

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 66 (1973)

Artikel: Autofahrer auf der Schulbank
Autor: Keller, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987291>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

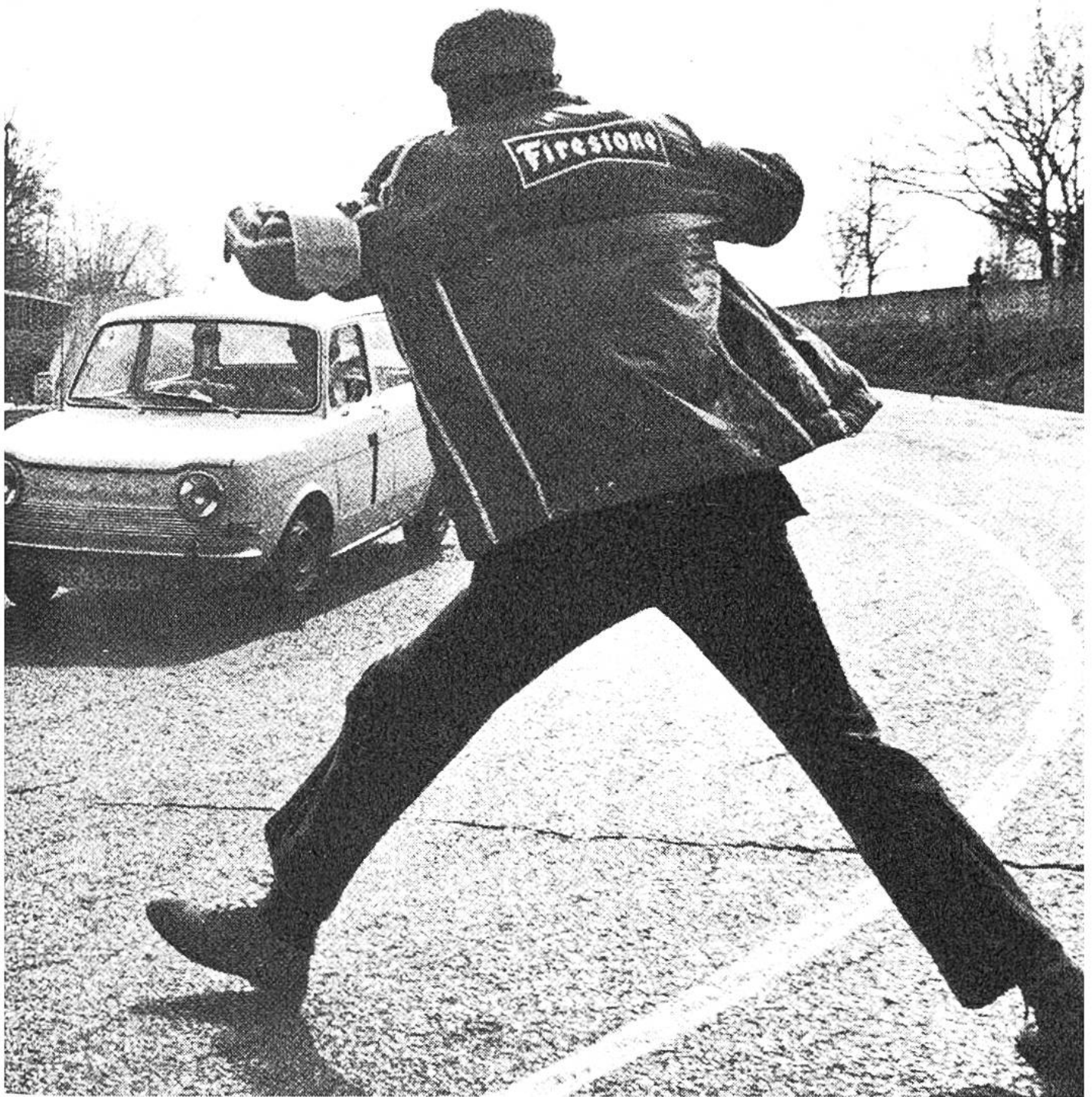
Autofahrer auf der Schulbank

Die in der Nähe der französischen Hauptstadt Paris gelegene permanente Rundstrecke von Linas-Montlhéry ist bei Alltags- und Rennfahrern in der Schweiz und auch im Ausland seit einiger Zeit bestens bekannt. Tausende von Automobilisten, die, in der Absicht, ihren Fahrstil im allgemeinen oder im Hinblick auf die Erlangung einer Rennfahrerlizenz im besonderen zu verbessern, einen der dort regelmässig durchgeführten Ausbildungskurse absolviert haben, sind auf den Geraden und in den Kurven dieser 12,8 Kilometer langen Piste in die hohe Schule des Autofahrens eingeführt worden.

Seit über 20 Jahren organisieren der Schweizerische Autorennsport-Club (SAR) und der Automobil-Club der Schweiz (ACS) gemeinsam ihre Ausbildungskur-

