

Für Fahrlehrer/innen
Pour Moniteurs de conduite
Per Maestri conducenti
1/2012



magazin



**Weiterbildung: Ansturm
Die Jungen sind besser als ihr Ruf
Nur Motorrad-Unterricht: geht das?**

Empfohlen!
Recommandé!
Consigliato!



5800 Fahrlehrer aus der ganzen Schweiz mit Preisen, Bewertungen, Steckbrief und Bildern.

fahrlehrervergleich.ch

Der Schweizer Fahrlehrervergleich

Erfahrungen eines Fahrlehrers:

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

auto-ecole.comparatif.ch

Comparatif d'auto-écoles suisses

Expériences d'un moniteur de conduite:

„Votre site est génial et vaut son pesant d'or. Alors qu'en février j'avais une clientèle lacunaire. Aujourd'hui, environ deux mois après la mise en service des annonces, je suis déjà en sur-réservation et je dois recommander des clients à d'autres écoles de conduite.“

Esperienze d'un istruttore di autoscuola:

„Il vostro sito Internet è brillante e a una vera valore commerciale. Allora qu' in febbraio avevo una clientela insufficiente, oggi, circa due mesi dopo la messa in servizio degli avvisi, ho già troppe prenotazioni e devo raccomandare clienti a d'altre autoscuole.“

autoscuola.comparazione.ch

Confronto delle autoscuole svizzere

www.fahrlehrervergleich.ch
auto-ecole.comparatif.ch
autoscuola.comparazione.ch

Tel: 043 377 12 40
Schweizer Fahrlehrervergleich
Comparatif d'auto-écoles suisses
Confronto delle autoscuole svizzere



Impressum

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

Herausgeberin

Brunner AG, Druck und Medien
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-Service

Danila Bumbacher
Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@fl-magazin.ch

Verlagsleiter

Werner Kirschbaum,
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Gesamtherstellung

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

printed in
switzerland

Abo-Service

Brunner Verlag, Claudia Ruckli
Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch
Jahres-Abo: CHF 32.-
Einzelheft: CHF 10.-

Titelseite

Bild: BMW (Schweiz) AG

Sehr geehrte Fahrlehrerschaft

Neues Magazin

FL-magazin heisst die Zeitschrift für alle Schweizer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Das Magazin ist verbandsunabhängig und erscheint vier Mal pro Jahr. Heute halten Sie die erste Ausgabe in Ihren Händen.



Werner Kirschbaum

Spannende Themen

In jedem Heft bieten wir Ihnen einen spannenden Themenmix aus PW, Motorrad, LKW und Bus an. Je nach Aktualität in unterschiedlicher Gewichtung. Neuheiten, gesetzliche Bestimmungen, Präventionskampagnen, neue und bewährte Lehrmittel oder Infos über Nothelfer und WAB-Plätze runden den Inhalt ab. Aber auch Importeure, Anbieter von Pneus und Ausrüstungen oder Oldtimer-Veranstalter werden sich zu Wort melden.

Auch Privates

Alles, was Sie als Fachfrau und -mann wissen müssen, und vieles, was Sie für Ihr Hobby rund ums Fahren wissen wollen: finden Sie im neuen *FL-magazin*.

Hier kommen Sie zum Wort

Wollen Sie ein geniales Foto zeigen, eine unglaubliche Story erzählen oder einfach eine wichtige Information an interessierte Berufskollegen weitergeben? Dann bieten wir Ihnen mit *FL-magazin* die Plattform dazu. Schicken Sie Ihre Highlights oder Ihren Leserbrief an redaktion@fl-magazin.ch.

Honda GoldWing

Passend zum Start der Motorradsaison gibt's ein Interview mit dem Nur-Motorrad-Fahrlehrer der ersten Stunde. Urs Tobler blickt auf über 25 Jahre Töff-Fahrschulpraxis zurück. Und er bereut nichts. Siehe Seite 12.

Redaktion und Verlag wünschen Ihnen viel Spass!

Werner Kirschbaum, Verlagsleiter *FL-magazin*



Editorial 3

Weiterbildung 6
 Es gibt noch einiges zu tun!
 Ansturm auf die Weiterbildungsstätten 8

Ausbildung 11
 Die Jungen sind besser als ihr Ruf

Interview 12
 Nur Motorrad-Unterricht: geht das?

Porträt 16
 Der GoldWing-Club Schweiz

Oldtimer 18
 Endurance-Rennen

Marktplatz 23
 Reisen erster Klasse – Gold Wing 23
 Grösser als erwartet: der up! 25
 iXS: GORE-TEX®-Bekleidung 25
 Traffic-Tool erleichtert Theorieunterricht 25
 Genfer Autosalon: das automobiler Gipfeltreffen 26

Ausbildung LKW/Bus 30
 Wenn auf «Brummis» gelernt wird

Partie française 33

Parte italiana 36

Letzte Seite 39





FL magazin

Sichern Sie sich jetzt Ihr Jahres-Abonnement:
für CHF 32.– erhalten Sie pünktlich Ihre vier Ausgaben vom FL-magazin.

Schicken Sie eine E-Mail an abo@fl-magazin.ch



AUS- UND WEITERBILDUNG

Wir bieten Aus- und Weiterbildungen für Moderatoren und Fahrlehrer aller Kategorien an.



acadevia 
by DRIVESWISS.ORG

Acadevia | CH-5610 Wohlen | T +41 (0)56 200 00 40 | www.acadevia.ch



"Ich vertraue auf iXS,
weil mich die Sicherheit
beim Motorradfahren
nicht kalt lässt."

Jacques Cornu,
ehemaliger Motorradrennfahrer
und Inhaber der Cornu Master School



 swiss design

www.ixs.com

Weiterbildung Fahrlehrer

Es gibt noch einiges zu tun!

Am 1.1.2008 trat die Verordnung über die Zulassung von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen und ihre Berufsausübung in Kraft. Diese besagt, dass die Inhaber und Inhaberinnen der Fahrlehrerbewilligung der Kategorie B sich innert fünf Jahren während mindestens 5 Tagen weiterbilden müssen.

Per 31.12.2011 sind 72 Kursveranstalter registriert. 41 Kursveranstalter bieten in der gesamten Schweiz in drei Sprachen verschiedenste Kurse an. Im November 2010 hat die asa den

Dank der ständigen Weiterbildung leisten die Fahrlehrer einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Themenkatalog im Einvernehmen mit dem Schweizerischen Fahrlehrerverband neu erarbeitet. Konnten früher lediglich zu 4 Themengebieten Kurse angeboten werden, so können die Kursveranstalter nun Kurse aller 6 Themengebiete einreichen, die in der Fahrlehrerverordnung vorgesehen sind. So konnten bis Ende 2011 240 Kurstypen bewilligt werden. Die angebotenen Kurse decken die 6 Themengebiete



Karin Rüfenacht, asa

Ausbildung zur Betriebsökonomin FH. Seit dem August 2007 bei der asa. Zuerst verantwortlich für die Chauffeurzulassungsverordnung, seit Juli 2010 verantwortlich für die Weiterbildung Fahrlehrer. Karin Rüfenacht ist verheiratet und hat zwei Töchter.

von den psychologisch-pädagogischen Aspekten des Fahrunterrichts bis zum umweltschonenden und energieeffizienten Fahren ab.

Mit der Fahrlehrerweiterbildung soll die in der Ausbildung erworbene Qualifikation bezüglich Berufsfähigkeit erhalten, aktualisiert und vertieft werden. Dank der ständigen Weiterbildung sind die Fahrlehrer auf dem neusten Stand und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Nur 22 % haben die 5 Tage Weiterbildung absolviert

Per Ende 2011 haben nur 22% der Fahrlehrer mit der Bewilligung für die Kat. B die bis Ende 2012 nötigen 5 Tage Weiterbildung absolviert. Inhaber der Fahrlehrerbewilligungen der Kategorien A und C haben die Weiterbildung für die jeweilige Zusatzqualifikation anteilmässig innerhalb der 5-Jahres-Periode der Kategorie B zu absolvieren. Die Anzahl Weiterbildungstage errechnet sich für die Zusatzqualifikation ab dem Jahr der Erteilung der entsprechenden Fahrlehrerbewilligung innerhalb der 5-Jahres-Periode. Wird einem Fahrlehrer die Zusatzqualifikation A und/oder C innerhalb des 1. und 2. Jahres erteilt, muss er in der aktuellen Weiterbildungsperiode 2 Weiterbildungstage der entsprechenden Zusatzqualifikation absolvieren. Wird die Zusatzqualifikation A und/oder C innerhalb des 3. und 4. Jahres erteilt, muss er zusätzlich 1 Weiterbildungstag besuchen. Wird die Zusatzqualifikation erst im 5. Jahr der Weiterbildungsperiode erlangt, dann muss in der aktuellen Weiterbildungsperiode kein zusätzlicher Weiterbildungstag absolviert werden. Bei den besuchten Weiterbildungstagen für die Kat. A haben 43% der Fahrlehrer mit der Bewilligung für die Kat. A die nötigen 2 Tage besucht. Per 31.7.2011 waren dies noch 38%. 55% der Fahrlehrer mit Kat. C haben Ende 2011 die nötigen 2 Tage absolviert. Per

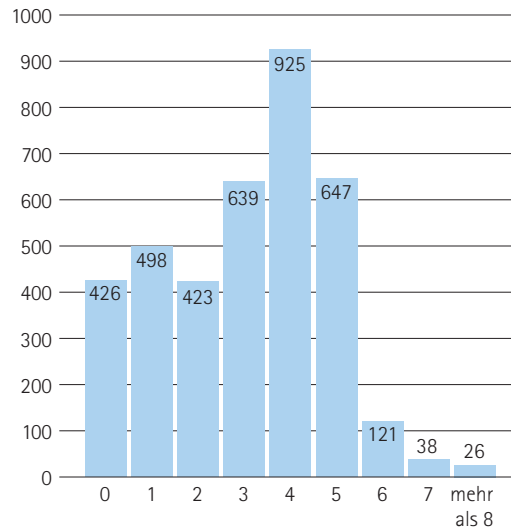
31.7.2011 waren dies noch 50%. Immer wieder wird die Frage gestellt, ob man Kategorien der nötigen Weiterbildungstage selber wählen kann. Dies ist nicht der Fall. Jeder Fahrlehrer muss 5 Kurstage in der Kategorie B absolvieren. Die Bewilligung der Kurstypen beinhaltet auch die Festlegung der Kategorie. Alle Kurstypen, die nicht einer Zusatzqualifikation zugeordnet werden können, fallen in die Kategorie B.

... verliert der Fahrlehrer die Fahrlehrerbewilligung

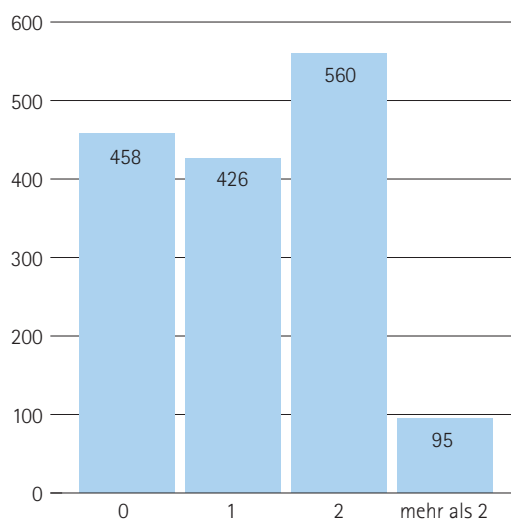
Hat ein Fahrlehrer die nötigen Weiterbildungstage innert 5 Jahren nicht absolviert, gewährt der Kanton bzw. das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee (SVSA) eine Nachfrist von 6 Monaten, welche mit einer Verwarnung ausgesprochen wird. Werden die Weiterbildungskurse auch in der Nachfrist nicht absolviert, verliert der Fahrlehrer die Fahrlehrerbewilligung. Nach einem Entzug muss der Wiedereinsteiger die Fahrlehrerausbildung von vorne beginnen – also nach dem neuen Berufsbild.

Verschiedene Fahrlehrer der Kategorie A werden die Weiterbildung nicht besuchen und die Bewilligung somit auslaufen lassen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass jeder, der Fahrunterricht an angehende Motorradfahrer erteilt, die Fahrlehrerbewilligung A besitzen muss. Dies geht klar aus der Fahrlehrerverordnung (Art. 3 und Art. 4) hervor.

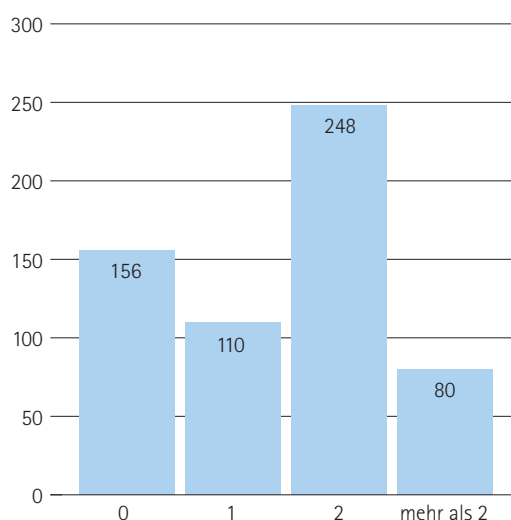
Damit jeder Inhaber der Fahrlehrerbewilligung seinen aktuellen Weiterbildungsstand kennt, hat die asa ein internetbasiertes Abfragetool aufgebaut. Über www.fahrlehrer-weiterbildung.ch kann der Weiterbildungsstand mittels Führerausweisnummer, Geburtsdatum und E-Mail-Adresse einfach abgefragt werden. Ebenfalls findet der Fahrlehrer auf dieser Seite alle Informationen betreffend der Weiterbildung Fahrlehrer.



Besuchte Weiterbildungstage der Fahrlehrer mit der Bewilligung für die Kat. B
Quelle SARI; Stand 31.12.2011; Total: 3746



Besuchte Weiterbildungstage der Fahrlehrer mit der Bewilligung für die Kat. A
Quelle SARI; Stand 31.12.2011; Total: 1539



Besuchte Weiterbildungstage der Fahrlehrer mit der Bewilligung für die Kat. C
Quelle SARI; Stand 31.12.2011; Total: 594

Hasan Kalender, Fahrlehrer und WAB-Moderator, nimmt Stellung

Ansturm auf die Weiterbildungsstätten



Hasan Kalender, Inhaber der Hasan Kalender Weiterbildungsseminare GmbH

Im letzten Jahr der Weiterbildungsperiode wird der Platz bei den WB-Anbietern eng. Trotz angedrohten Administrations-Massnahmen haben noch nicht alle FahrlehrerInnen ihre Kurstage absolviert oder einen Kurstag reserviert.

