e un rapporto della potenza del motore e del peso vuoto fino a 0,20 kW/kg. Questa limitazione di potenza vale per a. apprendisti della formazione base professionale «Meccanico/a di motoveicoli AFC» formati da un maestro conducente della categoria A; b. persone formati in corsi della polizia per i motoveicoli; c. esperti della circolazione stradale nell'ambito della propria istruzione e formazione continua.

La licenza per allievo conducente della categoria A senza limitazione della potenza viene conferita a persone che possiedono la licenza di condurre della categoria A con limitazione della potenza da almeno due anni e possono dimostrare la pratica di guida ai sensi dell'articolo 8, comma 6.

Non è possibile essere conseguire direttamente la categoria A senza limiti. Anche il passaggio senza esami dalla categoria A 35 kW alla categoria A senza limiti viene meno.

Istruzioni dell'USTRA del 9 ottobre 2020

Per il conseguimento senza esami della categoria A per motoveicoli con potenza del motore illimitata: chi soddisfa in modo cumulativo i seguenti requisiti, fino al **30 giugno 2021** può approfittare del passaggio senza esami: **prima del 1º gennaio 2021** ha conseguito una licenza per allievo conducente della categoria A senza

limiti, con questa ha superato l'esame di guida pratico fino al **30 giugno 2021** e dimostra una **pratica di guida irreprensibile** negli ultimi due anni prima di presentare la richiesta di annullamento della limitazione della potenza.

Poiché a partire dal 1.1.2021 le registrazioni nelle licenze per allievo conducente della cat. A1/A non sono più valide, queste devono essere modificate.

Istruzioni dell'USTRA del 25 maggio 2020

A partire dal 1° gennaio 2021 chi frequenta e conclude un corso PGS e successivamente richiede una licenza per allievo conducente della medesima categoria di motoveicoli o di una categoria superiore, riceve una licenza per allievo conducente valida dodici mesi.

OAC art. 18, corso sulla teoria della circolazione

Chi vuole conseguire la licenza di condurre della categorie A o B oppure delle sottocategorie A1 o B1, deve poter dimostrare la partecipazione ad un corso sulla teoria della circolazione. Il certificato del corso ha validità illimitata a partire dalla data di conclusione del corso. La partecipazione al corso presuppone il possesso di una licenza per allievo conducente.

Organizzazione del corso

Il corso di otto ore viene suddiviso in quattro blocchi di lezione (lezioni doppie).

1º parte: modo di osservare la circolazione

2° parte: ambiente per quanto concerne la circolazione stradale

3° parte: dinamica della circolazione

4º parte: Tattica della circolazione

La lezione deve essere ripartita in almeno due giorni e inizia obbligatoriamente con il blocco 1. I blocchi di lezione da 2 a 4 possono essere frequentati in un ordine qualsiasi.

Materiale didattico

I materiali per la lezione devono illustrare i conte-

nuti di apprendimento da trasmettere in modo quanto più possibile vicino alla realtà. Devono essere impiegati prevalentemente materiali didattici e di apprendimento multimediali e interattivi.

Sono inoltre stati inseriti i seguenti temi:

- Teoria del movimento: circolazione passaggi a livello (comportamento in caso di luce rossa lampeggiante)/vicolo di salvataggio.
- Assunzione di alcol, farmaci o stupefacenti: Gli apprendisti possono illustrare i pericoli, gli effetti e le consequenze nonché richiamare alla memoria disposizioni e sanzioni legali.
- Analisi di incidenti: Gli apprendisti diventano consapevoli del fatto che un incidente stradale comporta consequente non solo per coloro che lo hanno provocato ma che grava fortemente soprattutto sulla vittima e sui parenti.

OAC art. 19, formazione base pratica per allievi conducenti di motoveicoli

- 1 Chi vuole consequire la licenza di condurre della categoria A o della sottocategoria A1, deve conseguire la formazione base pratica presso un titolare di un'abilitazione a maestro conducente della categoria A entro quattro mesi dal conferimento della licenza per allievo conducente. Se viene rilasciata una nuova licenza per allievo conducente, non è necessario ripetere la formazione base pratica. Vengono emessi solo due licenze per allievo conducente.
- 2 I candidati per la licenza di condurre della categoria A non devono conseguire la formazione base pratica con veicoli della sottocategoria A1.
- 3 La formazione base pratica dura dodici ore, per persone già in possesso della categoria A1, quattro ore.
- 4 Il maestro conducente deve confermare per iscritto all'allievo conducente che ha preso parte alla formazione base pratica e ha raggiunto gli obiettivi del corso.