se. Thun, Campione und Monza waren die Stationen vor Montlhéry. In den letzten paar Jahren war die Seinestadt das Ziel der jeweils annähernd 400 Teilnehmer, die sich für die zwei voneinander unabhängigen, je zwei Tage dauernden Kurse eingeschrieben hatten. 1972 sind die Ausbildungstage im Sinne einer gewissen Spezialisierung sowie auf Grund der grösseren und unterschiedlichen Nachfrage neu aufgeteilt und in einigen Fällen auch geographisch verlegt worden.

Hatten in Montlhéry die ersten zwei Kurstage dem Alltagsfahrer gehört, während die nächsten zwei Tage dazu dienten, den am Autorennsport aktiv interessierten Fahrer mit den dort üblichen fahrtechnischen Praktiken vertraut zu machen, findet nun auf der französischen Strecke nur



Der Instruktor springt auf die Strasse – der Wagen muss in der Kurve richtig abgebremst werden. Situationen, wie sie jeden Tag vorkommen können.

noch ein dreitägiger Lehrgang für sportliche und rennsportliche Autofahrer statt. Drei weitere Week-ends stehen derselben Kategorie in Hockenheim offen, und auch die Alltagsfahrer haben auf dieser Piste in Deutschland, die zudem den Vorteil hat, dass sie weit

leichter zu erreichen ist, an drei Wochenenden Gelegenheit, sich weiterzubilden.

Obwohl in der Ausbildung immer wieder das Wort «vom Rennfahrer lernen» fallen mag, ist sie keineswegs nur «zukünftigen Grand-Prix-Siegern» vorbehalten

