



Neuer Dachverband



Nouvelle association faîtière



Wissen

Typische Herbst-Winter-
Gefahren im Strassenverkehr



Ausbildung

Verkehrskundeunterricht
der Zukunft



Klassik

Elegante Rarität aus
Schweizer Serienfertigung

fahrlehrervergleich.ch



**Registrieren Sie sich jetzt auf der
grössten Plattform für Fahrlehrer!**

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

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

Jürg Strebel
j.strebel@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Bilder Titelseite:

Adobe Stock
SwissClassics Nr. 87-5

Liebe Leserinnen und Leser

Die digitale Transformation des Fahrzeugs ist bereits im vollen Gange. Bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge steht das Streben nach Sicherheit und einem neuen Fahrerlebnis im Fokus. GPS, diverse Assistenzsysteme und das Internet gehören längst zum Standard. Ist Ihnen bewusst, dass Sie bei deren Nutzung persönliche Daten hinterlassen?

So werden z. B. Ihre Kontakte sowie Ihre Adresseinträge beim Koppeln des Smartphones ins Auto übertragen. Das Navigationssystem speichert eine Liste von den zuletzt gesuchten Zielen und bei eingebauten Apps zum Musik-Streaming werden Ihre Zugangsdaten hinterlegt.

Denken Sie daran Ihre persönlichen Daten zu löschen bevor Sie ein Fahrzeug zurückgeben oder verkaufen. Jüngere Generationen neigen häufig dazu, möglichen Gefahren in diesem Bereich zu unterschätzen. Sensibilisieren Sie deshalb Ihre Fahrschüler:innen. Ein sorgsamer Umgang mit persönlichen Daten wird zukünftig an Bedeutung zunehmen.

Die FL-Redaktion wünscht Ihnen und Ihren Liebsten besinnliche und erholsame Festtage. Wir freuen uns, Ihnen im neuen Jahr weitere Fachinformationen bereitzustellen.



Jürg Strebel, Verlagsleiter *FL-Magazin*



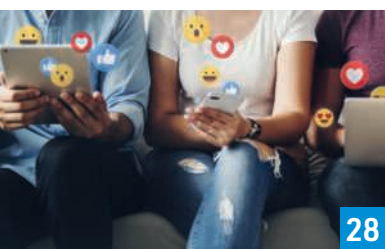
Jürg Strebel



20



24



28



30



35

Verbände

- 6 SFV und FRE: Neuer Dachverband der Fahrlehrerschaft

Associations

- 12 FRE et ASMC: Nouvelle association faîtière des moniteurs de conduite

Ausbildung

- 18 Weiterentwicklung VKU: Verkehrskundeunterricht der Zukunft

Wissen

- 20 Assistenzsysteme: Was kann Ihr Notbremsassistent?
- 24 Ausbildung: Typische Herbst-Winter-Gefahren im Strassenverkehr

Marketing

- 28 Social Media: Laufend neue Fahrschüler:innen gewinnen

Klassik

- 30 S.S. Jaguar 2½ Litre Tüschers Cabriolet:
Elegante Rarität aus Schweizer Serienfertigung

Nutzfahrzeuge

- 35 MirrorCam: Kameras statt Rückspiegel

- 39 Online-Ratgeber



let's drive

Multimedialer Verkehrskunde-Unterricht

Sorglospaket für Ihren VKU



Online-Datenbank

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



Moderatoren-handbuch

- Unterrichtsablauf
- Querverweis auf Schülerheft, Datenbank, Themenblätter

Schülerhefte

- Laufend aktuell
- Didaktisch durchdacht

USB-Stick

- Bilder, Grafiken, Videos
- Powerpoint- oder HTML-Präsentation
- Chart- und Video-finder

Themenblätter

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



**Jetzt bestellen
und Datenbank-
Login anfordern!**

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



SFV und FRE

Neuer Dachverband der Fahrlehrerschaft

An der Generalversammlung vom 11. November 2021 wurde der neue und gestärkte Dachverband mit dem Namen «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera» beschlossen. Einstimmig haben die Sektionspräsidenten in einer Konsultativ-Abstimmung dem Zusammenschluss der FRE und des SFV zugestimmt. Die Fusion soll 2022 erfolgen.

Anlässlich der Bernexpo organisierte der SFV einen Kongress zum Thema «Zukunft des autonomen Fahrens». Im Anschluss wurde gleich die Generalversammlung durchgeführt. Dabei stellten Michael Gehrken, Präsident SFV, und Pascal Moesch, Präsident FRE, den groben Rahmen des neuen Dachverbands «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera» vor. Erste Reaktio-

nen zeigten, dass Organisationen und Behörden den Zusammenschluss von FRE und SFV begrüßen. Doch gibt es diesbezüglich auch kritische Stimmen? Zumal es in der «Fahrlehrerlandschaft» neu die Organisation Swissdrive gibt. Fahrlehrer-Magazin hat den drei Verbänden FRE, SFV und Swissdrive Fragen über ihre jeweiligen Strategien gestellt.

Interview mit Michael Gehrken, Präsident SFV



Seit vielen Jahren wurde von einem Zusammenschluss von FRE und SFV gesprochen. Wieso ist dieser jetzt und nicht bereits vor OPERA-3 erfolgt? Was waren aus Sicht des SFV die ausschlaggebenden Gründe?

«Gut Ding will Weile haben.» Im Rahmen der Beratungen von OPERA-3 haben die beiden Verbände sehr wohl bereits eng zusammengearbeitet. Indessen ist so manchem vielleicht

gerade aufgrund des Resultates des unverbindlichen Engagements erst richtig bewusst geworden, wie wichtig es wäre, vor allem den Bundesbehörden gegenüber «mit einer Stimme» zu sprechen. Nicht zuletzt die äusserst konstruktive Zusammenarbeit im Rahmen der Revision des Berufsbildes unter der Leitung von Christian Stäger hat in den letzten drei Jahren das Ihre dazu beigetragen, dass dieser Schritt

jetzt erfolgen soll. In den letzten Jahren ist ein gegenseitiges Vertrauen gewachsen, das beiden Seiten aufgezeigt hat, dass man von einem Zusammenschluss nur profitieren kann.

Ich denke, es ist kein Geheimnis, dass sich der SFV «neu organisiert» und mit «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera» einen neuen Namen gefunden hat. Was wird sich in Zukunft im Vergleich zur jetzigen SFV-Verbandsstruktur ändern?

Der neue Verband, der aus dem Zusammenschluss des SFV und der FRE hervorgehen soll, wird unter anderem auch eine Geschäftsstelle in der Romandie haben, wobei nicht ausgeschlossen ist, dass in Zukunft weitere Geschäftsstellen in anderen Regionen folgen. Damit werden die Strukturen des Verbandes ganz klar gestärkt, wovon letztlich gerade die Mitglieder an der Basis profitieren können.

Zudem werden auch die Regionalverbände/Sektionen noch stärker eingebunden: Mit der Schaffung einer Regionalkonferenz, welche den Vorstand ergänzt, erhalten die Sektionen mehr Gewicht. Damit tragen wir den in der Schweiz üblichen regionalen Unterschieden Rechnung.

Mit Blick auf den Berufsalltag der Fahrlehrerschaft und das Berufsbild möchten wir zudem zwei neue Kommissionen/Fachgruppen schaffen. Die Kommission Berufsbildung, in welcher auch die Fahrlehrer-Berufsschulen mitarbeiten sollen, wird sich schwer gewichtig und in Absprache mit der Qualitätssicherungskommission QSK mit der Ausbildung der Fahrlehrer:innen beschäftigen. Die QSK kann sich derweil auf die Überwachung und Qualitätskontrolle konzentrieren. Daneben werden wir eine Fachgruppe Zwei-Phasen-Ausbildung schaffen, welche sich schwer gewichtig mit den WAB-Kursen und der Fahr-Weiterbildung beschäftigen wird. Dies auch im Hinblick darauf, dass dem lebenslangen Lernen der Verkehrsteilnehmenden immer grösseres Gewicht beigemessen werden muss.

Gibt es durch diesen Zusammenschluss konkrete Vorteile für die Sektionen und ihre Mitglieder, z. B. einen geringeren Mitgliederbeitrag oder andere Nutzen?

An den Beiträgen wollen wir nichts ändern. Die Verbandsstrukturen sollen gestärkt und professioneller werden. Es liegt auf der Hand, dass die Mitglieder gerade davon profitieren können. Und die Sektionen sollen kontinuierlich und mehr in ihrer Tätigkeit unterstützt werden. Nicht zuletzt deshalb wird ja der Austausch auch institutionalisiert und die Regionalkonferenz als Organ geschaffen.

Die Vorstände der FRE und des SFV haben dem Zusammenschluss im Grundsatz zugestimmt. Was bedeutet im «Grundsatz zugestimmt»? Sind noch grössere Anpassungen z. B. in der Namensgebung zu erwarten?

«Im Grundsatz» heisst, dass die beiden Vorstände mit den kommunizierten Massnahmen und der Stossrichtung einverstanden sind. Vielleicht wird es noch die eine oder andere Optimierung und Ergänzung am vorliegenden Entwurf der Statuten geben. Grosse Änderungen erwarte ich allerdings nicht. Entscheiden werden jedoch sowohl bei der FRE wie beim SFV die Mitglieder im Rahmen ihrer Generalversammlungen im Juni des kommenden Jahres. Deshalb können die Vorstände nur den Grundsätzen zustimmen.

Seit dem Frühling 2021 gibt es auf Schweizer Fahrlehrer-Ebene eine neue Organisation mit dem Namen «Swissdrive», die vom Westschweizer Pierre-André Tombez präsiert wird. Nach Aussagen von Swissdrive sieht sich die neue Organisation als Austauschplattform und Vertretung für alle Verkehrssicherheitsfachleute, wie z. B. die Fahrlehrerschaft, sowie für verschiedene Vereinigungen, die sich mit der Verkehrssicherheit befassen. Zweck der Organisation ist die Förderung der Verkehrssicherheit. Worin besteht der Unterschied zwischen dem zukünftigen L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera und Swissdrive aus Sicht des SFV?

L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera ist der gesamtschweizerische Berufsverband der Fahrlehrerschaft. Dieser wird sich – wie heute schon der SFV und die FRE – mit der Fahraus- und -weiterbildung beschäftigen. Und diese ist «nur» ein Teil der Verkehrssicherheit – wenn-



Michael Gehrken

gleich natürlich ein sehr wichtiger. Wenn sich Swissdrive tatsächlich als Plattform für Verkehrssicherheitsfachleute positionieren will, gehören da breitere Kreise als die Fahrlehrer:innen und deren Berufsverbände dazu. Wobei wir in diesem Bereich mit dem Verkehrssicherheitsrat (VSR) ja bereits eine seit Jahren vor allem auch bei den Strassenverkehrsverbänden und Behörden akzeptierte Organisation haben. Wenn sich Swissdrive hingegen «nur»

als neuer Fahrlehrer-Verband sieht, dann wird diese Organisation ihrem Anspruch als umfassende Plattform für Verkehrssicherheit, welche breite Kreise vernetzen will, nicht gerecht. Und die Fahrlehrerschaft selbst spaltet sie damit einmal mehr, auch wenn sie vorgibt, diese einen zu wollen. Ich denke, für die Fahrlehrerschaft ist der Weg mit dem Zusammenschluss von FRE und SFV vorgezeichnet.



Interview mit Jean-Bernhard Chassot, Direktor FRE



Jean-Bernhard Chassot

Der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV und die Fédération Romande des Écoles des Conduites FRE werden sich im Juni 2022 zu einem gemeinsamen Verband zusammenschliessen, der auch neue Fachgruppen wie z. B. die Fachgruppe Zwei-Phasen-Ausbildung beinhaltet. Weshalb ist dieser Schritt aus Sicht der FRE jetzt und nicht vor OPERA-3 erfolgt? Was waren aus Sicht der FRE die ausschlaggebenden Gründe?

Obwohl es seit mehreren Jahren Diskussionen gibt, haben gerade die gemeinsamen Schritte im Rahmen von OPERA-3 gezeigt, wie wichtig es ist, mit einer einzigen Stimme zu sprechen. Das gemeinsame Auftreten der beiden Verbände bei politischen Behörden und der Presse führte dazu, einen Weiterbildungstag für Neuliker zu bewahren.

Dieses Vorgehen stärkte das Vertrauen zwischen beiden Verbänden und ermöglichte es, sich auf nationale Strategien zu konzentrieren. Dies zeigte beiden Parteien, dass eine Annäherung für den Beruf und den Alltag der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer nur von Vorteil sein kann.

Zukünftig wird die jetzige FRE «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera» heissen. Was wird sich im Vergleich zur heutigen Verbandsstruktur ändern?

Die neue gesamtschweizerische Einheit wird über ein deutschsprachiges und ein romani-

sches Sekretariat verfügen, was in erster Linie den verschiedenen Sprachregionen zugutekommt. Die neue Struktur wird auch einen überregionalen Zusammenschluss enthalten, bei dem, falls nötig, eine Schlichtungskommission eingesetzt wird. Diese Besonderheit verleiht den Sektionen mehr Gewicht und ermöglicht es, den regionalen Unterschieden Rechnung zu tragen – was letztlich die DNA der verschiedenen Schweizer Kulturen ist.