FL-magazin: In diesem Jahr endet für die meisten FahrlehrerInnen die Weiterbildungsperiode. Laut Vereinigter Strassenverkehrsämter asa haben noch einige die Weiterbildungspflicht nicht erfüllt. Erwarten Sie in diesem Jahr einen besonders grossen Ansturm auf Ihre Weiterbildungsangebote?

Hasan Kalender: Die Nachfrage nach obligatorischen FL-Weiterbildungskursen hat bereits stark zugenommen. Es ist anzunehmen, dass in der zweiten Jahreshälfte 2012 die Nachfrage noch grösser sein wird, da ein grosser Teil der FahrlehrerInnen das Soll von 5 Weiterbildungstagen noch nicht erfüllt hat.

Um der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden, müssen Sie mehr Kurse und aus verschiedenen Themenbereichen anbieten. Wie haben Sie sich vorbereitet?

Die Anzahl der Weiterbildungskurse haben wir wegen der grossen Nachfrage in der ersten Jahreshälfte 2012 stark erhöht. Infolge der steigenden Nachfrage werden wir unser Angebot sowohl in der Anzahl als auch in der Vielfalt fortlaufend den Bedürfnissen der Teilnehmenden anpassen.

Die Weiterbildungsthemen decken die im Themenkatalog beschriebenen 6 Themenbereiche von den psychologisch-pädagogischen Aspekten über Fahrtechnik bis zur Verkehrssinnbildung und Gefahrenlehre sowohl in der Fach- als auch Sozialkompetenz ab. Namentlich: Verkehrsauffällige Neulenker, Unfallursachenforschung, Fahrtechnik, Verkehrsmedizin,

Erfolg im Fahrunterricht, Einschlafunfälle, Gesundheit – Burnout, umweltbewusstes Fahren, Moderatorenkurse – Methodik/Didaktik usw.

Was empfehlen Sie den FahrlehrerInnen die ihre Weiterbildungspflicht noch nicht erfüllt haben?

Die Empfehlung kann nur lauten, raschestmöglich den eigenen Bedürfnissen und Interessen entsprechende Weiterbildungskurse bei einem anerkannten Kursveranstalter zu besuchen, bevor die Engpässe grösser werden. Wünschenswert wäre, dass die obligatorischen Weiterbildungskurse nicht nur als reine Pflichterfüllung angesehen werden.

Wie sehen Sie die Weiterentwicklung des CH-Fahrlehrer-Weiterbildungs-Systems?

Ideal wäre, wenn man auf dem bestehenden Themenkatalog für die Weiterbildung von FahrlehrerInnen weiter aufbauen würde. Ich glaube, dass die Bedeutung der Sozialkompetenz bei der Weiterbildung von FahrlehrerInnen in Zukunft eine immer wichtigere Rolle spielen wird.

Hasan Kalender, geboren am 20.5.1960, ist verheiratet und hat zwei erwachsenen Töchter. Er ist seit 26 Jahren Fahrlehrer und in den verschiedensten Gebieten der Verkehrssicherheit engagiert. Als Organisator und Seminarleiter führt er seit 15 Jahren Fahrlehrer-Weiterbildungskurse sowie Firmenseminare durch. Bei all seinen Weiterbildungen steht der Mensch immer im Mittelpunkt.



Fahrlehrer-Weiterbildung

Hasan Kalender Weiterbildungsseminare

1/12 Erfolg im Fahrunterricht - effizient und nachhaltig

Seminar daten: 26.04.2012 (Zug) / 22.05.2012 (Zuckenriet SG)

2/12 Verkehrsauffällige Neuliker - Massnahmen ohne Wirkung?

Seminar daten: 31.05.2012 (Wangen a/A) / 22.06.2012 (Zuckenriet SG)

3/12 Unfallursachenforschung - neue Chancen in der Prävention?

Seminar datum: 12.06.2012 (Zuckenriet SG)

4/12 Wichtige und für die Fahrausbildung relevante Neuerungen aus der Verkehrsmedizin

Seminar daten: 29.06.2012 (Zuckenriet SG) / 02.07.2012 (Zug)

5/12 Einschlafunfälle und Black-Out beim Autofahren - wer ist besonders gefährdet?

Seminar datum: 13.06.2012 (Gisikon LU)

6/12 Kommunikation statt Resignation

Seminar datum: 11.05.2012 (Zug)

7/12 Wie erreiche ich als Fahrlehrer gesund das AHV-Alter mit mehr Qualität in der Fahrausbildung?

Seminar daten: 03.05.2012 (Zug) / 21.06.2012 (Zuckenriet SG)

8/12 Unfallprävention - Hinschauen statt Wegschauen

Seminar daten: 11.04.2012 (Gisikon LU) / 11.06.2012 (Egerkingen)

16/12 Umweltbewusstes Fahren - Wirkung mit Nachhaltigkeit?

Seminar datum: 19.06.2012 (Zug)

WAB-Moderatoren- und weitere FL-Kurse unter www.hkws.ch

Anerkennung: jeweils 1 Tag Fahrlehrer Kat. B

Anmeldung: www.hkws.ch 041/781 15 16



Ausbildungszentrum
für Notfallmedizin

SWISS
ALPHA MEDIC

Ausbildungszentrum
für Notfallmedizin
Zypressenstrasse 41
CH-8003 Zürich

info@alphamedic.ch

Tel. 041 511 26 71

Fax 041 511 26 72



NOTHILFEKURS

Unser Angebot für Partner

Vermitteln Sie in einem Nothilfekurs dem Laien einfache Grundlagen für das Vorgehen bei einem Notfall, sowie die Grundlagen für lebensrettende Sofortmassnahmen.

Der erste Moment entscheidet.

Gewinnen Sie die angehenden Neuliker bereits beim Nothilfekurs und begleiten sie mit Ihrer Fahrschule bis ans Ziel.

Sie verfügen über die Kompetenz-Zertifizierung als Ausbilder für Nothilfekurse - Wir über die nötige Nothilfekurszertifizierung. Gemeinsam können wir den Neulikern einen optimalen Einstieg auf dem Weg zum Führerausweis anbieten.

Kosten pro Teilnehmer

(Für Ausweis + Buch)

CHF 12.50

Lehrgang zum Ausbilder für Nothilfekurse

Werden Sie Nothilfeinstruktor/in in 6 Tagen

Samstag	4. Juni 2012	9:00 – 17:30 Uhr
Sonntag	5. Juni 2012	9:00 – 17:30 Uhr
Samstag	6. Juni 2012	9:00 – 17:30 Uhr
Sonntag	11. Juni 2012	9:00 – 17:30 Uhr
Samstag	12. Juni 2012	9:00 – 17:30 Uhr
Sonntag	13. Juni 2012	9:00 – 17:30 Uhr

Voraussetzungen:

Die Teilnehmer müssen den Nachweis erbringen, dass Sie einen **Nothilfekurs** und einen **BLS-AED Kurs** besucht. Diese Kurse bieten wir ebenfalls an.

Kurskosten:

CHF 1'490.- inkl. Unterlagen

(10% Rabatt für Anmeldungen bis 31. April 2012)

www.alphamedic.ch

CD-ROM mit neuen Fragen Februar 2012

Lernsoftware für die Theorieprüfung Kat. B, A, A1 und M, F, G



Neue
asa
Prüfungsfragen

theorie **24**.ch

Aktuelle Fragen auch auf unserem Online-Lernportal



Lizenzpartner der asa

CTM Alder GmbH St. Leonhardstrasse 7
9001 St. Gallen Tel. 071 223 50 40

www.fahrschultheorie.ch

www.theorie24.ch

Nothilfekurs

Ihre Visitenkarte und Erstkontakt

Die SanPool ist eine der grössten Kursorganisationen in der Schweiz, welche jährlich über 15.000 Nothelfer ausbildet. Durch unser Engagement, Dynamik und Erfahrung in der Bildungslandschaft gehen Sie mit uns eine nachhaltige Partnerschaft ein. Unsere Qualitätssicherung entspricht den Vorgaben wichtiger Zertifizierungslabels:

Ausbilder/in für Nothilfeurse (Nothilfeinstruktorin)

SanPool bildet seit Jahren interessierte Personen zu erfolgreichen Ausbildern aus. Das Kurskonzept der SanPool ist vielseitig und legt grossen Wert auf Kreativität und Persönlichkeitsentwicklung.

Die Ausbildung ist für Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen mit einem vereinfachten Zugangsweg verbunden.

Melden Sie sich noch heute an!
Kosten: Fr. 1480.- (inkl. ASTRA - Verfügung)

Ausbilder/in für Kindernothilfe (Fortbildung für Instruktoren)

Dieser Kurs wurde zielgruppengerecht und praxisorientiert entwickelt. Der Nothilfekurs für Kinder richtet sich an Pädagogen, Erzieherinnen und Jugendleiter, welche Sie zukünftig ausbilden können. Lassen Sie sich zum Ausbilder für dieses neue SanPool Kurskonzept schulen und nehmen Sie somit an dieser SanPool-Innovation teil.

Kosten: Fr. 250.- (inkl. Medienprogramm)

BLS - AED Ausbilder/in

Sie sind ein Ausbilder für Nothilfeurse und geben seit Jahren Kurse? SanPool bietet ein Ihnen die Möglichkeit zur Fortbildung als BLS - AED Ausbilder.

Kosten: Fr. 480.- (inkl. Medienprogramm)

wechsel zur SanPool (Umschulung als Nothilfeinstruktorin)

Sollten Sie bereits eine Ausbildung als Instruktor oder Instruktorin besucht haben und suchen eine neue Kursorganisation? SanPool bietet Nothilfe-Updatekurse für bereits zertifizierte Ausbilder und Ausbilderinnen.

Wechseln Sie zur SanPool und profitieren Sie von unserer **Gratis - Umschulung** in Basel!

Melden Sie sich noch heute an!
Tel: 061 602 06 06


SanPool
Schule für Gesundheit

SanPool - Ihr Kompetenzzentrum
www.sanpool.ch
061 602 06 06



Lernsysteme und Dienstleistungen rund um die Verkehrssicherheit

Schädtrüthalde 8b 6006 Luzern

Mobile 079 211 07 07 e-mail reeberhard@bluewin.ch

Eberhard
Drivestyle

Lehrmittel für Fahrschulen und Fahrausbildungszentren

Sicheres Fahrgefühl – für Lehrer und Schüler

Weckerle AG
Ihr Partner rund ums Auto



Gewerbestrasse 2 Tel. +41 61 305 95 55
CH-4123 Allschwil Fax +41 61 305 95 50
www.weckerleag.ch mail@weckerleag.ch

15
JAHRE



fahrlehrer.ch

VIELEN DANK!

Unser Jubiläums-Geschenk für Sie:
Gratis Zusatz-Ort für Ihren Steckbrief.

Aktivieren Sie auf fahrlehrer.ch den kostenlosen Zusatz-Ort für Ihren Steckbrief in der Inserateverwaltung (für 6 Monate) unter «Zusätzliches Inserat (Ort) erfassen».

Coupon-Code eingeben:
ORT2012.

Einlösbar bis zum
31.10.2012 für
bestehende und neu
erstellte Fahrschul-
Steckbriefe.



Web Art GmbH · Rötelsteig 7 · 8037 Zürich · mail@fahrlehrer.ch

Verkehrszentrum Glarnerland AG und TCS Sektion Glarus

Die Jungen sind besser als ihr Ruf

Die besten Autofahrer im Glarnerland sind die jungen Lenker unter 25 Jahren. Das zeigte ein Event der Verkehrszentrum Glarnerland AG und des TCS Sektion Glarus.

Über die jungen Autofahrer wird häufig geschimpft. Zu schnell seien sie unterwegs, zu rücksichtslos fahren sie. Dass die unter 25-Jährigen ihr Fahrzeug sehr gut unter Kontrolle haben, bewies ihre Gruppe am Event der Verkehrszentrum Glarnerland AG und des TCS Sektion Glarus am 8. Oktober 2011 auf dem Flugplatz Mollis. Bei strömendem Regen traten dabei fünf Gruppen an genauso vielen Posten gegeneinander an.

Jugend, Prominenz und Politik

Neben den Jugendlichen waren dies: Frauen und Männer zwischen 25 und 65 Jahren, Personen ab 65 Jahren und die Prominentengruppe mit den Ständeräten Pankraz Freitag und This Jenny sowie Gemeindepräsident Martin Laupper, KBS-Rektorin Dodo Brunner und Polizeikommandant Markus Denzler.

Blindes Fahren bei Dauerregen

Das Geschick hinter dem Steuer musste beim schnellen Parkieren und Rückwärtsfahren mit Anhänger bewiesen werden. Das missliche



Blick in den Rückspiegel: Glarner Ständerat Pankraz Freitag

Wetter kam den Teilnehmern dafür im Posten «Schüttelbecher» entgegen. Mit einer mit Wasser gefüllten Schüssel musste dabei ein Parcours bewältigt werden, der starke Dauerregen griff hier mildernd ein und füllte konstant ein bisschen nach. Ganz auf den Mitfahrer verlassen musste man sich dafür bei der «Blinden Navigation». Mit einer Augenbinde blind gemacht, konnte die Slalomstrecke nur durch die genauen Anweisungen des Beifahrers bewältigt werden.

Das missliche Wetter kam den Teilnehmern im Posten «Schüttelbecher» entgegen.

«S isch öppis passiert»

Auch die Nothilfe war ein wichtiges Thema beim Posten «S isch öppis passiert». Schnelles und zielgerichtetes Handeln war gefragt. Die Rettung der Verletzten und deren Betreuung waren genauso wichtig wie die Alarmierung der Hilfe durch den internationalen Notruf 112, der auch im Glarnerland an die richtige Stelle geleitet wird. Der von der VZG AG und vom TCS organisierte Event war dabei nicht nur sehr lehrreich, sondern bot allen Teilnehmern eine grosse Portion Spass. (jhu)



Gemeindepräsident von Glarus Nord, Martin Laupper, auf der Piste



Urs Tobler

Nur Motorrad-Unterricht: geht das?

FL-magazin: Warum bist du «nur» Motorrad-Fahrlehrer geworden?

Urs Tobler: Eigentlich wurde ich Autofahrlehrer, weil dies der einzige Weg war, um Motorradfahrlehrer zu werden: Dies war von Beginn weg mein erklärtes Ziel. Dass ich trotzdem insgesamt 6 Jahre als Auto- und Töfffahrlehrer gearbeitet habe, ist das Verdienst meines damaligen Chefs. Er verstand es, mir so viel Freude weiterzugeben, dass ich es doch immerhin 6 Jahre «aushielt», beides zu tun. Da ich aber sehr viel Kraft in die Motivation meiner Autofahrschüler, im Gegensatz zu den Töfffahrschülern, die aus freien Stücken zu uns kamen (damals), investieren musste, fühlte ich mich schnell ausgelaugt. Ich machte den Schritt nach vorne, verlor dabei meine erste Arbeitsstelle – habe es aber nie, gar nie bereut!