Istruzioni dell'USTRA del 25 maggio 2020

Chi ha conseguito la licenza di condurre della

sottocategoria A1 prima del 1º gennaio 2021 e vuole conseguire la categoria A, durante la durata di validità della licenza per allievo conducente deve consequire un corso PGS che dura quattro ore e comprende esercizi pratici per quidare in curva in sicurezza.

Variazioni per la formazione base pratica dei motoveicoli

Parti del corso

Chi non possiede ancora una categoria di motoveicolo, deve conseguire le parti del corso da 1 a 3 di cui all'allegato. Ciascuna parte del corso dura quattro ore. L'ordine delle parti del corso 1, 2 e 3 deve essere rispettato.

Chi ha conseguito la licenza di condurre in formato carta di credito della sottocategoria A1 prima del 1º gennaio 2021 e vuole conseguire la licenza di condurre della categoria A, durante la durata di validità della licenza per allievo conducente deve conseguire la parte del corso 3.

Gruppi del corso

I partecipanti con una motoleggera (velocità massima 45 km/h, cilindrata massima 50 cm³ o potenza 4 kW) devono essere ripartiti per la parte del corso 3 in un apposito gruppo omogeneo. Gruppi misti devono esserci soltanto se l'organizzatore del corso non trova abbastanza partecipanti per un puro gruppo di motoleggere. Il programma generale è stato adattato nelle nuove istruzioni in tutte le parti del corso

Veicoli per gli esami

Categoria A senza limitazione della potenza:

Motoveicolo senza carrozzino laterale con una potenza del motore superiore a 35 kW o un rapporto della potenza del motore e del peso vuoto superiore a 0,20 kW/kg e due posti a sedere.

Categoria A con limitazione della potenza:

Motoveicolo senza carrozzino laterale con una potenza del motore massima di 35 kW o un rapporto massimo della potenza del motore e del peso vuoto pari a 0,20 kW/kg e due posti a sedere; sono esclusi motoveicoli della sottocategoria A1.

Istruzioni dell'USTRA del 9 ottobre 2020

Veicolo per gli esami della categoria A per motoveicoli con potenza del motore illimitata I titolari di una licenza per allievo conducente valida della categoria A senza limiti con una data di rilascio fino al 31 dicembre 2020 incluso possono sostenere durante la validità di questa licenza per allievo conducente l'esame di guida pratico anche dopo il 31 dicembre 2020 con un motoveicolo senza carrozzino laterale, due posti a sedere e una potenza del motore di almeno 35 kW.

Categoria A1 a partire da 15 anni

Motoleggera della sottocategoria A1 senza carrozzino laterale con una velocità massima superiore a 30 km/h e una potenza nominale e/o continua fino a 4 kW.

Categoria A1 a partire da 16 anni

Motoleggera della categoria A1 senza carrozzino laterale con una velocità massima superiore a 30 km/h. Le motoleggere non sono ammesse come veicoli per gli esami. I motoveicoli a più corsie non sono ammessi come veicoli per gli esami per tutte le categorie.

Istruzioni dell'USTRA del 25 maggio 2020

Per le persone che conseguono la sottocategoria A1 prima di aver compiuto 16 anni, la limitazione a 45 km/h non viene registrata nella licenza di condurre. L'autorizzazione a condurre viene controllata tramite la data di nascita riportata sulla licenza di condurre. Qualora l'esame di guida e il rilascio della licenza per allievo conducente avvengano dopo il 16° anno di età e il candidato si presenta all'esame con una motoleggera, nella licenza viene inserita la condizione 45 km/h.

OAC art. 24, conferimento

La licenza di condurre della categoria A con/ senza limitazione della potenza viene conferita a persone che possiedono una licenza per allievo conducente con/senza limitazione della potenza e hanno superato l'esame di quida pratico.

OAC art. 24a, licenza di condurre in prova

La licenza di condurre delle categorie A e B viene conferita in prova. Ciò non vale per persone che sono già titolari di una licenza di condurre illimitata di una di queste categorie.