Die FRE bleibt ein Zusammenschluss von Verbänden und setzt alle ihre Aktivitäten im Zusammenhang mit der Ausbildung und der Verkehrssicherheit fort. Die Schaffung einer Ausbildungskommission innerhalb der neuen Einheit L-Drive wird als wichtig erachtet, um die zukünftige Ausbildung – in enger Zusammenarbeit mit der QSK – entwickeln und vereinheitlichen zu können.

Gibt es durch diesen Zusammenschluss konkrete Vorteile für die Sektion und ihre Mitglieder, z. B. einen geringeren Mitgliederbeitrag oder andere Nutzen?

Es ist nicht vorgesehen, die Mitgliederbeiträge zu senken, sondern vielmehr ist es das Ziel, den Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern andere Vorteile zu bieten, indem sie bei ihrer täglichen Arbeit unterstützt werden. Die von der FRE entwickelte Anwendung, um die Fahrschulen zu verwalten, wird einem grösseren Publikum zu

einem Vorzugspreis zur Verfügung stehen. Die stetige Weiterentwicklung der Anwendung wird den reellen Bedürfnissen aller Regionen der Schweiz entgegenkommen.

Die Vorstände von FRE und SFV haben diesem Zusammenschluss im Grundsatz zugestimmt. Was bedeutet im «Grundsatz zugestimmt», sind noch grössere Anpassungen z. B. in der Namensgebung zu erwarten?

Das bedeutet, dass die beiden Verbände die Fusion über einen gemeinsamen Namen angehen wollen. «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera» muss im Frühling 2022 von beiden Seiten aber noch bestätigt werden.

Seit dem Frühling 2021 gibt es auf Schweizer Fahrlehrer-Ebene eine neue Organisation mit dem Namen «Swissdrive», die vom Westschweizer Pierre-André Tombez präsidiert wird. Nach Aussagen von Swissdrive sieht sich die neue Organisation als Austauschplattform und Ver-

tretung für alle Verkehrssicherheitsfachleute, wie z. B. die Fahrlehrerschaft, sowie für verschiedene Vereinigungen, die sich mit der Verkehrssicherheit befassen. Zweck der Organisation ist die Förderung der Verkehrssicherheit. Worin besteht aus Sicht der FRE der Unterschied zwischen dem zukünftigen «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera» und Swissdrive?

Der zukünftige Verband L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera profitiert von der jahrzehntelangen Erfahrung zweier Verbände im Bereich der Fahrausbildung. Der neue Verband wird sich sehr stark durch ein grosses Netzwerk und Verbindungen zu politischen und behördlichen Instanzen auszeichnen.

Jede Organisation, die sich zum Ziel setzt, die Verkehrssicherheit zu fördern, ist zu unterstützen. Allerdings scheint Swissdrive eher dem Schweizerischen Verkehrssicherheitsrat (VSR) nachkommen bzw. ihn sogar konkurrenzieren zu wollen – was eher einer Spaltung als einer Einigung der Kräfte gleichkommt.

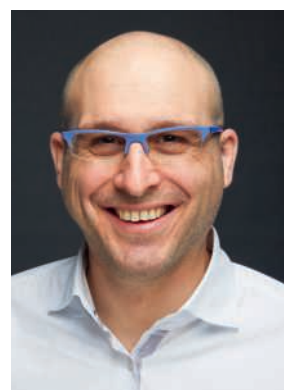


Interview mit Daniel Menzi, Präsident Swissdrive

Der SFV und die FRE werden sich im Juni 2022 zu einem gemeinsamen Verband zusammenschliessen, der auch neue Fachgruppen wie die Fachgruppe Zwei-Phasen-Ausbildung vereint. Angesichts dieses bevorstehenden Zusammenschlusses fragen sich viele Fahrlehrer:innen, wer Swissdrive ist und ob es diese neue Organisation nach dem Zusammenschluss von FRE und SFV braucht. Worin besteht der Unterschied zwischen Swissdrive und L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera?

Es gibt offensichtliche konzeptionelle Unterschiede zwischen Swissdrive und L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera. L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera geht aus zwei Fahrlehrerverbänden hervor, Swissdrive ist nicht ausschliesslich auf Fahrlehrer:innen ausgelegt. Für Swissdrive ist es wichtig, alle aus- und weiterbildenden Verkehrssicherheitsfachleute anzusprechen.

Swissdrive hat diesen umfassenden Ansatz aus dem Grunde gewählt, weil die Zukunft der aus- und weiterbildenden Verkehrssicherheitsfachleute nach unserer Meinung noch nie so offen war wie gerade in der jetzigen Zeit. Mit der zunehmenden Automatisierung des Fahrens werden sich die Berufe Fahrlehrer:in, WAB-Moderator:in, Verkehrssicherheitsinstructor:in und CZV-Instructor:in weiterentwickeln. Diese Entwicklung will Swissdrive proaktiv gestalten. Ein weiterer Unterschied gegenüber dem neuen Gebilde L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera besteht darin, dass Swissdrive seine Marke durch Assoziationen von Fachorganisationen weiter stärken und als Dachmarke etablieren will. So hat sich z. B. der Schweizerische Fahrberater-Verein zu «Seniordrive» umbenannt und figuriert nun im gleichen optischen Kleid wie Swissdrive als Fachorganisation für die fahre-



Daniel Menzi

rischen Belange von Seniorinnen und Senioren. Ebenso wurde die neu gegründete Fachplattform für den Einsatz von Simulatoren in der Aus- und Weiterbildung mit Namen Swisssimu assoziiert und in den gleichen optischen Auftritt versetzt wie Swissdrive. Der Vorteil in diesen Assoziationen besteht einerseits darin, dass Swissdrive damit hochspezialisierte Fachorganisationen als «Quasi-Abteilungen» von Swissdrive gewinnt. Andererseits unterstützen sich diese Fachorganisationen mit ihrem identischen Auftritt gegenseitig in der öffentlichen Kommunikation und können dadurch die Wirkung nach aussen potenzieren. Die aus- und weiterbildenden Verkehrssicherheitsfachleute gewinnen damit an Bekanntheit.

Welche Ziele will Swissdrive mittelfristig erreichen?

Konkret folgende:

- Etablierung einer starken Marke für die Verkehrssicherheitsfachleute in der Aus- und Weiterbildung.
- Dadurch gesellschaftliche Akzeptanz und Sympathie für die Anliegen der Verkehrssicherheitsfachleute, die in der Aus- und Weiterbildung tätig sind, generieren.
- Dadurch politisches Gewicht für die Anliegen der Verkehrssicherheitsfachleute in der Aus- und Weiterbildung generieren.
- Die Sicherung der beruflichen Zukunft für die Verkehrssicherheitsfachleute in der Aus- und Weiterbildung. Dazu hat Swissdrive z. B. beim Berufsbildungsfonds Fahrlehrer BFF das Projekt «Futuredrive» eingereicht, bei welchem übrigens sowohl die Fachleute des SFV als auch der FRE herzlich eingeladen sind, mitzuwirken. Es wird für diese anspruchsvolle Aufgabe alle Experten brauchen, die unsere Branche zu bieten hat, und das sind erfreulicherweise viele.
- Zu guter Letzt soll Swissdrive eine Serviceorganisation werden, die für die einzelnen Mitglieder Leistungen generieren wird, die sie so keinesfalls alleine generieren können. Hierzu ist ebenfalls ein erstes grosses Projekt

im Gange, über das wir in absehbarer Zeit berichten werden.

Wie möchte Swissdrive diese Ziele umsetzen? Sind Doppelspurigkeiten mit L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera nicht vorprogrammiert?

Swissdrive ist aus der Idee heraus entstanden, dass die aus- und weiterbildenden Verkehrssicherheitsfachleute zum einen in der Öffentlichkeit wesentlich sichtbarer werden müssen, als sie es jetzt sind, und dass sie zum andern ein sympathisches Image haben müssen. Swissdrive will das Diskussionsfeld daher eher in Richtung Verkehrssicherheit und aus- und weiterbildende Verkehrssicherheitsfachleute lenken.

Swissdrive will durch intensive Kommunikationstätigkeiten mit seiner Marke die Projektionsfläche für dieses Image der aus- und weiterbildenden Verkehrssicherheitsfachleute werden.

Doppelspurigkeiten mit L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera befürchten wir weniger. L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera hat ein über Jahre gewachsenes Netz mit den Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern, das Swissdrive nicht hat. Dieses Netz wird Swissdrive für verschiedene Fachdiskussionen enorm gut einbinden können. Gerade beim eingegebenen Projekt «Futuredrive» wird Swissdrive sehr auf die Expertise von L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera angewiesen sein. Auch bei weiteren Projekten wird das der Fall sein. Von diesem Standpunkt aus gesehen ist Swissdrive überzeugt, dass sich Swissdrive und L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera in diverser Hinsicht ergänzen werden.

Swissdrive hat weitere Projekte für die aus- und weiterbildenden Verkehrssicherheitsfachleute in Vorbereitung, die zeigen werden, wie die Ziele erreicht werden. Diese Projekte werden selbstverständlich kommuniziert, sobald sie für die Öffentlichkeit bereit sind.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

DOPPELPEDALEINBAU



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

Kurzfilm auf unserer Homepage!

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

Verlangen Sie eine Offerte bei:



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



Fahrlehrer-WB Kurse 2022

Montag, 7. März Fahrzeugtechnik-Elektrik Kat. B
Dienstag, 8. März Elektrische Antriebssysteme Kat. B
Mittwoch, 9. März Elektromotorräder Kat. A
Donnerstag 10. März Profi in der Anhänger Ausbildung Kat. B
Freitag, 11. März Stark unterwegs als Fahrlehrer Kat. B
Montag, 14. März Escape, Herausforderung der emotionalen Grenzen
Dienstag, 15. März Elektrische Antriebssysteme Kat. C

Kurspreise inkl. Verpflegung und asa Bescheinigung

Anmelden: www.flwb.ch oder 079 420 75 87

Staffelpreise: 1 Kurs Fr. 298.- 2 Kurse je Fr. 290.- 3 Kurse je Fr. 280.-

Trigan Weiterbildung, Juchstrasse 25 8500 Frauenfeld

Hier könnte Ihr Inserat stehen.

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



Ihr Fahrschul-Steckbrief mit Profil

Fahrlehrer.ch – jetzt registrieren mit kostenlosem Grundeintrag oder persönlichem Steckbrief





FRE et ASMC

Nouvelle association faîtière des moniteurs de conduite

Lors de l'assemblée générale du 11 novembre 2021, la nouvelle association faîtière renforcée a été adoptée sous le nom de «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera». C'est à l'unanimité que les présidents de section ont approuvé la fusion de la FRE et de l'ASMC lors d'un vote consultatif. La fusion devrait avoir lieu en 2022.

Lors de la Bernexpo, l'ASMC a organisé un congrès sur le thème «l'avenir de la conduite autonome». L'assemblée générale s'est tenue dans la foulée. À cette occasion, Michael Gehrken, président de l'ASMC, et Pascal Moesch, président de la FRE, ont présenté les grandes lignes de la nouvelle association faîtière «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera». Les pre-

mières réactions ont montré que les organisations et les autorités saluent la fusion de la FRE et de l'ASMC. Y a-t-il aussi des voix critiques à ce sujet? D'autant plus qu'il existe désormais dans le paysage des moniteurs de conduite l'organisation Swissdrive. FL-magazine a posé des questions aux trois associations FRE, ASMC et Swissdrive sur leurs stratégies respectives.

Interview avec Michael Gehrken, président de l'ASMC



Depuis de nombreuses années, on parle d'une fusion entre la FRE et l'ASMC. Pourquoi a-t-elle eu lieu maintenant et pas avant OPERA-3? Quelles ont été les raisons déterminantes du point de vue de l'ASMC?

«Les bonnes choses prennent du temps.» Les deux associations ont déjà travaillé en étroite collaboration dans le cadre des délibérations d'OPERA-3. Cependant, c'est peut-être grâce

au résultat de cet engagement non contraignant que certains ont vraiment pris conscience de l'importance de parler «d'une seule voix», surtout face aux autorités fédérales. La collaboration extrêmement constructive dans le cadre de la révision du profil professionnel sous la direction de Christian Stäger au cours des trois dernières années a notamment contribué à ce que cette étape ait lieu mainte-

nant. Au cours des dernières années, une confiance mutuelle s'est instaurée, montrant aux deux parties qu'elles avaient tout à gagner à s'unir.

Je pense que ce n'est un secret pour personne que l'ASMC s'est «réorganisée» et a trouvé un nouveau nom, «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera». Qu'est-ce qui va changer à l'avenir par rapport à la structure actuelle de l'association ASMC?

La nouvelle association issue de la fusion de l'ASMC et de la FRE aura notamment un bureau en Suisse romande, mais il n'est pas exclu que d'autres bureaux suivent à l'avenir dans d'autres régions. Les structures de la fédération seront ainsi clairement renforcées. En fin de compte, ce sont les membres de la base qui pourront en profiter.

En outre, les associations régionales seront encore plus impliquées: Avec la création d'une conférence régionale, qui complète le comité, les sections auront plus de poids. Nous tenons ainsi compte des différences régionales habituelles en Suisse.