Beschreibe bitte deine «Ausbildungsphilosophie»

Es gibt deren zwei, eine für Frauen, die andere für Männer ... Erst zu den Männern: Auch wenn alle Männer mit dem Ziel kommen, das Motorradfahren lernen zu wollen, so sind sie doch schwer davon zu überzeugen, dass das, was sie im Moment machen, noch nicht viel mit «richtig» Töff fahren zu tun hat! Sie beziehen (oft) die Kritik schnell auf ihre Person und reagieren entsprechend. Ab und zu verliere ich

deswegen auch mal einen Fahrschüler, kann aber gut damit umgehen: Ich kann nicht für jeden ein guter Fahrlehrer sein. Ab und zu bleibt es beim Versuch, aber ohne allzu grossen Erfolg.

Frauen (wenigstens die meisten ...) kommen zum Fahrlehrer, weil sie sich von ihm helfen lassen wollen: Fühlen sie sich gut unterstützt, dann kann es durchaus eifersüchtige Ehe-

Beim Töfffahren muss man lernen, die Fehler zu akzeptieren.

männer geben. Wenn sie Freude am Lernen haben, dann geben sie sich unheimlich viel Mühe und möchten möglichst schnell fehlerlos dastehen: Da das Töfffahren aber eine sehr komplexe Angelegenheit ist, müssen sie lernen, die Fehler, die es immer wieder mal gibt, zu akzeptieren, ohne dass sie sich weniger wert fühlen. Bei den Frauen muss man meistens weniger Angst haben, weil sie nicht dazu neigen, sich selbst zu überfordern. Somit lebe ich weniger gefährdet auf dem Soziussitz, was die Lernsituation entspannt.

Ich versuche mit jedem Einzelnen das Bestmögliche zu erreichen, respektiere aber auch die Unterschiede von Person zu Person und lebe seither bedeutend ausgeglichener.

Welches Motorrad empfehlst du einem Fahrschüler?

Viele Fahrschüler kommen zu mir ohne eigenes Motorrad: So kann ich ihm, wenn es dann so weit ist, eine Maschine empfehlen, die zu ihm passt! Ich kenne seine Masse, sein Geschick im Umgang und in der Bedienung der Maschine. In der Regel ist das eine Mittelklas-



Urs Tobler

Geburtsdatum: 28. August 1955

Beginn der Töffkarriere: 25.8.1973

Erlerner Beruf: patentierter Primarlehrer

Gewünschter Beruf: Töfffahrlehrer

Gründer des GoldWing-Clubs Schweiz

1.5.1987: Eröffnung der ersten

Töfffahrerschule der Schweiz

semaschine in der 500er- bis 800er-Klasse. Selten, aber das gibt es auch, darf er sich gleich einen richtigen Töff kaufen mit viel Kubik und vielen Kilos. Beim ersten Töff muss man mit beiden Füßen flach den Boden erreichen, er sollte mit dem Gewicht zur Person passen und sollte eine möglichst problemlose Motorcharakteristik haben. Aus diesem Grunde kann ich keinem Anfänger eine Einzylindermaschine (ausser in der 250er-Klasse) empfehlen – es ist schade, dass so viele Fahrlehrer selbst Einzylindermaschinen zur Verfügung stellen und nicht wissen, was sie damit ihren Fahrschülern antun. Wohlverstanden, ich rede vom «fahren lernen»: Nach der Anfängerzeit sieht bald mal alles anders aus. Und: Seit etwa 2005 empfehle ich ihm eine Maschine mit ABS.



Urs Tobler auf seiner GoldWing

Bist du mit dem CH-Motorrad-Ausbildungssystem (Grundkurs) zufrieden?

Ich schwöre auf das CH-System: Mit den unbegleiteten Lernfahrten können wir die Schüler testen, ob sie «fertige» Töfffahrer sind! Im Gegensatz dazu bringen die anderen Länder

Es ist an den Experten, die Hürde durchzusetzen, die es zum Bestehen einer Führerprüfung braucht.

«gut lizenzierte Anfänger» auf die Strasse. Leider sind sich nicht alle (Motorrad-)Fahrlehrer ihrer Chance und Verantwortung bewusst, und in gewissen Kantonen liegt noch die Prüfungsabnahme im Argen. Wenn alle Fahrlehrer in den Grundkursen das vermitteln würden, was sie gesetzlich verpflichtet sind, nämlich die Grundschulung und keine Prü-

fungsvorbereitung, dann wäre das System mit dem Grundkurs-Obligatorium perfekt. Es ist an den Experten, die Hürde durchzusetzen, die es zum Bestehen einer Führerprüfung braucht. Die Fahrlehrer (viele wenigstens) unterrichten gerade mal das Minimum, was der allgemeinen Verkehrssicherheit keinen guten Dienst erweist – diese sollten es denjenigen überlassen, die selbst engagiert sind und hohe Ansprüche an sich und ihren Unterricht stellen. Ändern? Ja, das mit der prüfungslosen A1-Prüfung für Autofahrer war für die Verkehrssicherheit ein Bärendienst: Töfffahren ist nicht Autofahren auf zwei Rädern. Die Fahrlehrer hätten zwar vom Gesetzgeber die Mittel bekommen, ungenügende Teilnehmer nachzuschulen, aber offenbar bin ich im Kanton Zürich der Einzige, der nach dem Grundkurs auch mal eine Unterschrift verweigert. Und das Zweite wäre eine sehr einleuchtende Änderung: Man sollte verhindern, dass ein zweiradunerfahre-

trf.ch

Erkundigen Sie sich bei Ihrem Honda-Händler
über unsere Sonderkonditionen für
ZWEIRAD-FAHRSCHULEN

HONDA
The Power of Dreams

**EINFACH
BESTECHEND.**



Hornet
CB600FA

Die neue Hornet CB600FA besticht durch einen noch schnittigeren Look und viele Weiterentwicklungen. Ein sportlicheres Heckdesign, neue Lampenmasken und ein tiefliegendes Auspuffsystem verleihen dieser quirligen Maschine ein muskulöses Eyecatcher-Appeal. Der Motor ist eine überarbeitete Version des CBR600RR Kraftwerks und leistet satte 102 PS. Die neu gestalteten LCD-Anzeigen, die überarbeiteten Feder Elemente und die fein ansprechende Upside-Down-Gabel stehen ganz im Zeichen der Innovationsstärke von Honda.



WWW.HONDAMOTO.CH

ner Lenker einen Lernfahrausweis für die grosse Kategorie bekommt, der ihn ermächtigt, mit dem L ohne Kenntnisse auf einer grossen Maschine herumzukurven. Man sollte einen Kat.-A-Lernfahrausweis nur Personen erteilen, die in ihrem Führerausweis bereits die Unterkategorie A1 besitzen. In Deutschland würde nie einem Fahrlehrer einfallen, seinem Schüler für die ersten Fahrversuche eine Harley zur Verfügung zu stellen. Und in der Schweiz braucht er nicht einmal einen Fahrlehrer dazu!

Wenn du auf 25 Jahre zurückblickst ...

Ich blicke auf 30 Jahre zurück, davon 25 als erster NUR-Töff-Fahrlehrer: Ich war nie ein Befürworter von Obligatorien und bin es auch heute immer noch nicht! Früher kamen alle Fahrschüler freiwillig, niemand musste zum Fahrlehrer, er tat dies allein für sich und im

Das Kind im Manne stirbt nie, nur die Spielzeuge werden teurer.

Wissen, dass er damit auch für die anderen eine geringere Gefahr darstellt. Wir hatten ausschliesslich sehr motivierte Fahrschüler in unseren Kursen. Das Obligatorium hat das Wasser auf die falschen Mühlen geleitet: Nicht unbedingt diejenigen, die die beste Arbeit leisten, haben den Erfolg, sondern die Schulen mit dem besten Marketing-Konzept. Am Schluss ist der Kunde der Beschissene und alles, was schiefläuft, fällt auf uns Fahrlehrer zurück: auf die gesamte Fahrlehrerschaft, auch auf die, die nichts dafür können. Besser gefällt mir heute, dass ein Fahrschüler, der eingesteht, dass er in die Töfffahrtschule geht, sich nicht mehr als Exot vorkommen

muss. Eine hübsche Begebenheit dazu: Fünf Geschäftsmänner haben sich auf eine Juraausfahrt begeben, zwei davon noch mit dem L. Beim Abendessen kamen sie auf die Fahrschule zu sprechen und fanden heraus, dass deren drei Kunden von mir waren – das hat mich schon ein bisschen stolz gemacht. Ja, natürlich, sie kamen alle aus dem Grossraum Zürich (inklusive Kanton Schwyz).

Welches Motorrad fährst du?

Das weiss doch die ganze Schweiz: Als Gründer des GoldWing-Clubs Schweiz fahre ich natürlich immer noch eine GoldWing – und zwar immer noch jene, die ich 1985 bereits im ersten Instruktorienkurs des SMFV hatte! Sie hat inzwischen 227 000 km auf dem Buckel und «läuft immer no wie-n-es Örgeli». Wenn Honda die Versprechung wahr gemacht hätte, 1994 die GoldWing mit Automat auf den Markt zu bringen, dann würde ich bestimmt eine neuere fahren. Aber, und das wird bestimmt einige erstaunen, die mich seit vielen Jahren kennen: Für meinen Arbeitsweg wähle ich im Sommer meistens eine Ur-GS (ja, richtig, eine BMW R80 G/S), die in meinen Augen immer noch eine der besten Alltagsmaschinen neben der Honda Transalp darstellt. Sie wurde mir von meinem ältesten Fahrschüler, der mit 83 Jahren aufgehört hat, Töff zu fahren, geschenkt: Es braucht nicht mehr als 50 PS, einen Kardanantrieb und 180 kg Leergewicht, um als Motorradfahrer glücklich zu werden! Und sie ist, wie die GoldWing, eine Boxermaschine – damit blieb ich also in der Familie. Und daneben habe ich natürlich noch Extra-Maschinen fürs Gelände und die Rennstrecke: Das Kind im Manne stirbt nie, nur die Spielzeuge werden teurer. Und die zweirädrigen Spielzeuge sind viel günstiger zu haben als entsprechende vierrädrige.

Vielen Dank, Urs Tobler!

Der GoldWing-Club Schweiz – GWCCCH

Am 9. November 1985 wurde in Olten der GoldWing-Club Schweiz gegründet. Ende 1986 waren es bereits 310, Anfang 1992 schon um 600 aktive Mitglieder. Regionale Gruppen treffen sich regelmässig an Stammtischen. Diese Stammtische sind im GoldWing-Magazin und auf unserer Homepage www.goldwing-club.ch ausgeschrieben.



Treffpunkt zur Frühlingsausfahrt

Jeder kommt und macht mit, je nach Lust, Wetter und Laune!

Wir unterscheiden zwischen internationalen und nationalen Treffen. Die meisten der 24 Mitgliedsländer der GoldWing European Federation (GWEF) führen jährlich ein internationales Treffen für alle GoldWing-Fahrer durch. Die Schweiz und Österreich organisieren abwechselnd jedes zweite Jahr ein solches Treffen. In den Jahren ohne internationales Treffen haben wir Schweizer ein kleines natio-

nales Treffen im clubinternen Freundeskreis. Das nächste internationale Treffen findet 2013 in Aesch BL statt.

Jedes Jahr wird die Saison gemeinsam eröffnet und beendet, im Mai mit der Frühlingsfahrt und im September mit der Herbstfahrt. Bei internationalen Treffen, bei der Frühlings- und Herbstfahrt, sind nur GoldWing-Maschinen zugelassen. Die übrigen Veranstaltungen stehen auch Passivmitgliedern und deinen persönlichen Freunden offen. Eingebürgert haben sich mittlerweile viele kleinere Anlässe wie zum Beispiel Fondueplausch, Jambon à l'os, Berglifäscht und Wildessen. Alle diese Anlässe werden auch immer in unserem Club-Magazin, welches sechs Mal im Jahr an alle unsere Mitglieder versandt wird, publiziert. Unser Kontakt geht bis in die USA, wo immer wieder organisierte GoldWing-Fahrten durchgeführt werden, teilweise mit Mitgliedern des GWCCCH.

Die Ziele des GoldWing-Clubs Schweiz

Unser Hauptziel ist es, die Kameradschaft untereinander und die Verbindung zu anderen Clubs in Europa und Übersee zu fördern. Wir pflegen ebenfalls zu HONDA Schweiz AG in Genf einen guten Kontakt. Bei jedem Treffen durften wir bis heute die Begeisterung der Anwohner erleben, ein schönes Kompliment für uns Töfffahrer.

Wir möchten auch dich einladen, bei uns mitzumachen, und freuen uns auf jeden GoldWing-Fahrer, der Mitglied im GoldWing-Club Schweiz wird.



www.goldwing-club.ch

Jetzt updaten

- In 1 Tag Eco-Drive kennenlernen
- In 1 Tag Eco-Drive-Kenntnisse verbessern
- In 2 Tagen Eco-Trainer-Zertifikat erneuern
- In 3 Tagen Eco-Trainer werden



Mehr dazu auf www.eco-drive.ch/fahrlehrer
Quality Alliance Eco-Drive, Badenerstrasse 21, CH-8004 Zürich

ecodrive®
clever fahren



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: autograedelag@bluewin.ch

LIFE-saver

Die Adresse für Nothilfeausbildung

Ausbildung zum Nothilfeinstructor als Fahrlehrerweiterbildung

- Nothilfeinstructor Ausbildung und Weiterbildungen als Fahrlehrerweiterbildung (inkl. Asa Bestätigung)
- Bis zu 30% günstigere Ausweise im Vergleich zu anderen Anbietern
- Kursausweise können direkt am Kurstag abgegeben werden, da diese vom Instruktor gedruckt werden
- Direkter Kontakt zum Sekretariat (keine Umleitung zu einem Callcenter)
- Einfacher und diskreter Wechsel zu Life-saver möglich (Ihre Daten werden nicht an Drittanbieter weitergegeben)

Wollen Sie mehr erfahren, dann wenden Sie sich vertrauensvoll an unser Sekretariat.

www.life-saver.ch 071 460 02 12

**Life-saver-Ausweise
direkt online drucken**

Ergänzen Sie Ihre Homepage mit dem

Fragebagentraining

www.traffic-tool.ch

und erweitern dadurch Ihr Ausbildungsangebot für die
Kategorien BPT, C1/D1, C, D, CZV.