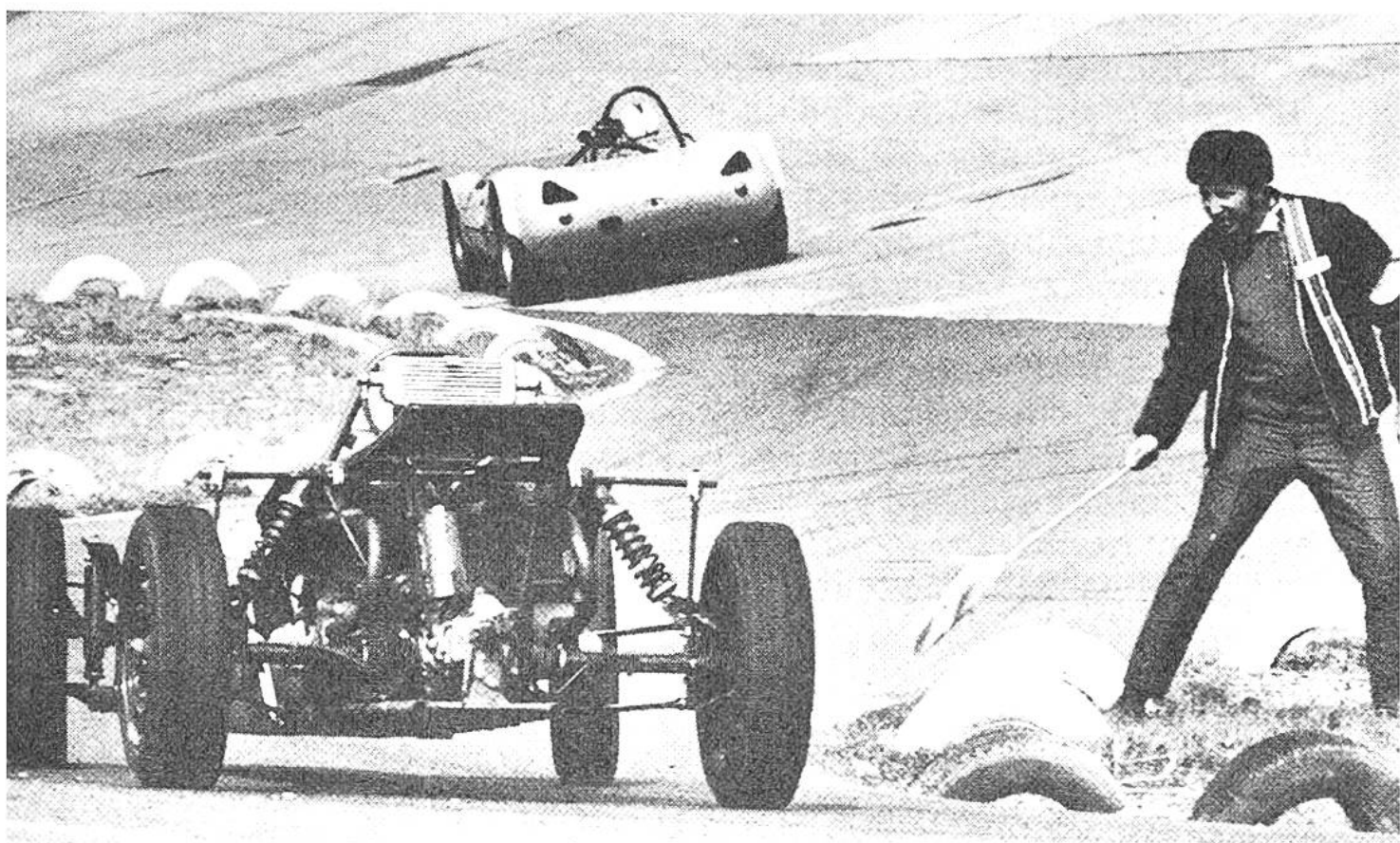


Auch die Fahrer von sogenannten «heissen Öfen» müssen, damit sie überhaupt eine Lizenz zur Ausübung ihres Sportes erhalten, den Kurs erfolgreich absolviert haben.



Schwarze Reifenspuren, stumme Zeugen vergeblicher Bemühungen. Sie unterstreichen die Schwierigkeiten, ein Fahrzeug beim Bremsen auf Schmierseife geradeaus zu lenken.

Die Krönung des Kurses, das Rundstreckentraining auf einer geschlossenen Piste. Das Erlernte kann praktisch angewandt werden; oberstes Gebot ist der Blick in den Rückspiegel.



Im zweiten Kurs werden die angehenden Rennfahrer auch mit der Bedeutung der verschiedenen auf den Rennpisten verwendeten Flaggen und Sicherheitsbestimmungen vertraut gemacht.

ten. Im Gegenteil: solche Kurse bieten jedem, der sich seiner persönlichen Verantwortung im modernen Strassenverkehr mit seinen ständig anspruchsvoller werdenden Anforderungen bewusst ist, eine Möglichkeit, sich dafür zu wappnen. So stand beispielsweise der Kurs 1971 unter dem Motto «Noch sicherer durch defensives Autofahren». Ein derartiger Kurs ist allerdings nichts für denjenigen, der glaubt, mit der Aushändigung des Fahrausweises seine fahrerische Vollkommenheit erreicht zu haben, und sich dann in der Meinung, seine Künste könnten durch niemanden mehr überboten werden, in den Verkehr «stürzt». Voraussetzung ist die Einsicht, sein eigenes, meist äusserst bescheidenes Können nicht zu überschätzen; die Bereitschaft, sich von erfahrenen Instruktoren auf Fehler hinweisen und sich auf dem Weg der absolut notwendigen Perfektionierung leiten zu lassen.