Istruzioni dell'USTRA del 25 maggio 2020

A partire dal 1º gennaio 2021 chi conclude con successo un corso PGS e successivamente consegue la licenza di condurre della categoria B, riceve sulla base della prova già disponibile la licenza di condurre della sottocategoria A1.

FAQ sulla formazione di guida per auto e motoveicoli a partire dal 2021

Ho 17 anni e ho una licenza per allievo conducente della categoria B. Quando posso dare l'esame pratico?

Deve essere in possesso della licenza per allievo conducente da un anno e aver conseguito la lezione sulla teoria della circolazione.

Disposizione transitoria per persone nate nel 2003

Se consegue la licenza per allievo conducente nel 2021, può sostenere l'esame di guida a partire dal 18° compleanno, anche se non possiede ancora la licenza per allievo conducente da dodici mesi. Le persone che conseguono la licenza per allievo conducente solo nel 2022 oppure in un anno successivo devono essere sottoposte ad una fase di apprendimento di dodici mesi.

Regolamento per persone nate nel 2002

Le persone nate nel 2002 devono conseguire la licenza per allievo conducente nel 2020, se non vogliono essere sottoposte ad una fase di apprendimento di dodici mesi.

Ho 21 anni e ho richiesto la licenza per allievo conducente della categoria B. Quando possono dare l'esame pratico?

Deve aver conseguito la lezione sulla teoria della circolazione. La fase di apprendimento (un anno) riguarda soltanto persone che hanno conseguito la licenza per allievo conducente prima del 20° compleanno.

Come si chiama nella licenza di condurre la categoria per motoleggere (50 cm³) a partire da 15 anni?

La categoria viene chiamata A1. Così come la categoria A1 (125 ccm) a partire da 16 anni.

Ho 15 anni. Come faccio a entrare in possesso della categoria A1?

Certificato del corso di pronto soccorso, esame della teoria base, lezione sulla teoria della circolazione, corso base (12 ore), esame pratico.

Cosa devo fare per guida a 16 anni motoveicoli fino a 125 cm³?

Se è già in possesso della licenza di condurre della cat. A1, non deve fare nulla in quanto la categoria A1 è già registrata. Le persone con una licenza per allievo conducente del vecchio diritto della cat. A1 (50 cm³) devono presentare la licenza per allievo conducente attuale presso l'UCS e ricevono una nuova licenza per allievo conducente con l'autorizzazione per motoveicoli fino a 125 cm³.

A quali conseguenze vado incontro se non cambio la licenza per allievo conducente cat. A1 50 cm³?

Può quidare esclusivamente motoveicoli con 50 cm³. Ciò riguarda le quide di apprendimento e di esame.

Ho superato la categoria A senza limiti il 15 settembre 2020. Dopo due anni di guida irreprensibili ottengo la categoria A senza limiti senza altri esami?

Sì, può richiedere la revoca. Ciò vale anche nel caso in cui abbia conseguito la categoria A senza limiti all'estero. Istruzione dell'USTRA: possibile fino al 20/6/2021, se la licenza per allievo conducente viene ordinata prima dell'1/1/2021.

Ho 27 anni e vorrei conseguire la categoria A senza limiti. Posso richiedere la licenza per allievo conducente?

No. Deve essere per prima cosa in possesso della categoria A senza limiti da almeno due anni e dimostrare una pratica di quida irreprensibile. Quali formazioni ed esami hanno validità illimitata? L'esame di teoria e l'esame di teoria supplementare così come la lezione sulla teoria della circolazione che sono stati conseguiti dal 1º gennaio 2021. Eccezione: se la licenza di condurre in prova viene annullata, è necessario conseguire di nuovo l'esame di teoria.

Il 20 gennaio 2021 compio 25 anni e possiedo una licenza per allievo conducente A senza limiti. Secondo licenza per allievo conducente, a partire da 25 anni sono autorizzato a guidare motoveicoli illimitati. Possono sostenere nel 2021 l'esame A senza limiti?