Compte tenu du quotidien professionnel des moniteurs de conduite et de l'image de la profession, nous souhaitons en outre créer deux nouvelles commissions ou groupes spécialisés. La commission Formation professionnelle, dans laquelle les écoles professionnelles de moniteurs de conduite doivent également collaborer, s'occupera principalement de la formation des moniteurs et monitrices de conduite, en concertation avec la Commission Assurance Qualité CAQ. La CAQ peut se concentrer sur la surveillance et le contrôle de la qualité. En outre, nous allons créer un groupe spécialisé dans la formation en deux phases, qui s'occupera principalement des cours CFC et de la formation continue des conducteurs. Ceci également dans la perspective de l'importance croissante qu'il convient d'accorder à l'apprentissage tout au long de la vie des usagers de la route.

Cette fusion présente-t-elle des avantages concrets pour les sections et leurs membres – par exemple une réduction de la cotisation ou d'autres bénéfices?

Nous ne voulons rien changer aux cotisations. Les structures de l'association doivent être renforcées et devenir plus professionnelles. Il est évident que les membres peuvent justement en profiter. Et les sections doivent être soutenues de manière continue et accrue dans leurs activités. C'est notamment pour cette raison que l'échange est institutionnalisé et qu'une conférence régionale est créée en tant qu'organe.

Les conseils d'administration de la FRE et de l'ASMC ont donné leur accord de principe à cette fusion. Que signifie exactement «accord de principe»? Des ajustements importants sont-ils encore à prévoir, par exemple en ce qui concerne la dénomination?

«En principe» signifie que les deux comités sont d'accord avec les mesures communiquées et l'orientation générale. Peut-être y aura-t-il encore l'une ou l'autre optimisation ou complément à apporter au présent projet de statuts. Je ne m'attends toutefois pas à des changements majeurs. Toutefois, ce sont les membres de la FRE et de l'ASMC qui prendront la décision dans le cadre de leurs assemblées générales respectives en juin de l'année prochaine. Les conseils d'administration ne peuvent donc qu'approuver les principes.

Depuis le printemps 2021, il existe au niveau des moniteurs de conduite suisses une nouvelle organisation appelée Swissdrive, présidée par le romand Pierre-André Tombez. Selon Swissdrive, la nouvelle organisation est une plateforme d'échange et de représentation pour tous les professionnels de la sécurité routière – comme les moniteurs/monitrices de conduite, ainsi que pour diverses associations concernées par la sécurité routière. L'organisation a pour but de promouvoir la sécurité



Michael Gehrken

routière. Quelle est la différence entre la future association L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera et Swissdrive du point de vue de l'ASCM?

L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera est l'association professionnelle des moniteurs de conduite pour toute la Suisse. Elle s'occupera – comme l'ASCM et la FRE aujourd'hui – de la formation et du perfectionnement à la conduite. Elle n'est «qu'une» partie de la sécurité routière – même si elle est évidemment très importante. Si Swissdrive veut se positionner comme une plate-forme pour les spécialistes de la sécurité routière, il faut y associer des cercles plus larges que les moniteurs de conduite et leurs associations professionnelles. Toutefois, dans

ce domaine, nous disposons déjà, avec le Conseil suisse de la sécurité routière (CSR), d'une organisation acceptée depuis des années, notamment par les associations routières et les autorités. Mais si Swissdrive se considère uniquement comme une nouvelle association de moniteurs de conduite, cette organisation ne répond pas à son ambition d'être une plate-forme globale pour la sécurité routière, qui souhaite mettre en réseau de larges cercles. Et elle divise une fois de plus le corps des moniteurs de conduite lui-même, même si elle prétend vouloir l'unifier. Je pense que pour les moniteurs de conduite, la voie est toute tracée avec la fusion de la FRE et de l'ASCM.



Interview avec Jean-Bernhard Chassot, Directeur FRE



Jean-Bernhard Chassot

L'ASMC et la Fédération Romande des Écoles de Conduite fusionneront en une fédération commune en juin 2022, qui comprendra également de nouveaux groupes spécialisés – par exemple la commission de la formation en deux phases. Pourquoi cette mesure n'a-t-elle été prise que maintenant et non avant OPERA-3? Quelles ont été, selon la FRE, les raisons décisives?

Bien que des discussions remontent à plusieurs années, ce sont précisément les démarches communes effectuées dans le cadre d'OPERA-3 qui ont démontré l'importance de parler d'une seule et même voix. L'intervention commune des deux associations auprès des instances politiques et de la presse suisse a permis de conserver une journée de formation complémentaire pour les nouveaux conducteurs. Cette démarche commune a renforcé la confiance entre les deux associations et a permis de se concentrer sur les stratégies à l'échelon national. Cela a montré aux deux parties qu'un rapprochement ne pouvait être que bénéfique pour la profession et pour le quotidien des moniteurs et monitrices de conduite.

À l'avenir, la fédération actuelle sera appelée «L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera». Qu'est-ce qui va changer par rapport à la structure actuelle de la fédération?

La nouvelle entité nationale sera dotée d'un secrétariat alémanique et d'un secrétariat latin ce qui profitera d'abord aux différentes régions linguistiques. La nouvelle structure sera également dotée d'une conférence des régions, arbitrée si nécessaire par une commission de conciliation. Cette particularité donnera plus de poids aux sections et permettra de tenir compte des spécificités régionales qui ne sont autres que l'ADN de nos différentes cultures helvétiques.

La Fédération romande des écoles de conduite reste un groupement d'associations et poursuit l'ensemble de ses activités en lien avec la formation et la sécurité routière. La création d'une commission «formation» au sein de la nouvelle entité L-Drive est perçue d'un bon œil pour développer et uniformiser les futures formations en étroite collaboration avec la CAQ.

Cette fusion présente-t-elle des avantages concrets pour la section et vos membres – par exemple une réduction de la cotisation ou d'autres avantages?

Il n'est pas prévu de réduire les cotisations des membres mais plutôt d'offrir davantage en soutenant les moniteurs et monitrices dans leurs activités quotidiennes. L'application de gestion pour auto-écoles, développée par la FRE sera ainsi disponible pour un plus large public à un tarif préférentiel pour les membres. Le développement continu de l'application tiendra également compte des besoins réels et des particularités de toutes les régions de Suisse.

Les conseils d'administration de la FRE et de l'ASMC ont donné leur accord de principe à cette fusion. Que signifie exactement «accord de principe»? Des ajustements importants sont-ils encore à prévoir, par exemple en ce qui concerne la dénomination?

Cela veut dire que les deux comités ont défini la voie de l'unité au travers de son appellation mais que les membres doivent encore confirmer le rapprochement des deux entités au sein de L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera au printemps 2022.

Depuis le printemps 2021, il existe au niveau des moniteurs de conduite une nouvelle organisation appelée Swissdrive, présidée par le romand Pierre-André Tombez. Selon Swissdrive, la nouvelle organisation est une plateforme d'échange et de représentation pour tous les professionnels de la sécurité routière – comme les moniteurs/monitrices de conduite, ainsi que pour les diverses associations concernées par la sécurité routière. L'association a pour but de promouvoir la sécurité routière. Quelle est la différence entre la future association L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera et Swissdrive du point de vue de la FRE?

La future association L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera bénéficie de l'expérience de deux associations actives dans le domaine de la formation des conducteurs depuis plusieurs décennies. La nouvelle association se démarquera par son important réseau et ses relais auprès des instances politiques et gouvernementales. Toute association ayant pour but la sécurité routière est à encourager. Toutefois, l'association Swissdrive semble emboîter le pas, voire même vouloir concurrencer le CSR ce qui pourrait être ressenti plus comme une division qu'une union des forces.



Double commande

Avec transmission par arbre ou par câble
Également sur mesure
Voitures, camions et autobus
Service d'enlèvement et de livraison
Modifications depuis 1951



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

044 320 01 53

www.truetsch-ag.ch
FL@truetsch-ag.ch



Interview avec Daniel Menzi, président de Swissdrive



Daniel Menzi

L'ASCM et la FRE fusionneront en juin 2022 pour former une association commune, qui comprendra également de nouveaux organes comme le groupe spécialisé dans la formation en deux phases. Face à cette fusion imminente, de nombreux moniteurs de conduite se demandent ce qu'est Swissdrive et si cette nouvelle organisation sera nécessaire après la fusion. Quelle est la différence entre Swissdrive et L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera?

Il existe des différences conceptuelles évidentes entre Swissdrive et L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera. L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera est issu de deux associations de moniteurs de conduite, Swissdrive n'est pas exclusivement conçu pour les moniteurs de conduite. Pour Swissdrive, il est important de s'adresser à tous les professionnels de la sécurité routière qui assurent la formation et le perfectionnement.

Swissdrive a choisi cette approche intégrale parce que, selon elle, l'avenir des spécialistes de la sécurité routière qui se forment et se perfectionnent n'a jamais été aussi ouvert qu'à l'heure actuelle. Avec l'automatisation croissante de la conduite, les professions de moniteur/monitrice de conduite, d'animateur/animateur CFC, d'instructeur/instructrice de sécurité routière et d'instructeur/instructrice OACP vont continuer à évoluer. Swissdrive veut être proactif dans cette évolution.

Une autre différence par rapport à l'ASCM ou à la FRE ou à la nouvelle entité L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera réside dans le fait que Swissdrive veut continuer à renforcer sa marque par des associations d'organisations professionnelles et l'établir comme marque ombrelle. Ainsi, l'Association suisse des conseillers de conduite s'appelle désormais «Seniordrive» et se présente sous la même forme que Swissdrive en tant qu'organisation spécialisée dans les questions de conduite pour les seniors. De même, la nouvelle plate-forme spécialisée

pour l'utilisation de simulateurs dans la formation et le perfectionnement a été associée au nom de Swisssimu et a été dotée de la même présentation visuelle que Swissdrive. L'avantage de ces associations réside d'une part dans le fait que Swissdrive gagne ainsi des organisations professionnelles hautement spécialisées en tant que «quasi-départements» de Swissdrive. D'autre part, ces organisations spécialisées se soutiennent mutuellement dans la communication publique grâce à leur présentation identique et peuvent ainsi potentieliser leur impact vers l'extérieur. Les spécialistes de la sécurité routière qui assurent la formation et le perfectionnement gagnent ainsi en notoriété.

Quels sont les objectifs que Swissdrive veut atteindre à moyen terme?

Concrètement, les suivantes:

- Établir une marque forte pour les professionnels de la sécurité routière dans la formation initiale et continue.
- Générer ainsi l'acceptation sociale et la sympathie pour les préoccupations des professionnels de la sécurité routière actifs dans la formation et le perfectionnement.
- Générer ainsi un poids politique pour les préoccupations des professionnels de la sécurité routière dans la formation et le perfectionnement.
- Assurer l'avenir professionnel des professionnels de la sécurité routière dans le cadre de la formation initiale et continue. Pour ce faire, Swissdrive a par exemple déposé auprès du Fonds en faveur de la formation professionnelle FFP le projet «Futuredrive», auquel les spécialistes de l'ASCM et de la FRE sont d'ailleurs cordialement invités à participer. Pour mener à bien cette tâche exigeante, il faudra faire appel à tous les experts que notre branche peut offrir, et heureusement, ils sont nombreux.

- Enfin, Swissdrive doit devenir une organisation de services qui générera pour les différents membres des prestations qu'ils ne peuvent en aucun cas générer seuls. Un premier grand projet est en cours à ce sujet, dont nous parlerons prochainement.

Comment Swissdrive souhaite-t-elle réaliser ces objectifs? Des doublons avec L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera ne sont-ils pas inévitables?

Swissdrive est né de l'idée que les professionnels de la sécurité routière qui forment et perfectionnent leurs connaissances doivent, d'une part, devenir beaucoup plus visibles auprès du public qu'ils ne le sont actuellement et, d'autre part, avoir une image sympathique. Swissdrive veut donc plutôt orienter le champ de discussion vers la sécurité routière et les spécialistes de la sécurité routière en formation initiale et continue.

Swissdrive veut devenir la surface de projection de cette image des professionnels de la sécurité

routière qui forment et perfectionnent, grâce à des activités de communication intensives avec sa marque.

Nous craignons moins les doublons avec L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera. L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera dispose d'un réseau avec les moniteurs de conduite qui s'est développé au fil des années, ce que Swissdrive n'a pas. Swissdrive pourra énormément mettre à profit ce réseau dans différentes discussions spécialisées. Pour le projet «Futuredrive» en particulier, Swissdrive dépendra fortement de l'expertise de L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera. Ce sera également le cas pour d'autres projets. De ce point de vue, Swissdrive est convaincu que Swissdrive et L-Drive Schweiz/Suisse/Svizzera se compléteront à divers égards.

Swissdrive a d'autres projets en préparation pour les spécialistes de la sécurité routière en formation et en formation continue, qui montreront comment les objectifs sont atteints. Ces projets seront bien entendu communiqués dès qu'ils seront prêts pour le public.



Weiterentwicklung VKU

Verkehrskundeunterricht der Zukunft

Wann und vor allem wie wird sich der Verkehrskundeunterricht der Zukunft präsentieren? Was fällt weg, was kommt neu dazu und welche Rolle spielt E-Learning? Dazu arbeitet der SFV in der Fachgruppe Autofahrlehrer, unter der Leitung von Bruno Schlegel, am zukünftigen VKU.