Auf einen Nenner gebracht, liesse sich das Kursziel kurz mit «Beherrschen des Fahrzeuges» umschreiben. Wie sitzt man richtig im Auto, wie steuert man einen



Wagen gefühlsmässig, wie lässt man ihm innerhalb seiner Grenzen den eigenen Willen, ohne ihn mit falscher Handhabung zu gefährlichen Reaktionen zu zwingen; wie nützt man die Strasse am besten aus, wie lässt sich eine Kurve zügig aber doch sicher – ohne plötzliche Momente der Angst – durchfahren, wie breit und wie lang ist das eigene Fahrzeug und wie lässt es sich überhaupt gefahrlos und schnell zum Stillstand bringen.

Das Autofahren beginnt mit der lockeren, entspannten Haltung am Lenkrad. Ein kleiner Slalomkurs gibt hier bereits wertvolle Aufschlüsse. Klammert sich ein Schüler verkrampft an sein Steuerrad, wird er über die ersten Tore kaum hinauskommen. Hat er die korrekte, gelöste aber doch resolute Bedienung einmal erfasst, wird er mit zunehmender Freude seinen Weg durch die kitzligen Passagen zu finden wissen; eine Fähigkeit, die im übrigen mit einer tüchtigen Portion Schweißstropfen erkaufte werden muss. Slalom-pisten sind auch hervorragend dazu geeignet, die Limite eines Automobils in bezug auf das Ausbrechen zu demonstrieren. Bei relativ geringen Geschwindigkeiten kann hier das kontrolliert geübt werden, was auf der Strasse immer wieder zu schweren Unfällen führt. Lakonisch heisst es dann in der Presse: «Er verlor die Herrschaft über seinen Wagen», und zwar darum, weil die meisten Fahrer sich vorher noch nie einer Schleudersituation gegenübersehen und deshalb falsch reagieren. Welch ein Erlebnis, in der Lage zu sein, bewusst und ohne Panik zu schleudern!

Wie leicht ein Fahrzeug tatsächlich ausser Kontrolle geraten kann, wird auf der Anti-Schleuder-Piste deutlich. Auf einem Belag, auf dem durch Schmierseife die Folgen vervielfacht werden können, werden wirksame Gegenmassnahmen für verkehrsnä-

he Situationen – etwa: es springt bei nasser Fahrbahn ein Kind auf die Strasse – instruiert.

Der Geruch von verbranntem Gummi liegt über dem Posten Bremsen. Aus verschiedensten Geschwindigkeiten werden die optimalen Varianten geübt. Die Vollbremsung mit blockierten Rädern, ebenfalls ein Erlebnis, das die wenigsten Lenker schon selbst durchgemacht haben, ist in den seltensten Fällen die beste Methode. Insbesondere nicht in Kurven, wo ein Wagen trotz den eingeschlagenen Rädern unbeirrbar die Richtung bei Beginn der Bremsung beibehält. Geschicklichkeitstests legen schonungslos die Unkenntnis über die Aussenabmessungen des eigenen Wagens bloss. Die richtige Linie in Kurven – im ersten Kurs mit Sicherheitslinien, im zweiten Lehrgang unter Ausnützung der ganzen Strassenbreite – aufwärts und abwärts, auf Asphalt und Kopfsteinpflaster, das Überholen auf möglichst kurzer und damit um so sichererer Strecke, ein medizinischer Test und Theoriestunden vervollständigen das rund zehnstündige Tagesprogramm.

Das Pensum ist anstrengend, der ganze Tag an der frischen, zum Teil sogar mit Regen und Schnee «angereicherten» Luft für viele ungewohnt. Es ist aber eine freiwillige Anstrengung, die sich in den Gefahren des Alltagsverkehrs einmal auszahlen kann.

Georges Keller