Poiché la modifica della legge entra in vigore a decorrere dal 1º gennaio 2021, nonostante la nota tra parentesi non sono possibili né guide di apprendimento né di esame della cat. A senza limiti. A partire da gennaio 2021 non è quindi più possibile conseguire direttamente la cat. A senza limiti, pertanto la nota tra parentesi sulla licenza per allievo conducente non ha più alcuna validità. Tutti i titolari di una licenza per allievo conducente della cat. A senza limiti in possesso di una licenza per allievo conducente e che nel 2021 compiono 25 anni sono stati informati. La licenza attuale viene richiesto e viene restituita una licenza corretta.

Contributo: Ravaldo Guerrini Fonte: Ufficio della circolazione stradale di San Gallo

Inserenten	Seite
Auto Grädel AG, Bern	15
Brunner Medien AG	13, 31
Driveswiss AG, Wohlen	11
Hänni Mikhail Verlag GmbH, Oberhofe	en 40
Localsearch, Zürich	2
Sanpool, Basel	15
Swissint, Bern	5
TCS Vaud, Cossonay	33
Trütsch Fahrzeug-Umbauten, Kloten	17

Autoren	Seite
Ammann, Heinz	19
Grob, Rolf	24
Guerrini, Ravaldo	6
Kirschbaum, Werner	12, 14, 16, 18
Lehmann, Philip	39

Verlag

Inserate:

Toni Heller, Tel. 041 318 34 85 t.heller@fl-magazin.ch

Abos und Adress-Mutationen:

Karina Sövegjarto, Tel. 041 318 34 77 k.soevegjarto@bag.ch *FL-Magazin*, Brunner Medien AG, Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare Verbreitung: 3872 Exemplare

Nächste Ausgabe FL-Magazin

Redaktionsschluss 12. Februar 2021 Erscheinungstermin 5. März 2021



Schaffen Sie mit Social Media Nähe

Social Media begleitet uns heutzutage auf Schritt und Tritt. Ganze 71 % der Schweizer/innen nutzen laut der Unternehmensdatenbank Statista soziale Medien, wobei dies 69 % täglich tun. Neben Facebook, Instagram und Tiktok finden auch die Videoplattform Youtube und die Geschäftsplattform LinkedIn grossen Anklang. Nirgendwo anders sind die Schranken sowie Preise der Kommunikation für Unternehmen tiefer als bei Social Media. Das Posten von Bildern oder Schreiben von Beiträgen kostet nichts und trägt gleichzeitig signifikant zum Erfolg Ihres Unternehmens bei. Mit Social Media können Sie nämlich Real-Time-Marketing betreiben und schaffen damit Aktualität sowie Nähe.

Bei den 17- bis 25-Jährigen ist die Nutzung von Social Media mit ca. 90% noch einmal deutlich stärker als beim Schweizer Durchschnitt. Mit Social-Media-Kanälen erreichen Sie als Fahrschule somit genau Ihre anvisierte Zielgruppe, und das fast gänzlich ohne Streuverluste. Jugendliche verwenden Social Media sehr breit und für viele mögliche Zwecke. Bilder liken und Kommentare schreiben sind nur ein Aspekt davon. Nicht selten ist Social Media der Auslöser, wenn es um den Entscheid für einen Dienstleister geht. Sammeln Sie Sympathiepunkte, indem Sie diese Kanäle nutzen, um ein

positives Bild des eigenen Unternehmens zu verbreiten und Authentizität und Vertrauen zu schaffen.

Die Eigenschaft, im direkten Austausch mit seinen Kunden zu sein, ist einer der entscheidenden Vorteile von Social Media. Der tägliche Kontakt mit der Community und somit mit potenziellen Kunden wirkt glaubwürdig und schafft eine gute Basis für eine künftige Kundenbeziehung. Sie können Ihr Unternehmen auf diversen Plattformen Ihren Fahrschülern näherbringen, indem Sie z.B. Fahrprüfungs-Zertifikate oder Meinungen, Bewertungen und Fotos Ihrer bestehenden sowie früheren Schüler/innen teilen. Damit stärken Sie das Vertrauen in Ihre Fahrschule und bleiben dabei ganz nahe am Menschen.



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

2020/21 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2020!

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







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 Prüfungsfrager in der App «Auto Theorie»)



Mehr Infos und Bestellungen:



www.verkehrstheorie.ch info@verkehrstheorie.ch Telefon 033 243 21 05 Mobile 079 404 48 55 Offizieller asa-Lizenznehmer hänni mikhail verlag gmbh Kirchmätteliweg 2 3653 Oberhofen