Die Wegweiser für den zukünftigen VKU sind längst gestellt. Mit der Veröffentlichung der Auswertung über die Vernehmlassung zu OPERA 3 im August 2018 zeigte das ASTRA auf, in welche Richtung der zukünftige VKU führt. Auf die Frage in der Vernehmlassung zu OPERA 3, ob man einverstanden sei, dass ein Einbezug von E-Learning im Nothilfekurs und im Kurs über Verkehrskunde ausdrücklich erlaubt wird, antworteten 73 Teilnehmende mit Ja und 31 mit Nein. Somit musste eine Änderung des seit 1993 obligatorischen VKU-Unterrichts, der bis auf wenige Anpassungen unverändert ist, erfolgen. Erst im September 2020 wurden der Fahrlehrerschaft vom ASTRA mit der Weisung betreffend dem VKU «kosmetische» Änderungen unterbreitet, ohne dass die neuen Lerninhalte oder der zeitliche Rahmen des VKU angepasst wurden. Folgend die wichtigsten Änderungen der Weisungen des ASTRA:

- Es sind vorwiegend multimediale und interaktive Lehr- und Lernmittel (vgl. Ziff. 2.3) einzusetzen und jeder Kursteilnehmerin und jedem Kursteilnehmer eine geeignete Dokumentation zur persönlichen Verwendung und Mitnahme (vgl. Ziff. 2.5) abzugeben.
- Die Qualität der Lehrmittel wird von den Kantonen bei der Auditierung der Fahrschulen im Rahmen der Qualitätskontrolle (vgl. Ziff. 4) überprüft.

Nebst Änderungen beim Verwenden von Lehrmitteln und der Kursgestaltung wurden zwei neue Kursinhalte vorgegeben:

Einnahme von Alkohol, Arznei- oder Betäubungsmitteln – Gefahren und Folgen beim Führen von Motorfahrzeugen

Richtziel: Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler können mögliche Gefahren, Wirkungen und

Folgen bei der Einnahme von Alkohol, Arznei- oder Betäubungsmitteln erläutern (inkl. Verknüpfung von Fahr- und Konsummotiven erkennen, gesetzliche Bestimmungen und Sanktionen in Erinnerung rufen); sie kennen die angemessenen Verhaltensregeln (z. B. Trennen von Konsum und Fahren).

Unfallanalysen

Richtziel: Die Fahrschülerinnen und Fahrschüler werden sich bewusst, dass ein Verkehrsunfall nicht nur für die Verursacherin oder den Verursacher Folgen hat (straft-, administrativ- und zivilrechtlich), sondern vor allem auch das Unfallopfer und seine Angehörigen mit physischen, psychischen, finanziellen und sozialen Einschnitten belastet.

Im Nachgang zur Revision der Verkehrszulassungsvorschriften im Jahre 2018 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) 2019 auch die Weisungen betreffend VKU revidiert und diese im 2021 in Kraft gesetzt. Die damit gültigen Weisungen für den VKU haben bei der Fahrlehrerschaft die nicht unberechtigte Befürchtung aufkommen lassen, dass das ASTRA nach der Streichung des zweiten Weiterbildungstags (WAB) in absehbarer Zeit auch den VKU durch E-Learning ersetzen möchte.

Der Schweizerische Fahrlehrerverband SFV hat diesbezüglich die Thematik an einer Sitzung mit

VKU-Unterrichtsmaterial

Bis zur Umsetzung der Revision plus einer Übergangsfrist können die geprüften Unterrichtsmaterialien von Let's drive weiterhin im VKU eingesetzt werden. Während der Übergangsfrist wird eine aktualisierte Fassung der Unterrichtsmaterialien erstellt. Die Einführung der aktualisierten Unterrichtsmaterialien von Let's drive wird von einer Umtauschaktion begleitet.

den Verantwortlichen des ASTRA und der asa aufgegriffen. Dabei hat das ASTRA klar festgehalten, dass der VKU auch weiterhin einen wichtigen Bestandteil der theoretischen Fahrausbildung darstellen soll und wird. Das ASTRA anerkennt den Handlungsbedarf und wird in absehbarer Zeit gemeinsam mit der Fahrlehrerschaft und den Kantonen ein Revisionsprojekt lancieren, damit der VKU zukunftsgerichtet neugestaltet werden kann. Die Kantone und der SFV mit der FRE fordern vom ASTRA für die Umsetzung dieses Projekts eine «Zielvorgabe», um die beschlossenen Anpassungen bei der theoretischen Ausbildung von Fahrzeuglenkenden umzusetzen. Gemäss ASTRA ist frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2022 mit dieser Umsetzung zu rechnen.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Bild: Adobe Stock, didesign



druckdrache.ch
einfach. stark. von hier.

Webshop für Ihre Drucksachen

Nutzen Sie den Webshop
von Brunner Medien, Kriens



 Mappen-Cover (einseitig bedruckt)	 Briefpapier	 Couverts	 Visitenkarten	 QR-Rechnung	 Flyer
 Buch Softcover	 Mappen	 Karten	 Blöcke	 Broschüren	 Eintrittskarten



Assistenzsysteme

Was kann Ihr Notbremsassistent?

Bereits eine kleine Unaufmerksamkeit am Steuer kann zu einem Unfall führen. Im Stadtverkehr gehören Auffahrunfälle zum Verkehrsalltag. Gerade unter den verletzlichen Verkehrsteilnehmenden, bei Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Radfahrenden, steigen die Unfallzahlen. Fahrerassistenzsysteme und Notbremsassistenten im Besonderen haben das Potenzial, derartige Unfälle zu verhindern oder deren Folgen zu minimieren.

Einige Eigennamen von Notbremsassistenten

- Active City Stop (Ford)
- City Safety (Volvo)
- Collision Mitigation Brake System (Honda)
- iBrake/intelligent brake (BMW)
- Front Assist (VW, Seat, Skoda)
- Pre-Safe-Bremse (Daimler)
- pre sense (Audi)
- Predictive Safety System (Bosch)

Notwendiges Wissen über Notbremsassistenten

Ein Notbremsassistent ist ein vorausschauendes Fahrerassistenzsystem, das den Fahrer bei Gefahr warnt, eine Notbremsung unterstützt oder selbständig bremst. Fahrzeughersteller geben ihren Notbremsassistenten oftmals Eigennamen. Vor der Fahrt mit einem fremden Fahrzeug sollte man sich vergewissern, ob das Notbremssystem den gewünschten Umfang bietet.

Bremst der Fahrer nicht, bremst der Notbremsassistent: Ein Wunschtraum, der bei den wenigsten Autos ohne Einschränkung funktioniert! Unbestritten ist, dass der Notbremsassistent ein wichtiges Sicherheitssystem darstellt, um Unfälle zu vermeiden oder zumindest abzumildern. Welches Potenzial in

Assistenzsystemen steckt, zeigen folgende Zahlen: Rund 90 % aller Verkehrsunfälle sind auf Fehler beim Fahrer zurückzuführen. Durch den flächendeckenden Einsatz von Notbremsassistenten liesse sich die Zahl der Unfallverletzungen im Strassenverkehr um rund 33 % senken (Quelle: ADAC). Seit 2015 gehören entsprechende Systeme in Lastwagen zu den gesetzlichen Vorgaben. Die Autohersteller rüsten ihre Modelle noch freiwillig mit Assistenzsystemen aus.

Grosse Unterschiede bei Ausbaustufen und Systemgrenzen

Je nach Ausbaustufe des Notbremsassistenten kommt es bei einer Gefahr nicht wie erwartet zu einer autonomen Notbremsung, sondern das System warnt lediglich vor einer Gefahr. Solche Systeme sind technisch gesehen Kollisionswar-

ner und nicht Notbremsassistenten. Bei einer nächsten Ausbaustufe wird neben der Warnung ein kurzer Bremsruck ausgelöst. Erst in der letzten Ausbaustufe bremst das Fahrzeug autonom bis zum Stillstand. In diesem Fall kann von einem autonomen Notbremsassistenten gesprochen werden.

Oft gibt es Einschränkungen im Geschwindigkeitsbereich und bei der Erkennungsdistanz. So schreibt z. B. Seat: «Die je nach Fahrzeug und Ausstattung erhältliche City-Notbremsfunktion ist Bestandteil des Überwachungssystems «Front Assist» und ist immer aktiviert, wenn dieses System eingeschaltet ist. Die City-Notbremsfunktion erfasst unterhalb von 30 km/h die Verkehrssituation vor dem Fahrzeug bis zu einem Abstand von ca. 15 m.» Konkret bedeutet dies, dass ab 30 km/h das System nicht mehr aktiv ist und eingreifen kann!

Wichtig: Vergewissern Sie sich, was Ihre Assistenzsysteme wirklich können und wo dessen Systemgrenzen sind.

So funktioniert ein Notbremsassistent

Notbremsassistenten arbeiten ähnlich wie Kollisionswarner. Mit Sensoren wird die Umgebung vor dem Auto überwacht. Eingesetzt werden dazu Kameras, Radarsysteme oder Lasersensoren. Damit lässt sich auch nachts oder bei Regen der Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmenden sowie auch die Geschwindigkeitsdifferenz ermitteln. Vernetzte Sensoren oder Kameras melden dem Bordcomputer, wenn sich der Abstand zu stehenden oder beweglichen Hindernissen verringert.



Youtube-Video zum Thema

Erster Schritt: Droht eine Kollision, gibt das System eine deutliche Warnung an den Fahrer ab. Diese geschieht entweder durch ein akustisches Signal, eine Anzeige im Kombiinstrument oder beides.

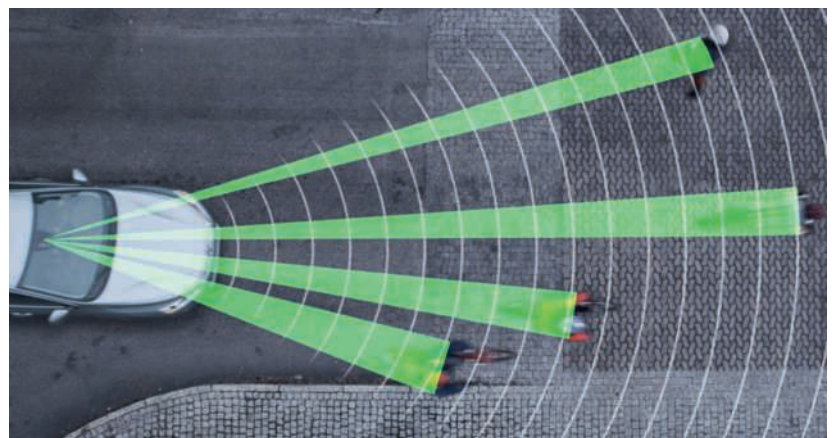
Zweiter Schritt: Das System errechnet, wie stark das Fahrzeug bremsen muss, um einen Unfall zu verhindern. Sobald der Fahrer auf die Bremse tritt, baut der Assistent automatisch den nötigen Bremsdruck auf. Dies geschieht unabhängig davon, wie stark der Fahrer die Bremse betätigt.

Eine autonome Notbremsung, welche ohne Zutun des Fahrenden eingeleitet wird, setzt hochpräzise Technik voraus. Reagiert der Fahrer nicht auf die Warnungen (in der Regel wird mehrfach alarmiert), leitet der Notbremsassistent eine Notbremsung ein. Dadurch sollen Auffahrunfälle verhindert oder zumindest die Unfallschwere reduziert werden. Während anfänglich die Systeme nur andere Fahrzeuge erkannten, werden mittlerweile Fußgänger und Radfahrer erfasst. Einzelne Systeme erkennen sogar Tiere auf der Fahrbahn.

Merke: Nicht alle Notbremsassistenten arbeiten in jedem Geschwindigkeitsbereich und bei jeder beliebigen Distanz. Vor allem Systeme, welche einfachere und dadurch in der Regel günstigere Technik nutzen, funktionieren oft nur bis 30 km/h oder bei Stadt-Tempo. Diese werden von Herstellern oft als City-Notbremsassistent bezeichnet.

Wirkung unter verschiedenen Bedingungen

Der Notbremsassistent funktioniert nur dann einwandfrei, wenn alle Sensoren und Kameras



freie Sicht haben. Im Strassenverkehr kann die Sicht z. B. durch Nebel, Regen, Schnee, Vereisungen am Fahrzeug oder durch Hinterlassenschaften von Vögeln beeinträchtigt werden. Natürlich sollen die Reifen und das Bremssystem alle gesetzlichen Bestimmungen erfüllen. Andernfalls kann der Notbremsassistent nicht präzise genug funktionieren. Die Reifen sollten eine Mindestprofiltiefe von 1,6 mm aufweisen. Experten empfehlen sogar 3 bis 4 mm Profiltiefe für eine optimale Bodenhaftung. Damit haften die Reifen auch bei Regen oder Schnee optimal.