Neu mit den Fragen:

- BPT (Taxi)
- schriftl. CZV Prüfung Gütertransport

Weitere Informationen unter: www.traffic-tool.ch oder 062 822 41 90

FATECH
ORIGINAL-SPERRENSTRICH
TELEFON 062 822 41 90
FAX 062 822 41 91

Härtetest

Wer mitmacht, muss sich durchbeissen können: Endurance-Rennen sind etwas vom Härtesten, was der Motorsport zu bieten hat. Werfen Sie hier einen Blick in die Geschichte einer der anspruchsvollsten Motorsportdisziplinen – von den Anfängen bis zu den Schweizer Erfolgen in heutiger Zeit.

Das erste Rennen im Land des ersten Motorrads

1894 rief der Velopionier Pierre Giffard, damals Chefredaktor der unglaublich populären Pariser Zeitung «Le Petit Journal», zu einem Rennen für Motorfahrzeuge von Paris nach Rouen auf. Es sollte der Bevölkerung zeigen, wie sicher, ruhig und günstig ein modernes Motorfahrzeug sein konnte. Giffard war ein rigoroser und sehr optimistischer Verfechter des modernen Velos, der Motorwagen, der Tricycles und der wunderbaren Motorräder jener Zeit.

Das Rennen startete am 22. Juli 1894 mit 69 Teilnehmern. Der Sieger fuhr die 127 km nach Rouen auf den holprigen Strassen in 6 Stunden 48 Minuten, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 km/h. In der Folge wurden die von Paris ausgehenden Rennen auf öffentlichen Strassen populär: Paris–Bordeaux, Paris–Marseille, Paris–Nizza. Damals waren die französischen Strassen undiskutabel die besten der Welt und die Republik unangefochten die Pioniernation des Motorfahrzeugs. Denn dort war ja 1871 das erste Motorrad der Welt gebaut worden.

1900 starteten die ersten Rennen in Italien, auf dem Rundkurs Brescia–Cremona–Mantova–Brescia. 1905 setzte Vincenzo Florio eine Prämie von 50 000 Lire und einen herrlichen Cup für den Gewinner des Wettbewerbs aus, der ab dann zumal Coppa Florio hiess. Die Coppa wurde ab 1914 in Sizilien durchgeführt, das mit Mandelbäumen und herrlichen Bergpanoramen lockte.

Ab 1900 wurde auch der Gordon–Bennet–Cup ausgetragen, getragen vom amerikanischen Zeitungsverleger James Gordon Bennet. Die ersten Rennen wurden von Paris nach Lyon, Paris–Bordeaux und 1902 von Paris nach Innsbruck ausgetragen. Gefahren wurde, bis die Fahrer entweder am Ziel ankamen, am Steuer einschliessen oder das Vehikel zusammenbrach.

Paris–Madrid: Euphorischer Start, dramatisches Ende

Im Mai 1903 führte der Automobile Club de France in Zusammenarbeit mit dem Automóvil Club Español ein Rennen von Paris nach Madrid durch. Das Rennen ging über 1307 Kilometer, aufgeteilt in drei Etappen. 224 Teilnehmer starteten in vier Gewichtsklassen, 137 Automobile, 33 Voituretten (Autos unter 400 kg) und 54 Motorräder. Abends wurden die Fahr-



Kontrollposten bei einer Endurance 1921, das Motorrad ist eine Condor mit V2-Motosacoche-Motor.



Siegerteam der International Six Days 1922



Ehepaar Guex nach seinem Weltrekord an der Bol d'Or 1924

zeuge in den Parc Fermé eingeschlossen. Die Städte wurden in Gruppen durchfahren, wobei ein Polizist auf einem Fahrrad die Gruppe anführte. Das Rennen war ein unglaublicher Erfolg. Berühmte Namen wie René de Knyff, Charles Rolls und William Vanderbilt, Marcel und Louis Renault, Vincenzo Lancia und Karl Jenatzy präsentierten ihre Wagen. Etwa 100 000 Besucher waren am Start in Versailles, als um 2 Uhr der erste Fahrer abgelassen wurde. Die Strassen waren durch Zuschauer so verstopft, dass die Fahrzeuge Mühe hatten, überhaupt durchzukommen.

Doch was so enthusiastisch begonnen hatte, sollte dramatisch enden: Eine Serie von Unfällen beendete das Rennen, das französische Parlament verbot eine Weiterführung. Acht Personen starben, fünf davon waren Rennfahrer, darunter auch Marcel Renault. Das war vorerst das Ende der Langstreckenrennen auf öffentlichen Strassen in Frankreich. Die typische Endurance wurde ab 1906 meistens als Grand Prix auf einer Rundstrecke ausgetragen, denn man sah ein, dass künftig Langstreckenrennen sicherheitshalber auf abgesperrten Strassen durchgeführt werden sollten.

Endurance auch in der Schweiz

Die erste schweizerische Zuverlässigkeitsprüfungsfahrt für Motorräder wurde am 27. Mai 1906 auf den Strassen von Weinfelden nach Basel und zurück gefahren, organisiert und

durchgeführt vom Ostschweizer Motorfahrer-Verband. Das spektakuläre Ereignis konnte mit starker Resonanz und Beteiligung aller Schweizer Fabrikate rechnen. Die Strecke war anspruchsvoll, und die 315 km Tagesleistung auf den Strassen von damals sind beachtlich – die Durchschnittsgeschwindigkeit des schnellsten Teilnehmers betrug 37 km/h!

Das Thurgauer Tagblatt schrieb: «Den Fahrern wurde von Seiten des Männerradfahrvereins Weinfelden der kameradschaftliche Empfang zuteil. Es fehlte sogar nicht an sportschneidigen Begrüssungsreden und auch eine stramme Kapelle, die Wigoltinger Musikanten, gab mit ihren Klängen der Veranstaltung festlichen Charakter, wobei sich das Weinfelder Publikum mit Interesse beteiligte.»

Gestartet wurde ab 4.15 Uhr in Minutenintervallen in Weinfelden. Die Fahrt führte über Frauenfeld, Winterthur, Kloten, Oerlikon (Kontrollstelle), Baden, Brugg (Kontrollstelle), Bötzingen, Stein bei Säckingen nach Basel (Wendepunkt und Kontrollstelle), die Rückfahrt über Liestal, Gelterkinden, Anwil, Aarau (Kontrollstelle), Brugg, Baden, Oerlikon (Kontrollstelle), Kloten, Winterthur und Frauenfeld zurück nach Weinfelden. Die Fahrer mussten diese Strecke innerhalb von 12 Stunden absolvieren, sie hatten ihre Karten an den Kontrollstellen abzustempeln, und in Basel wurden sie für eine Stunde «neutralisiert», d. h., sie mussten eine Zwangspause einlegen.



Endurance 1925, rechts Epper auf Motosacoche

Die Fahrzeuge wurden nach Motorenstärke in drei Klassen aufgeteilt: bis $2\frac{3}{4}$ PS, bis 4 PS und bis 6 PS. Entsprechend wurden Startgelder in der Höhe von 10, 15 und 20 Franken verlangt, Nichtmitglieder bezahlten das Doppelte. Die Motorräder mussten tourengemäss ausgestattet und mit Bremsen, Schmutzfän-

Gewertet wurden nicht allein die Schnelligkeit, sondern auch die Regelmässigkeit, der Benzin- und Ölverbrauch und die Abnutzung der «Pneumatics».

gern und Signalhupe sowie den polizeilichen Erkennungsnummern versehen sein. Gewertet wurden nicht allein die Schnelligkeit, sondern auch die Regelmässigkeit, der Benzin- und Ölverbrauch und die Abnutzung der «Pneumatics».

Die beste gefahrene Zeit waren 8 Stunden und 33 Minuten, die schlechteste 10 Stunden und 5 Minuten. Der schnellste Fahrer startete um 4.28 Uhr, kam in Basel um 8.47 Uhr an und erreichte das Restaurant «Mercur» in Weinfelden, den Endpunkt der Veranstaltung, um 14.40 Uhr. Nach dieser Zuverlässigkeitsfahrt warb die Motorradfabrik Condor mit folgendem Text für ihre Motorräder: «Der Triumph der CONDOR-Motorräder: 5 Medaillen – 5 gestartet auf Condor – 5 angekommen auf Condor.»

Endurance in Europa

1907 wurde die Brooklands-Rennbahn in Weybridge, Surrey, südwestlich von London eröffnet. Mit ihren überhöhten Kurven war die ovale Rennbahn mit Betonbelag vorzüglich für Endurance-Konkurrenzen geeignet. Das erste Rennen fand wenige Wochen nach der Eröffnung statt. Die Fahrzeit betrug 24 Stunden. Sieger wurde der Napier-Rennwagen. Diese Rennen wurden, da der Lärm die Nachbarschaft störte, in zwei 12-Stunden-Rennen umgewandelt. Und weil Brooklands in bewohntem Gebiet lag, mussten die Teilnehmer zudem spezielle Auspufftöpfe, die «Brookland-Cans», montieren.

Ab 1922 konnten die Enduristen auf der Rennstrecke Vanjons bei Paris ihre 24-Stunden-Rennen abhalten. Die Sieger erhielten einen Pokal in Form einer Schüssel, deshalb der Name Bol d'Or. Das Schweizer Ehepaar Guex fuhr mit seinem Motosacoche-Gespann innerhalb 24 Stunden über 1407 Kilometer und erwarb so den Weltrekord. Edouard Guex war eine bekannte Persönlichkeit in der Motorradszene und gehörte zum Siegerteam der International Six Days 1922.

1925 wurde in der Schweiz ein Grand Prix Suisse d'Endurance Motocycliste abgehalten. Das Reglement entsprach weitgehend dem der Coupe des Alpes des ACS, adaptiert für Motorräder. 60 Töfffahrer schrieben sich am Donnerstag ein, bei der Prüfung wurde das Condor-Werksteam beanstandet und zog sich zurück, seine Maschinen entsprachen nicht dem Reglement. 55 Maschinen waren am Start, um den zwei Tage dauernden Regelmässigkeitstest und am Sonntag ein Geschwindigkeitsrennen in Genf über 100 km zu fahren. Die Fahrt führte von Bern über Sonceboz, Pierre-Pertuis, Moutier, Gänsbrunnen, Welschenrohr, Balmberg, Oberdorf, Weissenstein (Bergprüfung), Corcelles, Vermes, Mer-

Die Wahl der Profis



XJ6 ABS



XT 660 X



TDM 900 ABS



Fazer8 ABS



FZ8 ABS



FZ1 Fazer ABS



FJR1300 AS ABS



Yamaha Motorräder sind ideal für den Fahrschulbetrieb. Handlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit durch ABS begeistern Einsteiger und Routiniers gleichermaßen. Überzeugen Sie sich jetzt von den Vorteilen auf einer Probefahrt und verlangen Sie eine Offerte mit Fahrschul-Konditionen.

FZ1 ABS



GENERALIMPORTEUR

hostettler ag

CH-6210 Sursee, Haldenmattstrasse 3
Tel +41 41 926 61 11, Fax +41 41 926 62 93
info@yamaha-motor.ch, www.yamaha-motor.ch



www.yamaha-motor.ch



vellier, Scheltenpass, Passwang, Laufen (Mittagessen), Basel, Olten, Luzern und Zug nach Zürich, ins Nachtquartier. Am Samstag ging es weiter über Brugg, Möhlin, Basel, Laufen, Delsberg, Les Rangiers, Saint-Ursanne, Les Enfers, Saignelégier, La Chaux-de-Fonds (Mittagessen), La Vue des Alpes, Valangin, Bevaix, Yverdon, Orbe, Le Sarraz, den Col du Molendruz, Le Pont, Col du Marchairuz (Bergprü-



Hämpu Bolliger vom Team Bolliger beim Boxenstopp in Imola 1982

fung), Bassins und Nyon nach Genf. Die Gesamtstrecke betrug 719,5 km. Wobei zu bedenken ist, dass die meisten der befahrenen Strassen Staubstrassen voller Huf- und Schuhnägel, Löcher und Scherben waren.

44 Fahrer erreichten das Ziel, 13 davon ohne Strafpunkte, sie bekamen eine «Goldene», die übrigen 28 eine «Silberne». Teamsieger war das Team Terrot, gefolgt von Zehnder I, Moser, AJS und Zehnder II. Es ist beeindruckend, wenn man heute an Ausfahrten ein etwas asthmatisch knatterndes «Zehnderli» auf seinen dünnen Veloreifen fahren sieht, dass diese Maschinen einst im Endurosport eine Rolle gespielt

haben! Zu bedenken ist aber auch, dass damals die Strassen herrliche Spielplätze für uns Motorradfahrer waren, ohne Verkehr und mit heimeligen Wirtshäusern reichlich versehen. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Endurance-Rennsport mit Anlässen wie die 24-Stunden-Rennen von Warsage in Belgien 1951, die 24 von Montjuich bei Barcelona ab 1957, die 24 Stunden in Monza, Italien seit 1959 und die 500-Meilen-Endurance-Rennen in Thruxton ab 1960.

Schweizer erfolgreich an der FIM Endurance World Championship

Der FIM Endurance Cup wurde ab 1960 ausgerichtet, seit 1980 heisst er FIM Endurance World Championship. Es ist die höchstrangige Langstrecken-Motorrad-Rennserie und wird jedes Jahr auf einer Reihe von permanenten Rennstrecken durchgeführt. Die Ergebnisse werden kumuliert und resultieren in der Endurance-Weltmeisterschaft, je für ein Team und für ein Werk. Sie wird heute auf Rennstrecken rund um die Welt gefahren: Saisonbeginn im April in Le Mans (Frankreich), im Mai Albacete (Spanien), Juli in Suzuka (Japan), September in Magny-Cours (Frankreich) und im November in Doha (Qatar).

Seit 40 Jahren mischt das Schweizer Team Bolliger an vorderster Front mit. Der 1960 geborene Berner Hämpu Bolliger und seine Mannen erreichten 2011 die Vizeweltmeisterschaft, wobei sich das Bolliger-Team gegen Werksteams durchsetzen konnte. Das Bolliger-Team ist, im Gegensatz zu Werksfahrern, sehr karg gehalten. Alle Beteiligten finanzieren sich selber, leben für diesen Sport. Ihre Fahrzeuge müssen sie selber finanzieren und anpassen.

Text und Bilder: Thomas Kohler, aus: SwissClassics Nr. 32-4, 2011/2012, www.swissclassics.com

Reisen erster Klasse

Der Name Gold Wing steht für Langstreckenleistung und Motorradkomfort vom Feinsten. In den USA wurde jetzt die neueste Generation des Luxustourers vorgestellt: Die GL 1800 mit dem einzigartigen Sechszylinder-Boxermotor erhält ein neues Styling und wurde zudem in vielen Punkten überarbeitet. Der Verkaufstart in Deutschland beginnt im Dezember.

Yutaka Nakanishi, der Leiter des Entwicklungsprojekts: «Für mich als Projektleiter für die GL1800 kann es keine grössere Bestätigung geben als zu sehen, dass sich ein Fahrer für eine neue GL1800 entscheidet. Sie ist ein guter Freund, mit dem man – natürlich auch mit Sozia oder Sozius – neue Welten entdecken kann.»

Mit einer dynamischeren Optik – neuer Frontverkleidung mit verbessertem Wind- und Wetterschutz und neu gestaltetem Rücklicht sowie veränderter Hinter- und Vorderradaufhängung hat die Gold Wing 2012 noch exzellente Fahrqualitäten. Dank vergrössertem Stauraum hat die Gold Wing jetzt eine Gepäckkapazität von über 150 Litern. Ein 80 Watt SRS Surround-Sound-System mit sechs Lautsprechern sorgt für exzellente Klangpräsenz und -qualität. Mit einem iPod®, iPhone® oder USB-Stick kann der Fahrer nun MP3-, WMA- und AAC-Musikdateien abspielen.

Das neue, voll integrierte System mit hellem Display ist mit einem Empfänger der neuesten Generation ausgestattet, der einen noch zuverlässigeren Signalempfang und eine sicherere Navigation ermöglicht.



Mit dem Honda-Kombibremssystem (Dual-CBS) und ABS bietet die Honda Gold Wing auch bei voller Beladung eine überragende Bremsleistung in allen Situationen. Das optionale Airbag-System – das erste bei einem Serienmotorrad – verleiht der Maschine einen unübertroffenen Fahrerschutz.

Der elektrisch betätigte Rückwärtsgang wird einfach mit dem Daumen am rechten Lenkergriff aktiviert.



Die Gold Wing 2012 hat ein einfaches, aber ausgeklügeltes Windschild-Verstellsystem mit sechs Positionen und insgesamt fast 100 Millimeter Verstellweg. Der manuell einstellbare und mit einer verschliessbaren Öffnung versehene Windschild leitet bei Bedarf frische Luft zum Kopfbereich oder zum Oberkörper des Fahrers.

Die Gold Wing 2012 wird in zwei neuen Farben auf den Markt kommen: ein ultramoderne Perlweiss (Pearl Fadeless White) und ein Schwarz (Graphite Black) von schlichter Eleganz mit neuen Styling-Elementen in Silber und Gunmetal als Kontrast.

www.honda-eu.com

Zubehör

Die Vielseitigkeit und der individuelle Auftritt der Gold Wing können mit einer Reihe von Honda-Zubehörteilen noch erhöht werden:

- Kopfhörersatz für Integralhelm und Jethelm
- DC-Buchse
- Avertor-Alarmanlage
- Kofferraum-Innenbeleuchtung
- Satteltaschen- und Top-Case-Innenpacktaschenset
- Satteltaschen- und Kofferraum-Teppichset
- Ablagetasche
- Kühltasche
- Gepäcknetz für Top Case
- Aktenmappe für Satteltasche und Top Case
- Satteltaschen-Schutz-Set
- Armlehnen-Verlängerungssatz für den Soziussitz
- faltgarage
- verchromte Schutzblechverzierung, Lenkergewichte
- Trittbrettverkleidung unten, Lüftungsverkleidung
- Ventildeckelembem-Set

Weiteres Zubehör ist optional erhältlich.

Mehr Erfolg beim VKU mit

let's drive

Schülerhefte

- Mit vielen Bildern und Grafiken
- Genehmigt von der asa
- Einfach – verständlich – praktisch



Moderatoren-Handbuch

- Von Experten entwickelt
- Mit allen Bildern und Grafiken der DVD
- Mit Querverweis auf Seitenzahlen im Schülerheft



DVD

- Läuft auf PC, Mac, DVD-Player
- Mit Bildern, Grafiken und Filmen
- Läuft synchron zum Moderatorenhandbuch



www.vku-letsdrive.ch

Bestellen Sie bitte bei Claudia Ruckli,
Brunner Verlag, 6010 Kriens, Telefon 041 318 34 77

let's drive

Multimedialer Verkehrskundeunterricht Schweiz

Grösser als erwartet: der up!

Volkswagen hat einen neuen, kleinen Wagen entwickelt: den up! Je nach Budget und Bedarf gibt es drei Versionen.



Der neue up!/Bild: VW

Neue Motorengeneration

ab 4,2 l/100 km, als Benziner. Mit dem up! debütiert eine neue Generation von Dreizylinder-Benzinmotoren. Sie leisten 44 kW/60 PS und 55 kW/75 PS. Durchschnittsverbrauch besonders sparsam als **BlueMotion** Technology-Version (u. a. mit Start-Stopp-System): 4,1 l/100 km (60 PS) und 4,2 l/100 km (75 PS). Auf der gleichen Basis wird ein Erdgasmotor mit 50 kW/68 PS folgen. Fest eingeplant ist zudem ein up! mit Elektroantrieb.

Gute Raumausnutzung

Fahrer, Beifahrer und die zwei Passagiere im Fond reisen damit in einem kompakten, aber keineswegs beengten Fahrzeug. Im Gegenteil. Beispiel Kofferraum: 251 Liter sind deutlich mehr als in der Klasse des up! üblich. Wird die Rücksitzlehne komplett umgeklappt, erhöht sich das Stauvolumen sogar auf 951 Liter.

Interieur-Design mit Spassfaktor

Viel Farbe im Innenraum. Der up! wurde im Interieur sehr klar und übersichtlich gestaltet. Zudem bietet der neue Volkswagen zahlreiche clevere Detaillösungen, ein Design, das Spass macht, und eine Qualität, deren Niveau das Segment bereichern wird.

Besonders edel ist das dash pad, die Armaturen-Querspanne vor dem Fahrer und Beifahrer. Je nach Ausstattung kommen hier Dekolacke oder die Wagenfarben zum Einsatz.

www.volkswagen.ch

Aktuell: GORE-TEX® Bekleidung

Die Jacke NIMROD und die dazu passende Hose HARAN aus dem Hause iXS gehen neue Wege.

Jacke und Hose sind aus hochwertigem 500D CORDURA® und 630D DYNAX®, somit sehr strapazierfähig, robust und garantieren eine hohe passive Sicherheit. Für Wasser- und Windundurchlässigkeit sowie hohe Atmungsaktivität sorgt die heraustrennbare GORE-TEX® Performance Shell Klimamembrane. Das Thermofutter lässt sich ebenfalls herausnehmen.



Die Jacke NIMROD ist mit einem CE Rückenprotector, Level 2, ausgestattet. Ellbogen und Oberarm können in der Weite verstellt werden, Taille und Hüfte sind per Schnellverschluss einzustellen. Die NIMROD hat 5 Ausstaschen, 3 Innentaschen im Thermofutter und eine Innentasche in der Futtermembrane. Für die Belüftung sorgen sechs Ventilationsöffnungen im Frontbereich und eine grosse am Rücken. Reflektierende Aufdrucke erhöhen die Sicherheit.

Die Hose HARAN besitzt auch das austrennbare, hochwertige CYNIX® Thermofutter und die austrennbare Membrane. Die Taille hat einen Schnellverschluss. An der Seite befinden sich zwei Taschen. Am Oberschenkel gibt es zwei Ventilationsöffnungen und am Gesäss sorgt ein Antirutsch-Einsatz für optimalen Halt.

Beide Teile lassen sich per Reissverschluss miteinander verbinden und in den Farben abstimmen: Jacke und Hose in Schwarz und Hellgrau-Schwarz-Dunkelgrau, Jacke zusätzlich in Hellgrau-Schwarz-Rot erhältlich. Preis für NIMROD: Fr. 799.-; für HARAN: Fr. 499.-.

www.ixs.com

Traffic-Tool erleichtert Theorieunterricht

Eine Software für Fragebogentrainings unterstützt Fahrlehrer der schweren Kategorien in der Planung des Theorieunterrichts und ermöglicht einen Zusatzverdienst.

Traffic-Tool heisst die von Fahrlehrer Ivan Pugneth entwickelte Lösung. Es handelt sich um eine Software für den Theorieunterricht, von der Fahrlehrer und Fahrschüler der Kategorien C1/D1, C, D und Absolventen der schriftlichen CZV-Prüfung Gütertransport profitieren.

Jederzeit Einblick

Fahrschüler buchen Traffic-Tool direkt über die Website des Fahrlehrers. Die Software ist web-basiert, die Übungs- und Prüfungsbogen sind stets aktuell und können ortsunabhängig gelöst werden. Fahrlehrer erhalten durch Statistiken Einblick in die Aktivitäten und Probleme der Lernenden im Bogenlösen – und können so im Theorieunterricht eigene Schwerpunkte setzen. Der Bezug von Traffic-Tool erfolgt über ein System mit Credits. Anschliessend wird das Angebot auf der eigenen Website verlinkt. Die Software ermöglicht Fahrschulen einen attraktiven Zusatzverdienst.

www.traffic-tool.ch



Schüler-Statistik für den Fahrlehrer



Ivan Pugneth, verheiratet, geboren am 26. Mai 1970, wohnhaft in Aarau Rohr. Ausbildung zum Autoelektriker, Instruktor der Armee von 1992 bis 2005, Lastwagenfahrlehrer seit 1997. Selbständig seit 2005 mit DriveLine (Fahrschule) und FA-Tech (Techniken für die Fahrausbildung).

Das automobiler Gipfeltreffen

Über 165 Premieren, Faszination, riesige Zubehörschau, Pavillon Vert – der Genfer Automobil-Salon.

Zum 82. Mal wurde er eröffnet: der Genfer Automobil-Salon. Wieder hat er Hunderttausende angezogen, Menschen, die Autos und ihre Emotionen lieben, Leute, die einen Neukauf planen, sich über das Angebot informieren wollen. Genf hat auch diesmal wieder ein Feuerwerk an Neuheiten der globalen Automobilproduzenten geboten. Aber auch faszinierende Innovationen kleiner Nischenanbieter und der weltbesten Autoveredler und Karosseriedesigner.

Jedoch: Genf ist viel mehr als nur eine schillernde Show und ein kräftiges Publikumsmagnet. Der Genfer Salon war immer auch eine Leistungsschau, wo sich Garagisten, Ingenieure, Techniker und Tüftler über die jüngsten Trends und Entwicklungen orientieren konnten.

Ein bisschen Geschichte: In den 70ern des letzten Jahrhunderts, als Arabiens Ölscheichs politisch motiviert den Ölhaß zudrehten, war Sparen das Thema. Der spritsparende Luftwiderstandsbeiwert CW war an den Autoshow's grosses Thema. Deshalb präsentierte der Stardesigner **Luigi Colani** (heute 83) einen Sportwagen mit extrem flacher Motorhaube. Auf die Frage, wie denn da ein Motor Platz haben sollte, meinte der Maestro trocken: «Das ist Sache der Ingenieure.» Zu derselben Zeit bekam auch das Thema Sicherheit grosse Bedeutung. Manche Autoproduzenten stellten ein Sicherheitsauto auf ihren Genfer Stand. Etliche der bulligen Prototypen verströmten den Charme eines Breitmaulnashorns.

In den 80ern gings am Salon um Abgasreduktion für den Wald. Kein Mensch sprach da von CO₂. Das NO_x (Stickoxid), das CO (Kohlenmonoxid), das SO₂ (Schwefel) mussten verringert werden. Mittels Katalysator geschafft.



Opel Mokka: hübscher Crossover im B-Segment

Am Salon 2012 ist erneut Sparen und nun die CO₂-Reduktion dominierendes Thema: Gewichtsverminderung, kleinere, aber leistungsstarke Motoren, Zylinderabschaltung, Hybrid- und Elektroautos. Genf bleibt, was es immer war, eine starke Leistungsschau der globalen Automobilindustrie.

Downsizing heisst das Zauberwort!

Der Volkswagen-Konzern, auf dem Weg zum weltgrössten Hersteller, veranstaltete mit seinem Kleinsten ein regelrechtes Genfer Familientreffen: Der **VW Up!** feiert als 3,5-Meter-Viertürer mit Heckklappe Weltpremiere. Auf dem **Skoda**-Stand hiess der Zwerg CitiGo, bei der VW-Tochter **Seat** kurz Mii. Weitere Weltpremieren bei VW waren das Golf Cabriolet GTI und der Polo Blue GT, bei Seat drei neue Ibiza-Varianten.

Opel, noch immer gegen hohe Millionenverluste kämpfend, während ihre Mutter General Motors nach dem Fast-Bankrott jetzt



Der 5-türige Seat Mii, Mitglied der VW Up!-Familie

wieder einen Rekordgewinn von 9,2 Milliarden Dollar meldet, brachte als erster deutscher Hersteller einen subkompakten SUV im B-Segment als Weltpremiere nach Genf. Opel Mokka heisst der hübsche 4,28-Meter-Wagen. Premiere hat auch der Opel Astra OPC, mit 280 PS der stärkste je gebaute Astra. Schweizer Premiere hatten Zusatz-Versionen von Insignia, Zafira und Corsa.

Ford Europa, der andere gegen Verluste kämpfende Deutsche mit amerikanischer Mutter, brachte als Weltpremiere den hübschen Microvan B-Max sowie die nächste Generation des in der Schweiz sehr beliebten Ford Kuga.



Ford B-Max: kleines Raumfahrzeug für Familien

Vier Deutsche und ein Britisch-Deutscher ohne Finanzprobleme: Daimler-Benz (2011 mehr als 6 Milliarden Euro Gewinn + 29%), BMW, Audi, Bentley: Sie alle zeigten am Salon nebst vielem anderem fast erotisch-prickelnde schöne Modelle; **Mercedes** den SL 500 als Weltpremiere, **BMW** das 6er Gran Coupé so-



Der neue Mercedes SL 500: traumhaft schön



BMW 6er Gran Coupé: elegant von hinten bis vorn



BMW i8 Concept: Zukunftsmusik elektrisch

wie unter vielem mehr den rein elektrischen BMW i3 Concept, den futuristischen i8 Concept und den Alpina B5 Turbo mit 540 PS. **Bentley** präsentierte den neuen Continental GTC mit dem neuen Vierliter-V8-Twinturbo-Motor, der gemäss Werk massiv weniger verbraucht und entsprechend weniger CO₂ ausstösst als der bisherige, weiterhin angebotene Zwölfzylinder. Weltpremieren engros bei **Audi**: Die VW-Tochter brachte den Luxuskleinwagen A1 nur kurze Zeit nach seiner Ge-



Audi RS4 Avant 450 PS: Rakete mit Heckklappe

burt schon als quattro. Sodann die 3. Generation der A3-Baureihe, den RS4 Avant mit bulligen 450 PS aus seiner V8-Maschine, den 360 PS starken Audi TT RS Coupé.