Notbremsassistenten im Test

Ein umfassender Praxistest des KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und der BFU zeigt, dass Notbremsassistenten von PKW bei Tag und klarem Wetter schon jetzt einen wertvollen Beitrag für die Verkehrssicherheit leisten. Bei ungünstigeren Witterungs- und Lichtverhältnissen sieht es hingegen anders aus: Die Tests zeigten, dass Notbremsassistenten bei Regen, Nebel und schlechten Lichtverhältnissen noch nicht immer die Objekte erkennen und eine Notbremsung einleiten. Ein erfreuliches Ergebnis des Praxistests ist, dass Kinder, Fussgänger und Fahrradfahrer von

neuen Notbremsassistenten bei guten Licht- und Witterungsbedingungen grundsätzlich erkannt werden, auch wenn diese aus einer verdeckten Position heraus die Strasse überqueren. Dies zeigt, dass Notbremsassistenten bereits jetzt zu Lebensrettern werden können und das Potenzial für die Zukunft gross ist. Japan und Europa haben sich Anfang 2019 darauf verständigt, den sogenannten City-Notbremsassistenten ab 2022 zur Pflicht zu machen. Dieser besondere Notbremsassistent ist darauf spezialisiert, Fussgänger und Radfahrer im dichten Stadtverkehr zu erkennen. Die Vorschrift gilt jeweils für ein neues Auto. Der Notbremsassistent soll und kann in älteren Modellen nicht nachträglich eingebaut werden.

Fazit zu Notbremsassistenten

- Mit einem Notbremsassistenten lassen sich Unfälle verhindern – jedoch nicht komplett.
- Notbremsassistenten können Kollisionen und deren Folgen jedoch abschwächen.
- Nicht alle automatischen Bremssysteme funktionieren gleich gut.
- Bei unabhängigen Tests wurden frappante Unterschiede zwischen einzelnen Fahrzeugen festgestellt.
- Bevor Sie ein neues Auto benutzen, sollten Sie sich über die Qualität und die Ausbaustufe des Notbremsassistenten informieren.
- Die Witterung hat einen grossen Einfluss auf Assistenzsysteme.
- Basisinformationen zu Notbremsassistenten und Kollisionswarner gehören in jede Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkenden.



Beitrag: Ravaldo Guerrini

Quellen: bfu/ADAC/Bosch

Bilder: Volkswagen.de/Wirtschaftswoche.de/ADAC



Fahrschulpedale

Mit Wellenübertragung oder mit Seilzügen
Auch Einzelanfertigungen
PW, Lastwagen und Gesellschaftswagen
Auto-Hol-und-Bring-Service in der Schweiz
Umbauten seit 1951



Trütsch-Fahrzeug-Umbauten AG
Steinackerstrasse 55, 8302 Kloten

044 320 01 53

www.truetsch-ag.ch
FL@truetsch-ag.ch



WAB Zentralschweiz AG

FAHRLEHRERWEITERBILDUNG KAT. A – MOTORRAD

Neuer Moto-Grundkurs / Trends aus der Elektroecke
Ruswil – Mittwoch 18.05.2022

Entspannt in die Schräglage
Ruswil – Mittwoch 25.05.2022 / Donnerstag 09.06.2022

FAHRLEHRERWEITERBILDUNG KAT. B – AUTO

Trotz Lernschwierigkeiten –
Schritt für Schritt voran – Du kannst das!
Ruswil – Mittwoch 23.03.2022

Weitere Informationen

www.wabzentralschweiz.ch
WAB Zentralschweiz AG, Ruswil, 041 496 00 20



Lerne Leben retten

Werde Nothilfeinstruktor! Kompetent, dynamisch und motiviert

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

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



DRIVESWISS 
BERUFSSCHULE

MOTORRAD FAHRLEHRER/-IN

Mache deine Leidenschaft zum Beruf!
Spezialisiere dich als Motorradfahrlehrer/-in und
vermittele deine Begeisterung fürs Zweiradfahren.



driveswiss.org

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



Ausbildung

Typische Herbst-Winter-Gefahren im Strassenverkehr

Die Herbst- und Winterzeit birgt zusätzliche Gefahren im Strassenverkehr. Auf diese Gefahren und den Umgang damit sollen Fahrschülerinnen und Fahrschüler in der Grundausbildung vorbereitet werden. Dieser Beitrag bietet professionellen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern fachliche relevante Informationen für die Fahrausbildung.

Beschlagene Scheiben in Tunnels

Vor allem im Herbst und Winter können in Tunnels die Fahrzeugscheiben innert kürzester Zeit vollständig beschlagen. Die Sicht wird innert Sekunden massgeblich eingeschränkt. Viele Fahrzeuglenkende hantieren reflexartig an der Lüftung. Das gewünschte Ergebnis bleibt jedoch aus und die Folgen sind oft schwere Unfälle. Die wenigsten Fahrzeuglenkenden aktivieren als erstes die Scheibenwischer – dies wäre jedoch in den meisten Fällen die korrekte Vorgehensweise.

Ursache von beschlagenden Scheiben

Unterschiede von Temperatur und Luftfeuchtigkeit in einem Tunnel und ausserhalb eines Tunnels lassen die Scheiben innert kürzester

Zeit beschlagen. Ist die Luft ausserhalb eines Tunnels kälter und die Luftfeuchtigkeit im inneren eines Tunnels höher, kondensiert Wasser. Der entstandene Tau setzt sich aussen auf der Fahrzeugscheibe ab und blockiert die Sicht von der einen zur anderen Sekunde.

Wie verhalte ich mich korrekt?

Aktivieren Sie sofort die Scheibenwischer. In den meisten Fällen beschlagen die Aussenseiten der Scheiben zuerst. Beschlagen die Scheiben im Wageninneren, ist die Klimaanlage zu aktivieren oder die Fahrzeuglüftung auf Defrostung einzustellen. Ebenso soll der maximale Luftstrom auf die Scheiben geleitet werden. Zur Not kann mit der Hand oder einem Lappen kurz freigewischt werden. Die Fensterinnenseiten

sollten regelmässig gereinigt werden, denn verschmutzte Scheiben beschlagen in der Regel schneller.

Vorausschauende Fahrzeuglenker:innen bereiten sich vor, Scheibenwischer, Klimaanlage und die Fahrzeuglüftung einzuschalten.

Lösungen von Bund und Kantonen

Im Durchschnitt sind täglich mehr als tausend Lenker mit plötzlich beschlagenen Scheiben konfrontiert. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) kennt dieses äusserst relevante Sicherheitsproblem. In einer Untersuchung wurde eine Liste von 20 besonders gefährdeten Tunnels erstellt. In drei Tunnels, dem Leissigentunnel im Berner Oberland, im Eggflutunnel im Kanton Baselland und im Vue-des-Alpes-Tunnel im Jura, hat das ASTRA vor über zehn Jahren erfolgreich eine Taupunktlüftung eingebaut. Sensoren aktivieren bei problematischen Wetterverhältnissen die Tunnel-Entlüftungsanlage. Damit lässt sich sogar Rauch aus dem Tunnel pumpen. Zu den problematischen Röhren gehört offensichtlich auch der Isabella-Tunnel bei Bonaduz, wo vor dem Tunnel eine Informationstafel auf die Gefahr aufmerksam macht.

An manchen Orten werden die Verkehrsteilnehmenden bereits via Signal und Plakat informiert. Problematisch ist jedoch, dass maximal in zwei Sprachen gewarnt werden kann. Somit erreicht die Information nicht alle Verkehrsteilnehmenden. Am wichtigsten ist deshalb, bereits in der Fahrausbildung die Lenkenden zu sensibilisieren.

**«Sobald die Scheiben beschlagen, ist sofort der Scheibenwischer einzuschalten – damit ist dieses Problem gelöst.»
Dieser Satz gehört in jede Fahrausbildung!**

Fahren bei Eis und Schnee

In der Schweiz besteht keine gesetzliche Pflicht, sein Fahrzeug im Winter mit Winterpneus auszurüsten. Der Fahrzeuglenker ist jedoch dazu verpflichtet, sein Fahrzeug in jeder Situation beherrschen zu können (Art. 26/29/31

SVG). Dasselbe gilt für Camper und Wohnwagen. Wird infolge ungeeigneter Ausrüstung des Fahrzeugs ein Unfall verursacht, kann die Versicherung ihre Leistungen kürzen oder Regress fordern.

Fahrzeuglenkende sind somit verpflichtet, nur mit einem betriebssicheren Fahrzeug unterwegs zu sein. Bei Winterverhältnissen mit Sommerreifen zu fahren, gilt nicht als betriebssicher oder kontrollierbar und ist daher strafbar. Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe für Winterreifen liegt bei 1,6 mm. Empfohlen wird jedoch eine Profiltiefe von 4 mm.

Im Ausland drohen hohe Bussen

Während es in der Schweiz keine gesetzliche Winterreifenpflicht gibt, sieht das in anderen europäischen Staaten anders aus. Informieren Sie sich bei Auslandsreisen in der Zeit von November bis April. Andernfalls drohen hohe Bussen. In Deutschland gibt es eine «situative» Winterreifenpflicht. Reifen mit M+S-Kennzeichnung und einem Herstellungsdatum bis Ende 2017 werden im Rahmen einer Übergangsfrist (bis zum 30.9.2024) als Winterreifen anerkannt. Danach müssen Winterreifen das Schneeflockensymbol tragen. Das gleiche gilt für Winterreifen, die ab Anfang 2018 gefertigt wurden.

Bei winterlichen Strassenbedingungen müssen Fahrzeuge somit mit winterauglicher Bereifung ausgestattet sein. Das gilt bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte. Bei Verstössen droht ein Bussgeld von 60 Euro. Bei Behinderung anderer erhöht sich das Bussgeld auf 80 Euro. Deutlich höher sind die Bussen in anderen EU-Ländern. In Österreich sind ab dem 1. November bis zum 15. April Winterreifen bei winterlichen Strassenverhältnissen gesetzlich vorgeschrieben. Bei Missachtung werden im Extremfall bis zu 5000 Euro fällig. Teuer kann es ebenso in Italien (bis zu 335 Euro) und Frankreich (135 Euro/Weiterfahrt ohne Winterreifen untersagt) werden.

Regeln für Spikereifen in der Schweiz

Als Spikes bezeichnet man in das Profil von in Reifen eingearbeitete Metallstifte, die dem Fahrzeug zu mehr Haftung auf eisglatter Fahr-



Eine Informationstafel, die vor Beschlag warnt.



Signal Schneeketten obligatorisch, Art. 29 SSV.

Besonders in der Dämmerung und nachts überqueren Wildtiere Strassen.



bahn verhelfen sollen. In der Schweiz ist die Nutzung von Spikereifen für Fahrzeuge unter 7,5 Tonnen vom 1. November bis 30. April zulässig. Ein Aufkleber am Fahrzeug muss darauf hinweisen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist ausserorts auf 80 km/h begrenzt. Auf der Autobahn sind Spikereifen, mit Ausnahme auf der A13 zwischen Thusis und Mesocco und auf der A2 zwischen Airolo und Göschenen, verboten. Auf diesen Streckenabschnitten ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig. Ihre Vorteile gegenüber dem herkömmlichen Winterreifen beweisen die Spikereifen jedoch erst bei Temperaturen zwischen -8 und 0 Grad Celsius. Spikes sind zudem laut und nutzen sich, auf nicht vollkommen mit Eis und/oder Schnee bedeckter Fahrbahn, schnell ab. Bei nasser Fahrbahn ist zudem der Grip schlechter.

Schneekettenpflicht in der Schweiz

Es gibt in der Schweiz keine allgemeine Schneekettenpflicht. Auch Lastwagen sind dazu nicht verpflichtet. Schneeketten müssen verpflichtend angebracht werden, wenn eine Strecke mit dem Signal «Schneeketten obligatorisch» gekennzeichnet ist. Auch bei schneebedeckten Strassen ist durch die SVG Artikel 29/31 eine «Schneekettenpflicht» unumgänglich.

Wildunfälle

Schweizweit beläuft sich die Schadenssumme bei Kollisionen mit einem Wildtier auf schätzungsweise mehr als 50 Millionen Franken. Die Gefahr eines Wildunfalls besteht grundsätzlich zu jeder Tages- und Jahreszeit. Besondere Vorsicht ist im Oktober, November und Dezember geboten. Sobald die Tage kürzer werden, sind Wildtiere häufiger zur selben Zeit unterwegs wie Autofahrerinnen und Autofahrer.

Verhalten im Ernstfall

Sollten Sie mit einem Wildtier kollidieren, reagieren Sie folgendermassen:

- Halten Sie an, schalten Sie den Warnblinker ein und bewahren Sie Ruhe.
- Sichern Sie die Unfallstelle mit dem Pannendreieck.
- Rufen Sie die Polizei an (Notrufnummer 117). Diese bietet allenfalls den Wildhüter auf. Unfälle mit Tieren sind meldepflichtig.

- Nähern Sie sich auf keinen Fall dem verletzten Tier, es steht unter Stress und kann gefährlich sein.
- Warten Sie an einer sicheren Stelle beim Unfallort auf Polizei oder Wildhüter. Diese werden den Unfall protokollieren und ein Unfallprotokoll ausstellen.
- Melden Sie den Schaden Ihrer Versicherung. Dafür benötigen Sie ein Unfallprotokoll.

Wildunfälle vermeiden

Wildtiere überqueren Strassen meist in der Dämmerung oder nachts. Verhalten Sie sich der Situation angepasst:

- Ein Reh im roten Triangel: Achten Sie auf das Warnschild «Wildwechsel». Reduzieren Sie das Tempo. Am grössten ist die Gefahr im Herbst während der Dämmerung, in der Nacht sowie bei schlechter Witterung.
- Stoppen Sie umgehend, wenn Sie am Strassenrand ein Tier erkennen. Tiere werden durch die Autoscheinwerfer geblendet. Sie verhalten sich allenfalls schreckhaft und reagieren unberechenbar.
- Ist ein Tier in Sichtweite? Bremsen Sie und blenden Sie das Licht ab.

Lässt sich ein Zusammenprall mit einem Wildtier nicht vermeiden, so versuchen Sie, nicht auszuweichen. Ausweichmanöver können für Sie und andere Verkehrsteilnehmer gefährlich sein. Halten Sie das Lenkrad fest und bremsen Sie stark ab.

Wildunfall korrekt melden

Nach einem Unfall mit Wildtieren ist umgehend die Polizei zu kontaktieren. Die Kollision wird von der Polizei oder vom Wildhüter protokolliert. Wird der Vorfall nicht gemeldet oder erst am Folgetag, muss mit einer Busse gerechnet werden.

Der Schaden am Fahrzeug, welcher durch den Zusammenprall mit dem Wildtier entstanden ist, wird durch die Teilkaskoversicherung gedeckt. Ein entstandener Schaden aufgrund eines Ausweichmanövers wird nur bei einer Vollkaskoversicherung übernommen.

Tücken der Lichtautomatik

Seit dem 1. Januar 2014 ist das Fahren mit Licht am Tag in der Schweiz Pflicht. Viele Fahrzeuglenkende wissen offensichtlich immer noch

nicht genau, welche Lichter in welcher Situation eingesetzt werden müssen. Selbst Fahrschulen sind teilweise mit dem falschen Licht unterwegs. Ein wesentlicher Einfluss hat sicherlich die Lichtautomatik. Viele Fahrzeuglenkende verlassen sich auf die Lichtautomatik – das kann gefährlich und teuer werden.

Tagfahrlichter leuchten nur vorne am Fahrzeug

Die Lichtautomatik kann nur zwischen hell und dunkel unterscheiden; z. B. bei Nebel, starkem Regen oder Schneegestöber schaltet das Tagfahrlicht nicht automatisch auf Abblendlicht um. Die Rückseite eines Fahrzeugs ist somit nicht beleuchtet und für andere Verkehrsteilnehmende schlecht erkennbar.

Manuelles Umschalten oder generell mit Abblendlicht fahren

Besitzer eines Fahrzeugs mit Lichtautomatik sollen bei schwierigen Sichtverhältnissen immer manuell auf Abblendlicht umschalten. Wer auf Nummer sicher gehen will, kann bei schwierigen Lichtverhältnissen vor der Abfahrt das Abblendlicht einschalten. So muss dies während der Fahrt nicht mehr eingeschaltet werden.

Bussen beim Fahren mit falschem Licht

Das Strassenverkehrsgesetz schreibt vor, dass bei Dämmerung, Dunkelheit und schlechter Sicht mit Abblendlicht gefahren werden muss. Wer sich auf die Lichtautomatik verlässt und deshalb mit Tagfahrlicht im Nebel oder bei schwierigen Lichtverhältnissen unterwegs ist, muss mit einer Busse von CHF 60.– rechnen. Kommt es zu einem Auffahrunfall, bei welchem das vordere Fahrzeug mit Tagfahrlicht – also mit nicht beleuchteter Rückseite – unterwegs war, trägt dieser Fahrer unter Umständen eine Mitschuld und muss mindestens zum Teil haften.

Fahren mit Schnee und Eis auf und am Fahrzeug

Wer sein Fahrzeug nicht weitestgehend von Schnee und Eis befreit, wird verzeigt. Die Kosten belaufen sich auf hunderte von Franken. Dach, Scheiben, Front und Heck (Hauben), sämtliche Lichter, Glasflächen der Spiegel so-



wie Kontrollschilder müssen frei von Schnee und Eis sein.

Welches Licht kommt wann zum Einsatz?

Fahren mit Guckloch

Für Eis und beschlagene Fenster gilt: Die Frontscheibe und die Glasflächen der Aussenspiegel müssen komplett frei (ohne Eistränder) sein. Die hinteren Seitenscheiben sowie die Heckscheibe müssen nicht komplett frei sein. Dies gilt jedoch nur sofern auf der rechten Fahrzeugseite ein Spiegel montiert wurde. Mögliche Busse bei Eis und Beschlag: bis ca. CHF 600.–, teils sogar höher.

Das Fahrzeug warmlaufenlassen

Das Warmlaufenlassen ist meist sinnlos, da Wärme während der Fahrt schneller erzeugt werden kann. In gewissen Fällen sind Eis und Beschlag derart hartnäckig, dass ohne Warmlaufen keine Besserung in Sicht ist. In einem solchen Fall handelt es sich nicht um unnötiges Laufenlassen des Motors. Die mögliche Busse für unnötiges Laufenlassen beträgt CHF 60.–.

Beitrag: Ravaldo Guerrini

Quellen: ASTRA, Strassenverkehrsamt, Adobe Stock

Hartnäckige Eisschicht auf der Frontscheibe.





Social Media

Laufend neue Fahrschüler:innen gewinnen

Wer heutzutage als Fahrschulunternehmen neue Fahrschülerinnen und Fahrschüler gewinnen will, muss bei der Kommunikation umdenken. Die Zielgruppe muss dort angesprochen werden, wo sie sich effektiv aufhält – auf Social Media.

Die Generation Z, also alle Personen, die zwischen 1995 und 2010 geboren wurden, überwiegt als Zielgruppe der Fahrschulen. Sie verhält und informiert sich komplett anders als ihre Vorgänger. Die Generation Z verbringt mehr Zeit mit Social Media als mit allen anderen Medien. Wenn also Fahrschulen auf diesen Kanälen präsent sind, eröffnet ihnen das die Chance, ihre Angebote besser bekannt zu machen und potenzielle Fahrschüler frühzeitig abzuholen. Wir zeigen Ihnen, wo und vor allem wie es Ihnen gelingt, genau diese Zielgruppe als Kunden zu gewinnen.

Mit Gratis-Unternehmens-Account durchstarten

Im Bereich Social Media gibt es unglaublich viele Tools und Möglichkeiten, was schnell überfordern kann. Sie müssen nicht alles nutzen und nicht jeden Trend mitmachen. Ein Vorteil, den Sie als Fahrlehrer:in nutzen sollten, sind kostenlose Unternehmens-Ac-

counts. Die meisten Social-Media-Tools bieten solche an. Mit einem Unternehmens-Account vermitteln Sie Professionalität, machen mit Beiträgen auf sich aufmerksam, vernetzen sich mit Ihren Fahrschüler:innen und kommunizieren Ihre Angebote. Zudem haben Sie die Möglichkeit, mit bezahlter Werbung noch bekannter zu werden und genau Ihre Zielgruppe zu erreichen.

Vier Vorteile von Werbung auf Social Media

- **Kostengünstig:** Werbung auf Social Media kostet im Vergleich mit anderen Medien weniger.
- **Effizient:** Bereits mit geringem Aufwand lassen sich sehenswerte Ergebnisse erzielen.
- **Flexibel:** Werbeaktivitäten lassen sich jederzeit beliebig Ihren aktuellen Möglichkeiten anpassen.
- **Vielfältig:** Social Media bietet verschiedenste Formate für Ihre Werbung.

Tiktok

Tiktok ist ein soziales Netzwerk, das besonders bei Teenagern beliebt ist. Der Fokus der Plattform liegt auf dem Erstellen und Teilen eigener Videoclips. Diese müssen nicht mit einer professionellen Videokamera aufgenommen werden – das Smartphone genügt.

Als eine der weltweit am schnellsten wachsenden Social-Media-Plattformen bietet Tiktok vielseitige Möglichkeiten, eine Community aufzubauen, bestehende und potenzielle Kunden zielgerichtet zu erreichen und das Unternehmen zu präsentieren. Seit diesem Jahr ist es auch in der Schweiz möglich, bezahlte Werbung auf Tiktok zu schalten. Dank verschiedener Werbeformate ist Tiktok eine attraktive Plattform für Ihre Werbeziele.

Fakten und Funktionen

- Rund 800 Millionen aktive Nutzer
- Besonders beliebt bei 13- bis 24-Jährigen
- Einzigartiger Algorithmus, der ein virales Wachstum über Nacht ermöglicht
- Aktive und stark wachsende Nutzergruppe
- Erreichen der Generation Z und ihrer Nachfolgeneration
- Schalten von Werbung in allen vorstellbaren Formaten mit dem Tiktok Campaign Manager

Instagram

Instagram ist ein bildbasiertes soziales Netzwerk. Für visuelles Storytelling ist es die ideale Plattform. Brillieren können Firmen mit authentischen Fotos und Videos und spannenden Bildunterschriften. Nutzer können dabei mit den Firmen interagieren. Auch Influencer-Marketing ist sehr beliebt und effektiv. Da Instagram zum Facebook-Konzern Meta gehört, kann Werbung einfach und bequem über den Facebook Campaign Manager geschaltet werden.

Fakten und Funktionen

- Rund 800 Millionen aktive Nutzer
- Besonders beliebt bei 18- bis 34-Jährigen
- Influencer-Marketing für Instagram-relevante Themen mit authentischen Idolen der heutigen Zeit

- Teilen von Bildern und Videos in Stories und Newsfeed
- Repräsentatives Profil für Firmen ohne aktives Community Building
- Remarketing-Möglichkeit, um die gewünschte Zielgruppen zu erreichen
- Erstellen von Werbekampagnen über Facebook Campaign Manager

Facebook

Als grösste Social-Media-Plattform weltweit bietet Facebook umfassende Möglichkeiten, bestehende und potenzielle Kunden zu erreichen. Die Grundidee von Facebook war, sich auszutauschen, Bekannte und Freunde zu finden und miteinander zu kommunizieren. Das ist bis heute so geblieben, doch ist Facebook inzwischen einer der stärksten digitalen Marketingkanäle weltweit. Mit wenigen Klicks können Unternehmen Werbung schalten, Kampagnen starten und mit potenziellen Kunden in einen direkten Dialog treten.

Fakten und Funktionen

- Rund 2,7 Milliarden aktive Nutzer
- Vor allem beliebt bei familienorientierten Personen
- Eignet sich für Firmen-, Produkt- und Brand-Auftritte
- Ermöglicht Promotion von Events, Produkten und Stellen
- Schalten von Werbung in unterschiedlichen Formaten mit dem Facebook Business Manager
- Aufbau von eigenen Communities

Fazit

Die unterschiedlichen Social-Media-Kanäle eignen sich hervorragend, um laufend neue Fahrschüler:innen zu akquirieren. Es erfordert jedoch ein gewisses Know-how und Erfahrungen, um kosteneffizient die gewünschten Resultate zu erzielen. Eine Digitalagentur kann Ihnen bereits mit einem überschaubaren Budget dazu verhelfen, laufend neue Fahrschüler:innen zu akquirieren.



Petra Joller ist Fachfrau für Online-Marketing bei Brunner Medien AG in Kriens.
Tel. 041 318 34 61
marketing@bag.ch





S.S. Jaguar 2½ Litre Tüschers Cabriolet

Elegante Rarität aus Schweizer Serienfertigung

Das elegante S.S. Jaguar 2½ Litre Cabriolet mit Tüschers-Karosserie war schnell gekauft, die Restaurierung aber dauerte über 15 Jahre und brachte viele neue Erkenntnisse.

Schon mancher ist der eleganten Linienführung eines Klassikers verfallen und musste erkennen, dass auch ein Wagen aus Erstbesitz einer beträchtlichen Alterung unterliegen kann. Hans Werner Zobrist stürzte sich vor über 45 Jahren in ein Abenteuer, das ihm zwar einen wunderschönen S.S. Jaguar mit Schweizer Karosserie bescherte, aber auch eine mehr als ein Jahrzehnt dauernde Komplettrestaurierung erforderte. Seit rund 30 Jahren aber genießt der Jaguar-Liebhaber nach abgeschlossenen Arbeiten nun sein fast einmaliges Cabriolet.

Die Anfänge von Jaguar

Dem jungen William Lyons war das Autobauen nicht in die Wiege gelegt worden. Sein Vater arbeitete nämlich als Klavierhändler und kei-

neswegs darüber erbaut, dass sein Sohn sich mit donnernden Motoren beschäftigen wollte. Doch dieser sah viel Potenzial in der Motorisierung der Nachkriegsjahre und gründete mit 1000 Pfund in Blackpool seine erste Firma, die Swallow Sidecar Co. Ltd.

Zuerst konzentrierte man sich auf den Bau von Seitenwagen für Motorräder, doch schon 1926 begann Lyons mit der Produktion von Karosserien für gängige Automobil-Fahrgestelle, vornehmlich Austin Seven und später auch Wolseley Hornet, Standard Nine, Morris Cowley, Swift Ten und Fiat 509 A. Diese meist schnittig aussehenden und mit dem Beinamen «Swallow» beschrifteten Fahrzeuge waren aber nur die Vorstufe für Lyons eigene Autokreationen.

Lyons hatte ein untrügliches Gefühl für Formen und gleichzeitig wusste er genau, was machbar war und was sich im Markt absetzen liess. Anfang der Dreissigerjahre gab es zwar form-schöne und schnelle Sportwagen von Alfa Romeo, Delahaye oder Bugatti, diese waren aber für den Grossteil der potenziellen Autokäufer unerschwinglich. Lyons wollte deren Ansprüche an Form und Fahrleistungen erfüllen, die Autos aber wesentlich günstiger anbieten können.