Den Autobauern französischer Provenienz geht es gegenwärtig nicht sonderlich gut – Absatzrückgänge, Margenverluste. Renaults Gewinn ist 2011 eingebrochen, der Konzern PSA Peugeot Citroën kappt europaweit einige tausend Stellen. Ein hartes Sparprogramm ist verordnet, um Verluste abzubauen. Dennoch glänzten die Franzosen am Genfer Salon mit feinen Weltpremieren: **Citroën** nebst anderem mit dem technisch hochstehenden, super ausgerüsteten, umweltfreundlichen (119 g CO₂/km) Kompakt-SUV C4 Aircross. **Renault** brillierte mit dem neuen Twingo und mit der Discount-Tochter **Dacia** aus Rumänien. Der Familienvan Dacia Lodgy, 4,5 Meter lang, geräumig, fünf bis sieben



Citroën C4 Aircross: sauberer Kompakt-SUV



Dacia Lodgy: Renaults Preisbrecher aus Rumänien

Sitze feiert Weltpremiere. Mit seinem Preis von geschätzt rund 14 000 Franken könnte der Lodgy Konkurrenten wie VW Touran, Opel Zafira und Ford C-Max an den Karren fahren. **Peugeot** wiederum hatte mit dem neuen Modell der Erfolgsreihe 208 Premiere, ein hübsches Auto für sehr Umweltbewusste. Der Einliter-Einstiegsbenziner kommt mit 4,3 Liter/100 km aus und emittiert bloss 99 g CO₂/km. Zudem demonstriert Peugeot ihre führende Position im Bereich umweltfreundlicher Diesel-Hybridfahrzeuge.

Für einmal gute Nachrichten aus dem Bel Paese. Der Fiat-Konzern konnte gemäss NZZ letztes Jahr den Umsatz massiv steigern auf knapp 60 Milliarden Euro. Der Nettogewinn stieg um 220 Millionen auf 1,65 Milliarden Euro. Besonders zum guten Resultat beigetragen hat Fiats US-Tochter Chrysler, die der brillante, höchst risikofreudige Konzernchef **Sergio Marchionne** übernommen und, was viele in der Branche bezweifelten, in die schwarzen Zahlen gebracht hat. Am Autosalon blieb **Fiat** bei seinen Leisten. Der zum kleinen Familienwagen gewachsene, viel geräumiger gewordene Fiat 500L und der neue, schöner gestylte Panda dürften auf dem



Fiat 500L: fünftüriger Cinquecento für die Kleinfamilie.



Lancia Flavia Cabrio: jetzt serienreif

Stand prominent platziert sein – die zwei kleinen, grossen Erfolgsträger der Firma. Das elegante **Lancia** Flavia Cabrio wurde erstmals in Serienreife vorgestellt. Wie stets betörende Formen und faszinierende Technik mit dem innovativen Doppelkupplungsgetriebe TCT bei **Alfa Romeo**, aber nicht viel Brandneues. Doch nächstes Jahr soll das anders werden. Gemäss «Auto, Motor und Sport» will Alfa 2013 die Giulietta als Kombi auf den Markt bringen, eine Familien-Giulietta.

Jetzt ab nach Asien

Verlassen wir vorerst Europa. Wirtschaftswissenschaftler vermelden längst, dass nach dem europäischen und dem amerikanischen

jetzt das asiatische Zeitalter begonnen habe. Das dürfte auch fürs Automobilbusiness zutreffen. Seit einiger Zeit müssen sogar die Europäer **Volvo** (neuer Eigner Geeli-Konzern China) und **Jaguar** (Tata Indien) als Halbasiaten gesehen werden. Jaguar hatte als Glanzstück für Genf den XKRS Convertible angemeldet. Bei Volvo weist der XC60 Plugin-Hybrid-Concept in die Zukunft.



Toyota GT 86: Fahrspass in Reinkultur

Wie immer viel Neues bei den waschechten Asiaten. **Toyota** glänzte nebst anderem mit dem Yaris Hybrid, mit dem NS4, ein Plugin-Hybridfahrzeug der nächsten Generation. Ein schnittiges Highlight sodann Toyotas Extrem-Spasmobil GT 86: neue Plattform, von Subaru und Toyota gemeinsam entwickelter Boxer-Frontmotor, Heckantrieb. Der 200 PS starke Flitzer dürfte Autofreunden fast so viel Fahrfreude bereiten wie das Boxster-Cabriolet, das **Porsche** in Genf als Weltpremiere zeigte. Auch immer faszinierend: die neuen 911er- und Panamera-Typen von Porsche.



Porsche Boxster Cabrio: Weltpremiere in Genf

Mitsubishi präsentierte als Weltpremiere den Nachfolger des Outlander. Er soll bei dieser Marke eine neue Designsprache einläuten. Bei **Subaru** wird der neue Typ Impreza die Freunde dieser Marke anlocken.



Honda NSX Concept: Design und Technik der nächsten Generation

Klar, dass **Honda** stolz ist auf das erneuerte Jazz-Modell, das ab Sommer erhältlich sein soll, genauso wie auf den eleganten SUV Honda CR-V, der die neue Designrichtung der Marke signalisiert. Der Eyecatcher auf dem Stand war aber klar der Honda NSX Concept, aggressives Design mit modernster Technologie unter dem Blech. Der Supersportler soll innerhalb der kommenden drei Jahre in Serie gehen.

Nissan hat mit der Weltauto-Konzeptstudie Invitation und mit neuen Varianten des unkonventionell geformten Juke überrascht, **Suzuki** mit dem 730-Kilo-Concept Car Re-



Nissan Invitation: künftiges Weltauto der Marke?

gina, bei dem die treibstoffsparende Gewichtsreduzierung sowie optimierte Aerodynamik das Hauptziel der Ingenieure waren. Bei **Mazda** dominierten der Crossover CX-5 und der zukunftsweisende Concept Car Takeri. Insgesamt zeigten die Japaner in Genf auch, dass sie sich von der Erdbeben-Tsunami-Atomkatastrophe gut erholt haben und Gewinn machen.

Last but not least die Augenweiden von Toyotas Nobelmarke Lexus am Salon: die preisgekrönte Konzeptstudie LF-LC, ein 2+2-Hybrid-Sportcoupé. Ebenfalls da, der GS 450h mit Vollhybridantrieb, der ab Sommer zu haben ist.



Toyota LF-LC Concept: Japaner im Ferrari-Style

Korea mischt mit

Einen Supergewinn fürs vergangene Jahr meldete Südkoreas Autokonzern **Hyundai**: 8,1 Billionen Won, was 6,6 Milliarden Franken entspricht. Hyundais Genfer Weltpremieren waren der erfolgreiche i30 als Kombi sowie das Facelift des ebenso erfolgreichen i20. Beim Hersteller **KIA** gelten die Versionen 5d und SW der Cee'd-Modellreihe als Weltpremieren. **SsangYong** wiederum stellte ihre SUV-Modelle Korando D20T und Korando

G20D mit sparsameren Motoren auf den Stand in Halle 4. Futuristisch sodann das Ssangyong-Konzeptfahrzeug XIV-2, das kompaktes Crossover-Modell, aber auch trendiges Sportcoupé sein will. Schliesslich der Amerikaner mit Schweizer Name made in Südkorea: **Chevrolet**. Die Marke brachte ihr Erfolgsmodell Cruze Station Wagon als Weltpremiere ins Palexpo.



Ssangyong XIV-2 Concept: will SUV und Sportcoupé zugleich sein



Chevrolet Cruze: Erfolgsmodell jetzt als Kombi

Ohne sie ging es nicht

Selbstverständlich stellten auch die automobilen Traumproduzenten wie **Ferrari, Lamborghini, Rolls Royce, Lotus, Aston Martin, Cadillac** sowie die grossen, weltbekannten Designer und Tüftler am Salon aus. Unter ihnen etwa der stets eigenwillige Schweizer Franco **Sbarro** mit einem Elektrosportwagen.

Wie immer zum Salon etwas Verrücktes eingefallen ist dem Zürcher Frank M. Rinderknecht von **Rinspeed**, diesmal auf Basis des Elektro-Smart mit dem Konzept «Nimm 3!». So gehts: Zwei Achsen hat jeder. Nimm doch drei statt zwei, aber nur, wenn du brauchst! Eben diese dritte Welle mit zwei Rädern ist der Dreh- und Angelpunkt des innovativen modularen Mobilitätssystems des Schweizer Autovisionärs. «Dock+Go» nennt er sein Konzept. Seinen Charme entwickelt die Idee durch anzudockende «rollende Rucksäcke».



Maserati Gran Cabrio FENDI: nobler gehts nimmer

Diese so genannten einachsigen «Packs» erfüllen je nach täglichem Bedarf unterschiedliche Aufgaben. Und wenn nichts zu transportieren ist, bleibt der Rucksack zu Hause.

Ein leider auf 50 Exemplare weltweit limitiertes Prunkstück stellte **Maserati** aus: Der Maserati GranCabrio FENDI entstand in Kooperation mit dem exklusiven Modehaus Fendi im historischen Werk von Maserati in Modena unter Verwendung exklusiver, eigens für dieses Modell entworfener Farbtöne und Materialien. Das edle Echtholz Pergamena Fendi zieht sich von der Armaturentafel über die Türen bis zum Knauf des Schalthebels. Als Weltpremiere stand auch der GranTurismo Sport in Genf.

Salon vert immer attraktiver

Als erste internationale Automobil-Messe hat der Genfer Salon vor drei Jahren alternative und umweltschonende Antriebstechnologien und erneuerbare Brennstoffe im Pavillon Vert thematisiert. Während dort anfänglich hochspezialisierte Kleinunternehmen und Startups einen Blick in die weitere Zukunft warfen, stellen heute auch grosse Serienhersteller ausgereifte Zukunftsprodukte aus.

Rund zwanzig Aussteller gaben sich im Pavillon Vert ein hochkarätiges Stelldichein mit zahlreichen Neuheiten. Als Weltpremier waren der Vito E-CELL von **Mercedes-Benz**,

der Z.O.E. von Renault und – aktuell noch unter Verschluss – das erste von Stardesigner Philippe Starck gezeichnete Elektrofahrzeug, der Volteis by Starck, zu sehen. **Nissan** zeigte mit dem Leaf das «Auto des Jahres 2011», Opel präsentiert mit dem Ampera das «Schweizer Auto des Jahres», am Stand von **Ford** stand der Focus sub-90, bei **Toyota** wurde der Prius Plug-in Hybrid und bei **Citroën** der C-Zero ausgestellt. Ein Newcomer aus Italien stellte das Elektrofahrzeug «Dany» aus. Einen grossen Stand im Zentrum des Pavillon Vert hatte das französische Département Yvelines für die drei Unternehmen Lumeneo, Synerghetic und AAA Industries reserviert. Sie zeigten visionäre Fahrzeuge wie den Neoma, den Tilter und den Moduleo. Direkt angegliedert an den Pavillon Vert gegenüber dem Palexpo-Haupteingang boten ein gutes Dutzend Hersteller an die dreissig Elektro-Fahrzeuge zum Testen und Vergleichen an.

Nicht zu vergessen die andere umweltfreundliche, nicht mit Reichweiten-Limiten behaftete Alternative zu Benzin und Diesel: Am «Gasmobil»-Stand waren die neuesten Generationen von Erdgas/Biogas-Fahrzeugen von **Fiat, Mercedes, Opel** und **VW** zu sehen.

Text: Franz Glinz, Auto&Wirtschaft, Ausgabe 3/2012

Interview

Wenn auf «Brummis» gelernt wird

Pius Gschwend, wer sind Sie?

Interessante Frage. Als Person bin ich ein positiver und vorwärts denkender und kontaktfreudiger Mensch, der seinen Beruf mit Leidenschaft ausübt. Sicherlich gehöre ich auch zu der aktiven Sorte Mensch, die den Anschluss nicht verpassen möchte.

Den Anschluss nicht verpassen...?

Es gibt laufend Veränderungen auf der gesetzlichen Ebene. Ein grosses Thema ist die Chauffeurzulassungsverordnung CZV. Dann gibt es auch immer wieder viel Neues bei den Fahrzeugen. Wer da nicht dranbleibt, ist schnell einmal im Hintertreffen.



Pius Gschwend, Fahrlehrer für Reise- und Linienbusse, LKW, Stapler

Pius Gschwend mag es gross und schwer

Er ist Jahrgang 1954, gelernter Mechaniker, selber einige Jahre Chauffeur auf Lastwagen und Car und nun mit Leidenschaft Fahrlehrer für schwere Fahrzeuge. So wie eben oftmals üblich, startete er seine Fahrlehrerkarriere 1979 auf Personenwagen. Seit 1980 konzentriert er sich explizit auf die Grund- und Weiterbildung von Fahrerschülern auf Nutzfahrzeugen. Brummis und Busse sind eben ganz anders als Personenwagen. Es lohnt sich die Konzentration voll auf die «Schweren» zu setzen.

Was heisst das in Sachen Fahrzeuge?

Wir betreiben eine eigene Fahrzeugflotte, LKW und Bus, die regelmässig modernisiert wird und nur im Fahrschuleinsatz ist. Bei uns sind zwei Mercedes- und zwei Scania- Nutzfahrzeuge im

Fahren können heisst auch die Technik beherrschen.

Einsatz. Schliesslich muss jeder künftige Chauffeur, und das schon in der Fahrschule, mit den modernen Technologien konfrontiert werden. Fahren können heisst auch die Technik beherrschen. Ein wichtiger Teil ist dabei auch das Thema Ladungssicherung. Des Weiteren lege ich Wert darauf, dass unsere Fahrzeuge immer top gewartet und gepflegt sind.

Warum Scania?

Ich habe den legendären V8-140 Super selbst gefahren. Wer dieses Fahrzeug kennt, wird meine Begeisterung für Scania gut verstehen. Die Produkte verdienen ganz einfach das königliche Image. Von der Lenkgenauigkeit, beziehungsweise von der Spurhaltung, bin ich besonders fasziniert. Im Juni 2011 haben wir deshalb, neben den LKWs, auch den neusten Scania-Reisebus für die Fahrschule in Betrieb genommen. Ich möchte aber doch noch anfügen, dass auch die übrigen Marken sehr gute Fahrzeuge bauen.

Was können Sie uns zum Thema CZV sagen?

Die CZV Chauffeurzulassungsverordnung ergänzt die bisherige altrechtliche VZV Verkehrszulassungsverordnung. Hier reden wir



vom Erlangen des gewerbmässigen Führerausweises, Kategorie C, D, C1, D1, nach heutigen Bedingungen. Wir sind vom Bund speziell ermächtigt, CZV zu unterrichten. Wir sind zudem weitherum die einzige Fahrschule in der Ostschweiz mit dem vollen Programm, Grundausbildung und Weiterbildung, gemäss CZV.