Also griff er soweit möglich zu Standardkomponenten, die er günstig beschaffen konnte. Mit der Firma Standard wurde er handelseinig, vielleicht auch, weil Captain John Black, der die Firma ab 1929 leitete, grosse Stücke auf Lyons hielt.

Der erste eigene Wagen, der S.S. One

Am 9. Oktober 1931 stellte William Lyons seinen ersten eigenen Wagen vor, genannt wurde er S.S. One. Es handelte sich um ein Coupé mit 2+2 Plätzen, aufgebaut auf dem verlängerten Chassis des Standard Ensign.

Durch eine Reihe von Massnahmen konnten der Motor weiter hinten und tiefer montiert werden, der Wagens war glatte 35 cm niedriger als die gängigen Standardmodelle. Als Aufhängungen dienten Starrachsen vorne und hinten, verzögert wurde mit Trommelbremsen, die über Seilzüge angesteuert wurden.

Auf dieses Fahrgestell setzte Lyons eine elegante Carrosserie mit überlanger Motorhaube und relativ kurzer Passagierkabine. Den Reihen-Sechszylinder-Motor mit 2054 cm³ und

48 PS bei 3600 U/min übernahm er weitgehend unverändert.

Gerade einmal 310 Pfund verlangte Lyons für seinen neuen Sportwagen, der ihm aber noch nicht ganz gefiel, weshalb er bereits für das Jahr 1932 umfangreiche Design-Anpassungen ausführte. Der Radstand wurde um 20 cm verlängert, die Spurbreite um 5 cm vergrössert, die Chassis-Längsträger unter der Hinterachse geführt («underslung»). Die veränderten Proportionen liessen eine noch elegantere Linienführung für den Aufbau zu und die Trittbretter zwischen den vorderen und hinteren Kotflügeln halfen zusätzlich dabei, aus dem S.S. One eine regelrechte Schönheit zu machen.

Auch einen grösseren Motor mit nunmehr 2552 cm³ und 62 PS bei 3600 U/min bot er ab dem 30. September 1932 an.

Es folgten ein vierplätziges Cabriolet und ein Coupé mit Stromliniencarrosserie. Zusätzliche



Motorvarianten mit 2143 und 2663 cm³ kamen dazu, das Getriebe wurde teilweise synchronisiert. Rund 4200 S.S. One wurden bis 1936 gebaut.

Zweite Auflage als Jaguar mit Mehrleistung

Im Herbst 1935 stellte man in Grossbritannien den S.S. Jaguar vor. Während die Linienführungen eine evolutionäre Fortführung der bisherigen Modelle darstellte, erhielten die Motoren dank neuen Zylinderköpfen mit hängenden Ventilen (OHV), konstruiert vom neuen Chefingenieur Harry Weslake, deutlich mehr Leistung. 90 anstatt 70 BHP waren es beim 2,5-Liter, dazu kam auch noch ein neues 1,5-Liter-Modell.

Weiterhin setzte man auf ein niedriges und weitgehend verwindungsfreies «Underslung»-Fahrgestell mit vorderen und hinteren Starrachsen. Das Vierganggetriebe war in den Gängen 2 bis 4 synchronisiert.

Das fehlende Cabriolet

Zunächst gab es den S.S. Jaguar nur als Limousine, deren Carrosserie ab Herbst 1937 anstatt mit Holzrahmen und Beplankung als reine

Stahlkonstruktion entstand, welche leichter war und günstiger, aber vor allem schneller fabriziert werden konnte. Was zunächst fehlte, war ein viersitziges Cabriolet. Dafür hatte Lyons mit dem S.S. 90 und später S.S. 100 einen überaus schnellen und gleichzeitig erstaunlich preiswerten Sportwagen vorgestellt.

Für externe Carrosseriebauer verkaufte S.S. etwa drei Dutzend S.S. Jaguar-Chassis ohne Aufbau.

Emil Frey und Tüscher

Emil Frey hatte die Qualitäten von Swallow Sidecar schon früh erkannt und sich bereits 1926 einen Importvertrag für die Schweiz gesichert. Die Geschäftsbeziehung zwischen Frey und Lyons sollte sich als dauerhaft erweisen und mit dem Wachstum von S.S. vom Seitenwagen ins Autogeschäft wuchs auch das Importgeschäft von Emil Frey.

Während viele Kunden mit den Werkskarosserien zufrieden waren, gab es gerade in der Schweiz auch eine Nachfrage nach individueller gestalteten und ganzjahrestaughlichen Cabriolets auf Jaguar-Basis.





Hier konnte die Carrosseriefirma der Gebrüder Tüscher AG von Adolf und Fritz Tüscher helfen, die ihre Produktionsstätte im Zürcher Hardturmgebiet errichtet hatten. Dank grosszügiger Räumlichkeiten konnten die Tüscher-Brüder ab 1932 auch erste Kleinserien bauen. Meistens handelte es sich dabei um Cabriolets mit regendichten und grosszügig gefütterten Stoffdächern auf Fahrgestellen der Marken Buick, Chrysler, Plymouth oder DeSoto. Aber auch Chassis von Alfa Romeo, Delahaye oder Rolls-Royce erhielten in Zürich ihre Aufbauten. Insgesamt wurden bis 1940 gegen 280 Fahrzeuge so karossiert.

In der Zusammenarbeit mit Emil Frey entstanden zwischen 1937 und 1939 gut ein Dutzend Spezialkarosserien auf Basis des S.S. Jaguar-Fahrgestells. Hans Dinkel, der bei Tüscher gleichzeitig zeichnete und verkaufte, gestaltete die eleganten Carosserien, für die Konstruktion war dann Paul Löscher und die Facharbeiter zuständig.

Ein Baustellenfahrzeug

Es entstanden zwei Sechserserien des S.S. Jaguar 2½ Litre Cabriolets bei Tüscher. Sie unterscheiden sich in Details. So verfügten die Fahrzeuge der ersten Serie über eine ausklappbare Windschutzscheibe und von oben angesteuerte Scheibenwischer, während diese in der zweiten Serie nach unten wanderten und eine feste Windschutzscheibe erforderten. Al-

len Cabriolets gemeinsam war das hochaufliegende Stoffdach, das dem Wagen im offenen Zustand etwas die Eleganz nahm, im Winter aber ein wohnliches Klima sicherte.

Chassis 12691 kam am 24. Februar 1937 in Zürich an und erhielt in der Folge bei Tüscher als fünftes Auto der ersten Kleinserie eine Cabriolet-Carosserie in der Farbe «Monaco Maroon». Die Auslieferung erfolgte am 18. Juni 1937, am 1. Juli 1937 war der Wagen bereits strassenzugelassen.

Das Auto kaufte ein Architekt namens Julius Müller, der damit wohl auch seine Baustellen besuchte. Im Jahr 1974 inserierte er den Wagen zusammen mit einem Wanderer W 210 von 1935 in der Automobil Revue als «SS Jaguar 1937 Tüscher-Cabriolet, mit 2,8-Liter-Motor, teilrestauriert, aus erster Hand».

Der Preis ging in Ordnung, nach kurzer Überlegung übernahm Hans Werner Zobrist den alten Wagen, praktisch zeitgleich gebar seine Frau Nachwuchs.

Aufwendige Restaurierung

Zobrist machte sich mit viel Energie an die Arbeit, den Wagen in einer eigens angemieteten kleinen Garage zu demontieren und zu entrostern. Fehlende technische Kenntnisse, mehrfache Umzüge und Garagenwechsel sowie die fortschreitende Zeit machten die Restaurierungsarbeiten

nicht einfacher. Aus geplanten Monaten wurden Jahre und schliesslich mehr als ein Jahrzehnt. Dank Zufall kam Zobrist in Kontakt mit einem erfahrenen Fachmann, der ihm schliesslich half, den Tüscher-Jaguar fertigzustellen. Und ein ehemaliger Sattler, einst in Diensten von Graber in Wichtrach, baute ein komplett neues Verdeck nach altem Vorbild auf. Anfang der Neunzigerjahre schliesslich war das Werk vollendet, der S.S. Jaguar stand auf neuen Reifen und schaffte im zweiten Anlauf auch die MFK (beim ersten Versuch fiel der Wagen wegen einer nicht vorschrittskonformen blau leuchtenden Scheinwerferkontrollleuchte und nicht gesetzeskompatiblem Rotton der Schlusslichter durch). Endlich, nach rund 18 Jahren Besitzerstolz, konnte Zobrist mit seinem Tüscher-Cabriolet und eigenem Kennzeichen über die Strassen des Schweizer Mittellands ziehen.

Glanze. Dass die Zierteile damals zweimal verchromt werden mussten, kann man heute höchstens noch erahnen, und dass man damals noch mit Nitro lackieren durfte, dankt der Klassiker mit immer noch schönem Glanz.

Besitzer Zobrist wird die damals vom Werk angegebenen Fahrleistungen (0 bis 96,6 km/h in 16,5 Sekunden, Spitze 144 km/h) wohl kaum je ausnutzen, aber beim Fototermin benahm sich der Wagen lammfromm und machte keine Zicken. Der Jaguar-Liebhaber ist sich die aufrechte Haltung mit angewinkelten Armen, die hohe Sitzposition und den Blick über die mittengeteilte, sich nach vorne verjüngende Motorhaube gewohnt und weiss auch mit der Rechtslenkung und dem teilweise unsynchronisierten Getriebe umzugehen. Hoffentlich hält er dem schönen Wagen noch lange die Treue!

Im alten Glanze unterwegs

Obwohl die Restaurierung nun auch schon wieder rund 30 Jahre zurückliegt, zeigt sich der S.S. Jaguar Tüscher auch heute noch in schönstem

Quelle: SwissClassics Nr. 87-5

Autor: Bruno von Rotz

Fotos: Bruno von Rotz





MirrorCam

Kameras statt Rückspiegel

Die Digitalisierung hat in praktisch alle Lebensbereiche Einzug gehalten. So auch bei Transportfahrzeugen. Eines ist klar, dass es beim heutigen Verkehrsaufkommen und den zeitlich eng getakteten Aufgaben kaum mehr ohne geht. Folgend befassen wir uns mit dem Thema der Rundumsicht.

Die Rundumsicht für Lkw-Lenkende ist zentral für die Sicherheit beim Fahren sowie auch bei Rasten. Es sollen keine Verkehrsteilnehmende, Lenkende, das Fahrzeug oder die Ladung zu Schaden kommen.

Heutzutage werden dazu elektronische Assistenzsysteme eingesetzt. Mercedes-Benz hat mit der MirrorCam ein zukunftsgerichtetes Kamerasystem auf den Markt gebracht. Wir stellen Ihnen die Vorteile der MirrorCam gegenüber von herkömmlichen Rückspiegeln vor.

Was ändert sich für die Lenkenden?

Wo vorher Rück- und Weitwinkelspiegel grosse Bereiche neben der A-Säule verdeckten, haben die Lenkenden jetzt freie Sicht. Dies bringt sicherlich Vorteile an Kreuzungen und beim Rangieren und in engen Kurven.

Bei starr montierten Spiegeln wandert in Kurvenfahrten das Ende des Aufliegers aus dem Sichtfeld. Bei der MirrorCam dagegen schwenkt das Bild der kurveninneren Kamera mit. Der Lenkende kann jederzeit das Trailerende im Blick behalten.

Grundsätzlich ist das System auf Standardauflieger eingestellt. Das Schwenken lässt sich aber auch individuell regeln. Das geschieht bei modernen Trailern automatisch, wenn diese ihre Geometriedaten an das Zugfahrzeug übermitteln. Die Lenkenden können den Schwenkradius im Türbedienfeld über Seitenauswahltaste und Kreuzwippe manuell verschieben.

Wirtschaftliche Auswirkungen der MirrorCam

Die optimierte Aerodynamik kann den Kraftstoffverbrauch senken. Dies bis zu 1,5 Prozent. Die Kraftstoffersparnis lässt sich auf die opti-

mierte Windschlüpfigkeit dank MirrorCam zurückführen.

Schmutz, Regen und das Bild

Beschlagene oder verschmutzte Spiegelgläser und Seitenscheiben sind ärgerlich. Die MirrorCam ist mit einigen Features ausgestattet, damit Schmutz und beschlagene Scheiben dem System nichts anhaben können. Besonders bei kalten und feuchten Tagen ist die Kamerabeheizung hilfreich. Diese aktiviert sich automatisch bei Temperaturen unterhalb von 15 Grad Celsius.

Distanzlinien auf dem Display

Hilfreiche Distanzlinien auf dem Display helfen den Lenkenden bei der Einschätzung der Abstände hinter dem Lkw. Eingblendet werden drei fest positionierte Linien. Eine zusätzliche Linie kann vor Fahrtbeginn genau auf die Höhe des Fahrzeugendes justiert werden. In Kombination mit diesen Daten können folgende drei typische Situationen besser eingeschätzt werden:

- der Abstand für ein Ausscheren nach links
- der Abstand nach hinten beim Rangieren
- der Raum für das Ungefährdete nach rechts ziehen bei Überholvorgängen

Kamerasystem in der Dämmerung und in der Nacht

Die Kameras sind lichtstark ausgelegt. Die Displays können ein mehrfach helleres Bild wiedergeben. Im Gegensatz zu herkömmlichen Spiegeln erhalten die Lenkenden via MirrorCam bessere Umfeldinformationen. Die Displayhelligkeit passt sich stufenlos dem Umgebungslicht an. Ein Blenden findet nicht statt. Die MirrorCam funktioniert auf offener Strasse genauso wie im Tunnel. Ist es draussen dunkel, kann auch die MirrorCam, wie herkömmliche Spiegel, nur die durch das Fahrzeug selbst erhellen Bereiche anzeigen. Hier haben die Entwickler für ein Maximum an Bildinformation

eine Abstimmung gewählt, die aktuell noch ein leichtes Bildrauschen mit sich bringen kann.

Monitorbilder und Schärfe

Entscheidender als die Pixeldichte waren bei der Festlegung die bisherigen Sehgewohnheiten von Lenkenden. Mit einer grossen 15,2-Zoll-Bildschirmdiagonale (38,6 Zentimeter) entspricht die MirrorCam in etwa der bisherigen Spiegelform. Dadurch kann der Abstand zu einem zurückliegenden Fahrzeug (an Grösse und Grössenveränderung) eingeschätzt werden.

Moderne Smartphone-Displays zeigen ein Pixel-pro-Zoll-Verhältnis, das oftmals über dem Auflösungsvermögen des Benutzerauges liegt. Ein Smartphone liegt ausserdem in der Hand, der Abstand zum Auge ist damit recht gering. Die Displays der MirrorCam sind deutlich weiter entfernt. Je weiter der Abstand,



desto weniger Details kann das Auge unterscheiden. Eine Smartphone-ähnliche Pixelzahl ist bei der MirrorCam nicht notwendig. Die MirrorCam ist ein zentrales Sicherheitssystem und deshalb auf Zuverlässigkeit ausgelegt. Sie hat erfolgreich alle vorgeschriebenen Zulassungsverfahren absolviert. Ein Smartphone würde nach heutigem Stand bei diesem Verfahren scheitern.

Einstellung von Spiegel und MirrorCam?

Für herkömmliche Spiegel gilt die einfache Physik «Einfallswinkel gleich Ausfallswinkel». Ändern Lenkende ihre Sitzposition, ändert sich auch der Bereich, der eingesehen werden kann. Das ist bei der MirrorCam grundsätzlich anders. Durch die Kamera-Bildschirm-Kombination sehen Lenkende bei jeder Sitzposition laufend dasselbe Bild. Das Sichtfeld lässt sich ebenso individuell einstellen.

Wird das Sichtfeld verschoben, dass dieses nicht mehr den gesetzlichen Bestimmungen entspricht, wird ein Warnhinweis sichtbar. Mit einem Knopfdruck ist der Standard rasch wieder hergestellt. Bei Spiegeln gibt es keine Warnung.

Brillenträger und Displays

Für Brillenträger sind Spiegel sowie die Displays der MirrorCam gut ablesbar. Gerade auch, weil der Blick durch die Positionierung an den A-Säulen nicht mehr so weit nach links und rechts schweifen muss, um den rückwärtigen Verkehr in Augenschein zu nehmen. Es kann allerdings sein, dass Brillenträgern die Gewöhnung an die neuen Blickwinkel und Abstände schwerfällt. Dann sollte überprüft werden, ob die Brille noch zu den Augen passt. Änderungen beim Sehvermögen gehen schleichend vor sich. Diese werden oft zunächst nicht bemerkt und deshalb hingenommen. Dann sind die Probleme von Brillenträgern mit der MirrorCam in

der Regel nicht auf das System, sondern auf eine im Grunde unpassende Brille zurückzuführen. Die Brille muss zum Arbeitsplatz passen.

Eine Sonnenbrille ist in der Regel kein Problem. Allerdings hängt es stark davon ab, wie sehr sich der optische Eindruck beim Tragen einer Sonnenbrille verändert. Die Vor- und Nachteile bei der Nutzung von Spiegeln oder der MirrorCam sind in etwa dieselben.

MirrorCam und bewährte Gewohnheiten

Für das Rangieren rückwärts bietet die MirrorCam zwei Ansichten. Standardmässig zeigt das Hauptdisplay den Nahbereich des Lkw an. Im unteren Displayteil wird das weitere Umfeld angezeigt. Diese Ansicht bewährt sich vor allem, wenn Lenkende rückwärts in eine Kurvenbewegung steuern. Setzt man das Fahrzeug allerdings nur gerade zurück, ist es oftmals besser, diese Funktion zu deaktivieren.



Das Rangieren mit einer MirrorCam bietet erweiterte Möglichkeiten im Vergleich zu den Spiegeln. Die Kameras sitzen etwas weiter aussen als die Spiegel. Beim Zurücksetzen ist mehr vom Fahrzeug zu sehen als mit Spiegeln. Daran muss sich der Lenkende zuerst gewöhnen. Wird beim Rückwärtsfahren nur auf ein MirrorCam-Display geachtet, kann sogar der subjektive Eindruck entstehen, schräg zu fahren. Beim Einsatz der MirrorCam muss sich der Lenkende den neuen Gegebenheiten anpassen. Dies benötigt eine gewisse Gewöhnungszeit.

Abbiege-Assistent

Der Abbiege-Assistent unterstützt Lenkende, wenn eine Kollisionsgefahr besteht. Der Lenkende wird aufmerksam gemacht auf stehende oder sich bewegende Objekte und Personen im

Überwachungsbereich rechts vom Lkw. Die optische Anzeige dieser Warnungen geschieht über das Display.

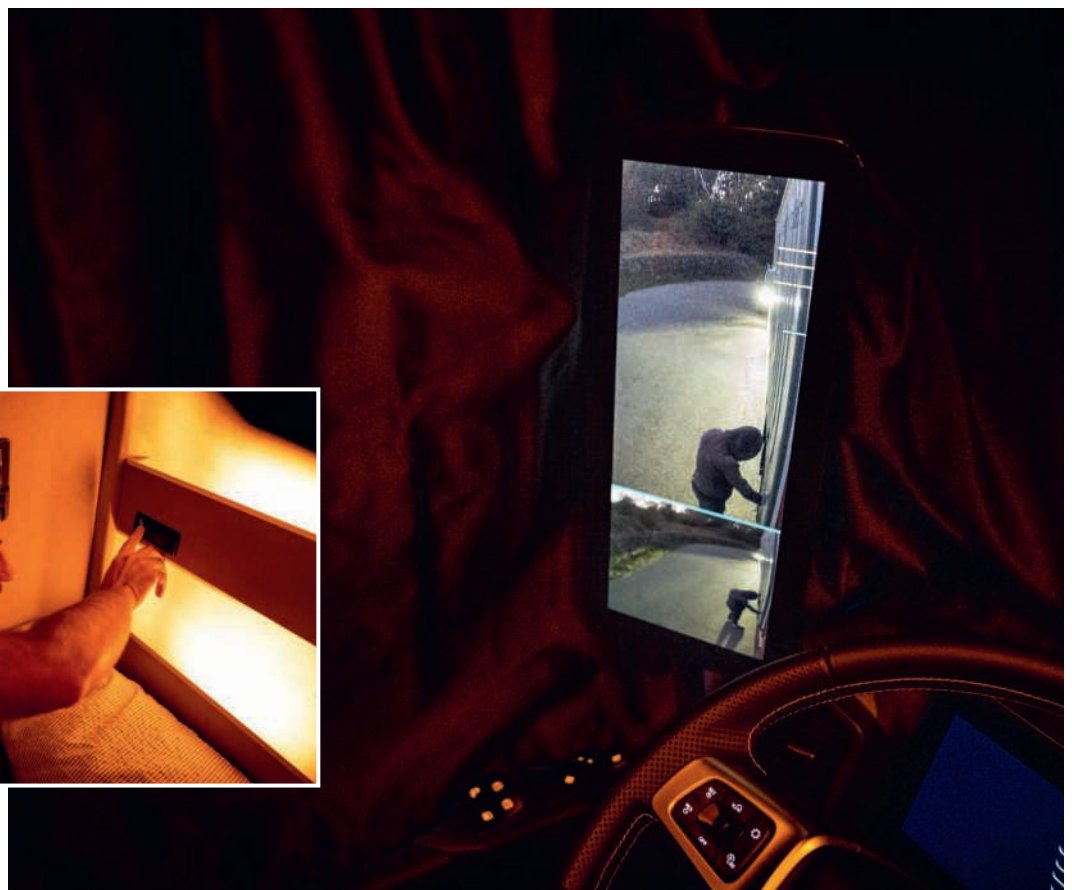
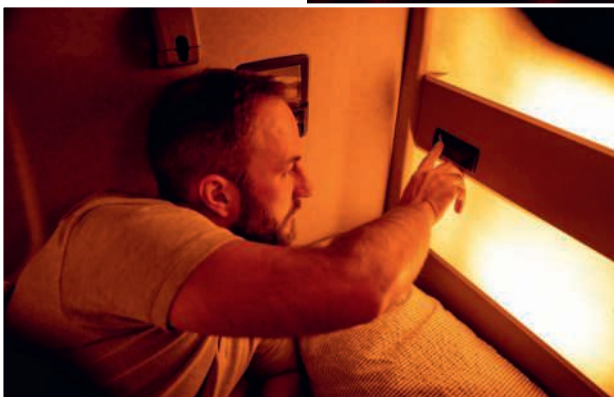
Ruhepause

Das Kamerasystem kann auch während der Ruhepause bei abgestelltem Motor für jeweils zwei Minuten aktiviert werden. Dies geschieht über einen Schalter am Bett und auf der Beifahrerseite. Dadurch kann das Fahrzeugumfeld gesichtet und verdächtige Aktivitäten am Lkw oder der Ladung wahrgenommen werden. Beim Öffnen der Tür startet das System automatisch. Das Fahrzeug kann so jederzeit sicher verlassen werden.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur
Quelle, weitere Bilder: Mercedes-Benz

Verdächtige Aktivitäten am Lkw während der Ruhepause.

Aktivierung des Kamerasystems über den Schalter am Bett.



Redaktion/Verlag

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

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

Autoren	Seite
Grob, Rolf	35
Guerrini, Ravaldo	6, 12, 18, 20, 24
Joller Petra	28
Lehmann, Philip	39
Von Rotz, Bruno	30

Nächste Ausgabe FL-Magazin

Redaktionsschluss 14. Februar 2022
Erscheinungstermin 7. März 2022



Sprechen Sie die Sprache Ihrer Zielgruppe

Tiktok ist in aller Munde. Obwohl es sich dabei um eine App handelt, die vor allem junge Menschen anspricht, haben inzwischen fast alle davon gehört. Facebook scheint out zu sein und überall sieht man junge Leute auf der Strasse lustige Videos drehen oder zu Tiktok-Challenges tanzen. Ein Blick in die App reicht, um zu erkennen, dass es zig kurze, unterhaltsame, aber auch beeindruckende Clips in jeder möglichen Ausgestaltung zu entdecken gibt. Der Kreativität scheinen keine Grenzen gesetzt zu sein.

Gemäss der App-Statistik gibt es inzwischen auf Tiktok weltweit 800 Millionen Anwender. Knapp 70 Prozent dieser Nutzer sind zwischen 16 und 24 Jahre alt. Sie sehen also: Für Fahrschulen besteht durchaus viel Potenzial, um die junge Zielgruppe über diesen Kanal anzusprechen. Zusammen mit anderen Online-Marketing-Massnahmen können Sie so potenzielle Kunden erreichen, einen sympathischen Eindruck hinterlassen und natürlich neue Fahrschüler:innen gewinnen.

Haben Sie keine Berührungängste und laden Sie die App herunter. Tiktok lebt von kurzen und ansprechenden Videos und es stehen Ihnen eine Vielzahl von Filter- und Soundeffekten zur Verfügung, um Ihre Videos ansprechend und einzigartig zu gestalten. Es braucht keine Vorkenntnisse: Die App lädt dazu ein, auszuprobieren und Neues zu testen. Vergessen Sie nicht, Hashtags einzusetzen, da die Nutzer damit Ihre Videos finden und liken

können. Tiktok lebt zudem von sogenannten Challenges, welche eine bestimmte Handlung, einen Tanz oder Ähnliches beinhalten kann. Diese Challenges werden dann von einer Vielzahl von Tiktok-Nutzern umgesetzt und gepostet.

Achten Sie darauf, dass Ihre Tiktok-Videos zum Unternehmen passen und authentisch sind. Ihre Videos sollten schon in den ersten zwei bis drei Sekunden spannend, lustig oder überraschend sein, um die kurze Aufmerksamkeitsspanne der jungen User zu fesseln. Sie können gerne kreativ sein und Dinge ausprobieren – Sie werden schnell sehen, was bei Ihrer Zielgruppe gut ankommt. Und falls Sie weitere Tipps für die Bewirtschaftung Ihres Tiktok-Kanals benötigen, fragen Sie einfach Ihre jungen Fahrschüler:innen. Bestimmt erhalten Sie auf diese Weise ein paar gute Tipps, die Ihnen als Inspiration dienen können.



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

verkehrstheorie.ch

2021/22 Fahrschul-Rabatt

Das Schweizer Theorie-Lehrmittel mit den offiziellen asa-Prüfungsfragen 2021!

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



35% RABATT



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



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



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



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



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

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

FREE
APP



Mehr Infos und Bestellungen:



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

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


verkehrstheorie.ch