Wie komme ich zum Fähigkeitsausweis für gewerbmässige Fahrten im In- und Ausland?

Interessenten zeigen wir das Ganze immer in Form eines 5-Schritte-Programmes auf. Im ersten Schritt (VZV) sind 4 bis 6 Theorieabende in einem unserer Theorielokale in St. Gallen-Winkeln, Altstätten oder Schaan (FL). Des Weiteren gibt es Unterstützungselemente zum Selbststudium daheim oder in einem unserer Theorielokale (24-Stunden-Zutritt). Im First-Step ist auch die Theorieprüfung (VZV) beim Strassenverkehrsamt vorgesehen. Der zweite Schritt (VZV) sieht den praktischen Fahrunterricht von Montag bis Samstag vor. Folgend

darauf steht die praktische Fahrprüfung, je nach Wohnort, in einem der Ostschweizer Kantone an. Bei bestandener Prüfung ist man bereits berechtigt, nicht berufsmässige Fahrten zu machen. Im folgenden Schritt 3 (CZV) sind an acht Abenden Theoriebesuche in St. Gallen-Winkeln angesagt. Auch hier gibt es, wie im Schritt 1, das Angebot der Unterstützung zum Selbststudium. Darauf folgend steht wiederum die Theorieprüfung (CZV) beim Strassenverkehrsamt an. Die Schritte 4 und 5, beide CZV, gehören der Vorbereitung zur mündlichen Prüfung beziehungsweise der Prüfung «Praktische Arbeiten am Fahrzeug». Dazu haben wir das CZV-POWER-11-Programm im Angebot. Es beinhaltet elf Ausbildungstage mit gründlicher Prüfungsvorbereitung.

Wie verhält es sich mit der Prüfung für einen Nicht-Ostschweizer, der bei Ihnen lernte?

Das ist heute kein Problem mehr. Die Prüfung kann bei unseren Strassenverkehrsämtern abgelegt werden und ist dann überall anerkannt.



Die Zusatzpedale für den Fahrer in einem Fahrschulbus

Die Prüfungen im Schritt 4 und 5 müssen so oder so bei der ASTAG auf einem der diversen Aussenstützpunkte abgelegt werden.

Gibt es bei Ihnen ein spezielles Prüfungs-training?

Wir trainieren die Auszubildenden nicht speziell auf die Prüfung. Den Fokus nur auf die Prüfung zu setzen ist nicht unsere Art. Unsere Programme und Ausbilder sind viel umfassender. Wir wollen, dass unsere Leute nicht nur Prüfungen bestehen. Sie sollen nach dem erfolgreichen Ablegen der Prüfungen, zwar respektvoll, aber ohne Angst, mit einem schweren Nutzfahrzeug im alltäglichen Unterwegssein bestehen können.

Welche Leute kommen zu Ihnen in die Ausbildung?

Oh, da gibt es fast nichts, was es nicht gibt, auch seitens des Alters. Der Beruf des Chauffeurs ist immer noch für viele mit einer grossen Faszination verbunden. Für Ältere ist es oftmals eine Chance, weiterhin in einem Ar-



Pius Gschwend (rechts) bei der Instruktion in der LKW-Führerkabine

beitsprozess eingebunden zu sein. Es ist ganz klar eine Form einer Neuorientierung und einer neuen Herausforderung. Viele von ihnen gehen dann in Richtung Bus, sei es im Linien- oder im Reiseverkehr. In diesem Zusammenhang gibt es aber auch welche, die lassen ihre bisher erfolgreiche Karriere, beispielsweise als Pilot, Unternehmer, CEO, Arzt, Banker, hinter sich. Es reizt das Neue, denn das Bisherige haben sie gesehen. Selbstverständlich gibt es auch viele junge Leute, die ihre Zukunft in der Strassentransportbranche sehen. Erstaunlich und erfreulich ist, dass der Anteil der interessierten Frauen stetig steigt. Dann gibt es aber auch Transporteure und etwelche Linienverkehrsbetriebe, die ihre Leute bei uns ausbilden lassen. Eines ist sicher – der Bedarf an neuen Chauffeuren ist da. Die Mangelsituation wird sich in Zukunft noch verschärfen.

Wie steht es mit der Zusammenarbeit mit anderen Fahrlehrern?

Für eine Zusammenarbeit sind wir grundsätzlich offen. Da gibt es einige Möglichkeiten. Es bilden im Verhältnis ja nur wenige Fahrerlehrerkollegen Chauffeure für LKWs und Busse aus.



Ein Fahrlehrermitarbeiter mit zwei Fahrschülern

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Winterthur

Weitere Informationen: www.eurodriver.in

Mentions légales

FL-magazin est la revue indépendante pour tous les moniteurs de conduite suisses

Éditeur

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Rédaction/maison d'édition

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

Tirage

4000 exemplaires

Distribution

Moniteurs de conduite et écoles de conduite Suisse, toutes les régions linguistiques

Mode de parution

4 numéros par an

Service d'annonces

Danila Bumbacher
Tél. 041 318 34 67
d.bumbacher@fl-magazin.ch

Directeur de la maison d'édition

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Réalisation totale

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Service d'abonnement

Brunner Verlag, Claudia Ruckli
Tél. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch
Abonnement annuel CHF 32.-
Au numéro CHF 10.-

Page de titre

BMW (Schweiz) AG

Chers moniteurs de conduite

Nouveau magazine

FL-magazin, tel est le nom de la revue pour tous les moniteurs de conduite. Le magazine est indépendant de toute association et paraît quatre fois par an. Vous avez aujourd'hui le premier numéro dans les mains.



Werner Kirschbaum

Des sujets passionnants

Dans chaque numéro, nous vous proposerons une variété de sujets passionnants consacrés aux voitures de tourisme, motocycles, camions et bus. Avec une importance plus ou moins grande selon l'actualité. Le tout sera complété par des nouveautés, dispositions légales, campagnes de prévention, moyens d'enseignement, nouveaux comme éprouvés, ou encore des informations sur les premiers secours et les cours de perfectionnement. La parole sera donnée également aux importateurs, fournisseurs de pneus et équipements ou organisateurs d'événements dédiés aux voitures anciennes.

Pas réservé aux professionnels

Vous trouverez dans le nouveau *FL-magazin* tout ce que vous devez savoir en tant que spécialiste ainsi qu'une kyrielle d'informations concernant vos loisirs en relation avec la conduite.

Prenez la parole

Vous voulez montrer une superbe photo, raconter une histoire incroyable ou tout simplement transmettre à vos homologues d'importantes informations? C'est désormais possible avec *FL-magazin*. Envoyez vos scoops ou votre courrier du lecteur à redaktion@fl-magazin.ch.

Honda GoldWing

Pour le début de la saison des motocycles, découvrez une interview avec un moniteur des premières heures offrant exclusivement une formation en motocycle. Urs Tobler a 25 ans de pratique à l'école de conduite Töff. Et il ne regrette rien.

La rédaction et la maison d'édition vous souhaitent une bonne lecture!

Werner Kirschbaum, directeur de la maison d'édition de *FL-magazin*

Cours de perfectionnement pour les moniteurs de conduite

Il y a encore beaucoup à faire!

Le 1^{er} janvier 2008, l'Ordonnance sur l'admission des moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession est entrée en vigueur. Elle stipule que les titulaires d'une autorisation d'enseigner la conduite de la catégorie B doivent suivre au moins cinq jours de cours de perfectionnement dans une période de cinq ans.

Au 31 décembre 2011, 72 organisateurs de cours sont inscrits. 41 organisateurs de cours proposent dans toute la Suisse différents cours en trois langues. En novembre 2010, l'asa a révisé la liste des thèmes en accord avec l'Association Suisse des Moniteurs de Conduite. Les organisateurs de cours sont désormais en mesure de dispenser des cours consacrés aux 6 thématiques prévues par l'Ordonnance sur les moniteurs de conduite. Aussi, 240 types de cours ont été approuvés avant fin 2011. Les cours proposés couvrent les 6 thématiques, allant des aspects psychopédagogiques de l'enseignement de la conduite à la conduite respectueuse de l'environnement et économe en énergie.

Les cours de perfectionnement pour les moniteurs de conduite ont pour but de préserver, mettre à jour et approfondir la qualification acquise lors de la formation relative à la capa-

cité d'exercice de la profession. Grâce aux cours de perfectionnement continus, les moniteurs de conduite maîtrisent les toutes dernières connaissances en la matière et apportent une contribution fondamentale à la sécurité routière.

Ils ne sont que 22% à avoir suivi les 5 jours de cours de perfectionnement

Fin 2011, seuls 22% des moniteurs de conduite titulaires de l'autorisation pour la catégorie B ont suivi les 5 jours de cours de perfectionnement requis d'ici à fin 2012.

Les titulaires des autorisations d'enseigner la conduite des catégories A et C sont tenus de suivre les cours de perfectionnement pour chaque qualification supplémentaire durant la période de 5 ans de la catégorie B. Le nombre de jours de cours de perfectionnement pour la qualification supplémentaire est calculé à partir de l'année d'octroi de l'autorisation d'enseigner la conduite pendant la période de 5 ans. Lorsqu'une qualification supplémentaire A et/ou C est accordée à un moniteur de conduite dans le courant de la 1^{ère} et de la 2^{ème} année, il doit suivre 2 jours de cours de perfectionnement de la catégorie supplémentaire en question dans le courant de la période de perfectionnement actuelle. Si la qualification supplémentaire A et/ou C est accordée dans le courant de la 3^{ème} et de la 4^{ème} année, il doit suivre en plus 1 jour de cours de perfectionnement. Lorsque la qualification supplémentaire n'est acquise que dans le courant de la 5^{ème} année de la période de perfectionnement, il n'est pas tenu de suivre de jour de perfectionnement supplémentaire durant la période de perfectionnement actuelle.

En ce qui concerne les jours de cours de perfectionnement suivis pour la catégorie A, 43% des moniteurs de conduite titulaires de l'autorisa-



Karin Rüfenacht, asa

Formation d'économiste d'entreprise ES; Mesure d'audience publisuisse SA; Marketing General Motors Suisse AG; 08/2007: Ordonnance sur l'admission des chauffeurs professionnels asa; depuis 07/2010 cours de

perfectionnement pour les moniteurs de conduite, asa.

Karin Rüfenacht est mariée et mère de deux filles.

tion pour la catégorie A ont suivi les 2 jours requis fin 2011. 55% des moniteurs de conduite de catégorie C ont suivi les 2 jours requis fin 2011. La question quant à savoir si l'on peut choisir soi-même les catégories des jours de cours de perfectionnement requis revient sans cesse. Ce n'est pas possible. Chaque moniteur de conduite doit suivre 5 jours de cours de la catégorie B. L'autorisation des types de cours inclut aussi la fixation de la catégorie. Tous les types de cours qui ne peuvent pas être attribués à une qualification supplémentaire se rangent dans la catégorie B.

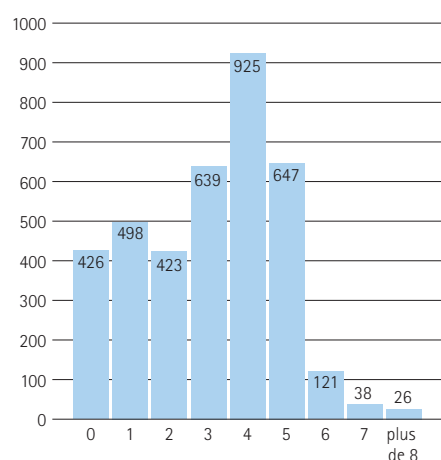
... le moniteur de conduite perd l'autorisation d'enseigner la conduite

Dès lors qu'un moniteur de conduite n'a pas suivi les jours de cours de perfectionnement requis dans une période de cinq ans, le canton ou l'Office de la circulation routière et de la navigation de l'armée (OCRNA) accorde un délai supplémentaire de 6 mois accompagné d'un avertissement. Si les cours de perfectionnement ne sont pas suivis non plus durant ce

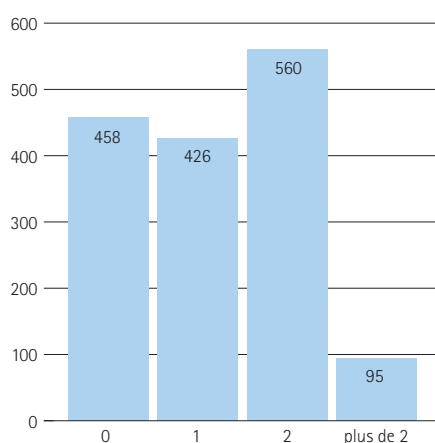
délai, le moniteur de conduite perd l'autorisation d'enseigner la conduite. En cas de retrait, il doit reprendre la formation de moniteur de conduite au début, c'est-à-dire selon le nouveau profil professionnel.

Divers moniteurs de conduite de la catégorie A ne suivront pas les cours de perfectionnement et laisseront ainsi l'autorisation expirer. Nous tenons toutefois à préciser que toute personne dispensant l'enseignement de la conduite aux motocyclistes débutants doit posséder l'autorisation d'enseigner la conduite A. Cette obligation est formellement stipulée dans l'Ordonnance sur les moniteurs de conduite (art. 3 et art. 4).

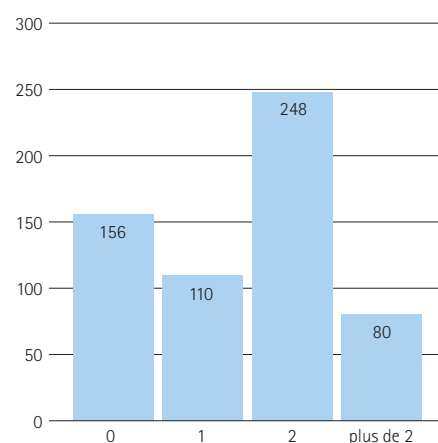
Afin que tous les titulaires de l'autorisation d'enseigner la conduite connaissent leur niveau actuel de perfectionnement, l'asa a mis en place un outil de consultation sur Internet. Le site www.fahrlehrer-weiterbildung.ch permet d'interroger son niveau de perfectionnement. En outre, le moniteur de conduite peut obtenir sur ce site tous les renseignements concernant les cours de perfectionnement pour les moniteurs de conduite.



Jours de cours de perfectionnement suivis par les moniteurs de conduite titulaires de l'autorisation de la catégorie B
Source SARI; version du 31/12/2011;
total: 3746



Jours de cours de perfectionnement suivis par les moniteurs de conduite titulaires de l'autorisation de la catégorie A
Source SARI; version du 31/12/2011;
total: 1539



Jours de cours de perfectionnement suivis par les moniteurs de conduite titulaires de l'autorisation de la catégorie C
Source SARI; version du 31/12/2011;
total: 594



Impressum

FL-magazin è la rivista indipendente per tutte le maestre e i maestri conducenti in Svizzera

Editrice

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Redazione/casa editrice

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

Tiratura

4000 esemplari

Divulgazione

Maestri conducenti e scuole guida Svizzera, tutte le aree linguistiche

Periodicità

4 uscite all'anno

Servizio annunci

Danila Bumbacher
Tel. 041 318 34 67
d.bumbacher@fl-magazin.ch

Direttore della casa editrice

Werner Kirschbaum
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Realizzazione complessiva

Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens

Servizio abbonamenti

Brunner Verlag, Claudia Ruckli
Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch
Abbonamento annuale CHF 32.-
Numero singolo CHF 10.-

Frontespizio

BMW (Schweiz) AG

Carissimi maestri conducenti

Nuova rivista

Si chiama *FL-magazin*, ed è la rivista per tutte le maestre e i maestri conducenti della Svizzera. La rivista è indipendente dalle associazioni ed esce quattro volte l'anno. Oggi ricevete il primo numero.



Werner Kirschbaum

Argomenti appassionati

In ogni numero Vi proponiamo un appassionante mix di argomenti, parlando di macchine, moto, mezzi pesanti e autobus. Con peso diverso a seconda dell'attualità. Il quadro è completato da novità, disposizioni di legge, campagne di prevenzione, materiale didattico nuovo e classico, oppure informazioni sul pronto soccorso e sui posti per corsi di perfezionamento. Ma daremo la parola anche ad importatori, fornitori di pneumatici e attrezzature, oppure organizzatori di eventi con auto d'epoca.

Anche per i privati

Tutto ciò che dovete sapere come specialisti del settore, e molto di quanto volete sapere per il Vostro hobby riguardo tutti gli aspetti della guida: tutto questo su *FL-magazin*.

La parola a Voi

Volete mostrarci una foto fantastica, raccontarci una storia incredibile, o semplicemente portare all'attenzione dei Vostri colleghi un'informazione importante? Con *FL-magazin* Vi offriamo la giusta piattaforma per farlo. Inviare il Vostro materiale o la Vostra lettera all'indirizzo redaktion@fl-magazin.ch.

Honda GoldWing

Per celebrare l'inizio della stagione motociclistica Vi proponiamo un'intervista ad un maestro conducente di motocicletta che ha visto nascere questo settore. Urs Tobler ha alle spalle oltre 25 anni di esperienza come maestro conducente di motocicletta. E non rimpiange niente.

Buon divertimento da parte della redazione e della casa editrice!

Werner Kirschbaum, direttore della casa editrice di *FL-magazin*

Corsi di perfezionamento per maestri conducenti

C'è ancora qualcosa da fare!

Il giorno 01/01/2008 è entrata in vigore l'ordinanza sull'abilitazione delle maestre e dei maestri conducenti e sul loro esercizio della professione. L'ordinanza prevede che chi è in possesso dell'abilitazione a maestro conducente della categoria B debba assolvere entro un periodo di 5 anni un perfezionamento di almeno 5 giorni.

Al 31/12/2011 sono registrati 72 organizzatori di corsi: 41 organizzatori offrono in tutta la Svizzera i più diversi corsi in tre lingue. Nel novembre 2010 la asa, in accordo con l'Asso-

Grazie al perfezionamento continuo, i maestri conducenti apportano un importante contributo alla sicurezza sulla strada.

ciazione Svizzera dei Maestri Conducenti, ha rielaborato il catalogo argomenti. Se prima era possibile offrire corsi in relazione a soli 4 aree tematiche, adesso gli organizzatori dei corsi sono in grado di presentare corsi su tutte e 6 le aree tematiche previste dall'ordinanza sui maestri conducenti. Perciò, fino alla fine del 2011 sono stati approvati 240 tipi di corsi. I



Karin Rüfenacht, asa

Formazione da economista aziendale SUP; Ricerca sull'audience publisuisse SA; Marketing General Motors Suisse AG; 8.2007: Ordinanza sull'ammissione degli autisti asa; dal 7/2010 perfezionamento maestro conducente, asa. Karin Rüfenacht è sposata e ha due figlie.

corsi offerti coprono le 6 aree tematiche dagli aspetti psicologici-pedagogici dell'insegnamento della guida fino alla guida ecologica ed energeticamente efficiente.

Con i corsi di perfezionamento per maestri conducenti si mantiene, si aggiorna e si approfondisce la qualifica acquisita con il percorso di formazione. Grazie al perfezionamento continuo, i maestri conducenti rimangono sempre al passo e apportano un importante contributo alla sicurezza sulla strada.

Soltanto il 22% ha assolto i 5 giorni di perfezionamento

Alla fine del 2011, soltanto il 22% dei maestri conducenti con abilitazione per la cat. B ha seguito i 5 giorni di perfezionamento da assolvere entro la fine del 2012.

I titolari dell'abilitazione a maestri conducenti delle categorie A e C devono assolvere il perfezionamento per la rispettiva qualifica aggiuntiva in maniera proporzionale entro il periodo di 5 anni della categoria B. Il numero di giorni di perfezionamento si calcola per la qualifica aggiuntiva a partire dal giorno del conferimento della relativa abilitazione a maestro conducente in un periodo di 5 anni. Se un maestro conducente ottiene la qualifica aggiuntiva A e/o C durante il 1° o 2° anno, egli deve assolvere nell'attuale periodo di perfezionamento 2 giorni di perfezionamento della relativa categoria aggiuntiva. Se la qualifica aggiuntiva A e/o C è ottenuta durante il 3° e 4° anno, egli deve frequentare un giorno di perfezionamento aggiuntivo. Se la qualifica aggiuntiva viene ottenuta soltanto nel 5° anno del periodo di perfezionamento, allora non è necessario assolvere giorni di corso di perfezionamento aggiuntivi nell'attuale periodo di perfezionamento.

Per quanto riguarda i giorni di perfezionamento frequentati per la cat. A, il 43% dei

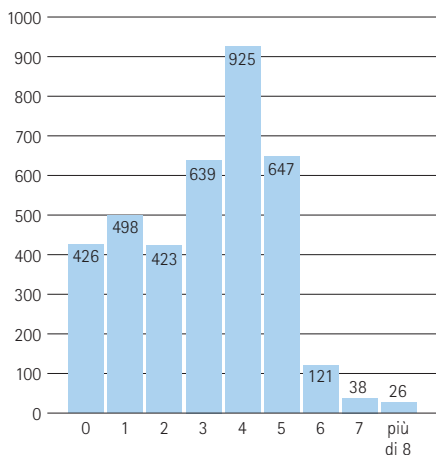
maestri conducenti con l'abilitazione per la cat. A ha frequentato i 2 giorni necessari. Al 31/07/2011 erano ancora il 38%. Il 55% dei maestri conducenti con la cat. C a fine 2011 ha assolto i 2 giorni necessari. Al 31/07/2011 erano ancora il 50%. Continua ad essere posta la domanda se sia possibile scegliere da soli le categorie dei giorni di perfezionamento necessari. Non è possibile. Ogni maestro conducente deve assolvere 5 giorni di corso nella categoria B. L'autorizzazione dei tipi di corso comprende anche la definizione della categoria. Tutti i tipi di corso non attribuibili ad una qualifica agiuntiva ricadono nella categoria B.

... se il maestro conducente perde la sua abilitazione

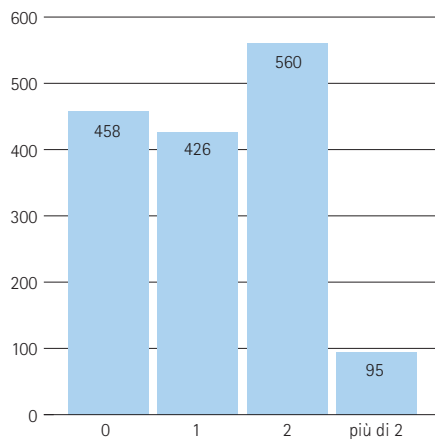
Se un maestro conducente non ha assolto entro 5 anni i giorni di perfezionamento necessari, il Cantone e/o l'Ufficio della circolazione e della navigazione dell'esercito (UCNEs) concedono una proroga di 6 mesi, la quale viene comunicata con un ammonimento. Se i corsi di perfezionamento non vengono assolti nemmeno nel periodo della proroga, il mae-

stro conducente perde la sua abilitazione. Dopo una sospensione, egli deve ricominciare daccapo la formazione come maestro conducente – quindi secondo il nuovo profilo professionale.

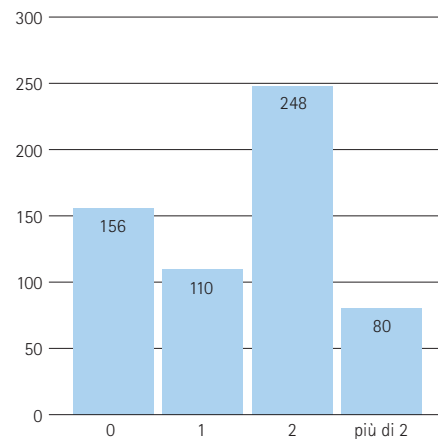
Diversi maestri conducenti della categoria A non frequenteranno il perfezionamento, lasciando così scadere la loro abilitazione. Segnaliamo tuttavia che chiunque impartisca lezioni di guida a motociclisti principianti deve essere in possesso dell'abilitazione a maestro conducente A. Ciò risulta chiaramente dall'ordinanza sui maestri conducenti (art. 3 e art. 4). Affinché ogni titolare di abilitazione a maestro conducente possa conoscere il suo attuale livello di perfezionamento, la asa ha predisposto uno strumento di richiesta online. Attraverso il sito www.fahrlehrer-weiterbildung.ch è possibile richiedere semplicemente il livello di perfezionamento, inserendo numero di licenza di condurre, data di nascita e indirizzo e-mail. Il maestro conducente trova inoltre a questa pagina tutte le informazioni riguardanti il perfezionamento per maestri conducenti.



Giorni di perfezionamento frequentati dai maestri conducenti con abilitazione per la cat. B
Fonte SARI; stato 31/12/2011; totale: 3746



Giorni di perfezionamento frequentati dai maestri conducenti con abilitazione per la cat. A
Fonte SARI; stato 31/12/2011; totale: 1539



Giorni di perfezionamento frequentati dai maestri conducenti con abilitazione per la cat. C
Fonte SARI; stato 31/12/2011; totale: 594

Themenvorschau für Ausgabe 2 vom 29. Juni 2012



Unaufmerksamkeit:
die häufigste
Unfallursache



Serie:
Das «ideale»
Fahrschulfahrzeug

Inserenten-Verzeichnis dieser Ausgabe

	Seite
Fahrlehrervergleich, Baar	2
Acadevia, Wohlen	5
Hostettler AG,	
iXS Motorcycle Fashion, Sursee	5
CTM Alder GmbH, St. Gallen	9
Hasan Kalender Weiterbildungs- seminare GmbH, Hagendorn	9
Swiss Alpha Medic, Cham	9
Eberhard Drivestyle, Luzern	10
SanPool, Basel	10
Web Art GmbH, Zürich	10
Weckerle AG, Allschwil	10
Honda (Suisse) AG, Vernier	14
Auto Grädel AG, Bern	17
FATech, Aarau Rohr	17
Live-saver, Romanshorn	17
Quality Alliance Eco-Drive, Zürich	17
Hostettler AG,	
Yamaha Generalimporteur, Sursee	21
Brunner AG, Druck und Medien, Kriens	24
Hänni Mikhaïl Verlag GmbH, Oberhofen/Thunersee	40

Autoren dieser Ausgabe

	Seite
Karin Rüfenacht	6, 34, 37
Jürg Huber	11
Thomas Kohler	18
Franz Glinz	26
Rolf Grob	30

Verlag

Abos und Adress-Mutationen:

FL-magazin, Brunner AG, Druck und Medien
Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens
Claudia Ruckli, Tel. 041 318 34 77
c.ruckli@fl-magazin.ch

Inserate:

Ihre Inserate buchen Sie bitte hier:
Werner Kirschbaum, Telefon 041 318 34 60,
w.kirschbaum@fl-magazin.ch

Auflage/Verbreitung

Druck: 4000 Exemplare
Verbreitung: an 3721 FahrlehrerInnen

Termine für die nächsten Ausgaben *FL-magazin*

Ausgabe	Erscheinungstermin	Redaktionsschluss
2	29. Juni 2012	4. Juni 2012
3	28. September 2012	5. September 2012
4	21. Dezember 2012	28. November 2012



Aus den Sektionen

Ab der nächsten Ausgabe können hier kantonale Fahrlehrer-verbände ihre Weiterbildungstermine und Jahresversammlungen bekannt geben. Jeder Sektion stehen pro Ausgabe max. 200 Zeichen gratis zur Verfügung.

Beispiel:

Verband Kanton XY

26.–28. September 2012

Wo: (200 Zeichen) quistib uscipiet qui nis dolorum, cupatur maximai oremporum aut odi dolo id. Anmeldung: la perciis imagnam sitatum il iunt volupta que con cupatur uscipiet fugiae imagnam maximai rem.

Für jeden das Richtige!

Die bewährten Lehrmittel für
die Basis-Theorieprüfung
Kat A1, A + B – mit den
aktuellsten Prüfungsfragen
der asa 2012/13



**verkehrstheorie.ch – ideal für den
Wiederverkauf und im Unterricht**

- Arbeitshefte «Verkehrsregeln» und «Prüfungsfragen» zur raschen Erklärung einer Verkehrssituation im praktischen Unterricht
- Lernsoftware auf CD-Rom oder USB-Stick für den vielseitigen Unterricht im Theorielokal
NEU: 9-sprachig
(DE, FR, IT, ENG, SPA, POR, TUR, ALB, CRO)
inkl. iPhone/iPad App-Code
(zur Freischaltung der offiziellen Prüfungsfragen)
- Wir tauschen originalverpackte Produkte der Auflage 2011/12 gratis aus!

Mehr Infos und Bestellungen:

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

Nur kurze
Zeit – jetzt
bestellen!

50%

Fahrschul-Rabatt
auf Bestellungen bis **15. April 2012**



asa

ASSOCIATION DES SERVICES DES AUTOMOBILES
EINIGUNG DER STRASSENVERKEHRSSÄMTER
CIRCOLAZIONE DEI SERVIZI DELLA CIRCOLAZIONE

BOOKS



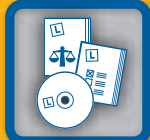
VP: CHF 39.–

CD



VP: CHF 59.–

BOOKS+CD



VP: CHF 72.–

STICK



VP: CHF 69.–

APP



«Auto Theorie»



verkehrstheorie.ch

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