

# Fahren

AUTOMOBILE, MOTORRÄDER UND ANDERE VEHIKEL

## Aussterbender Klassiker: »Schönen Gruß vom Getriebe!«

Geht der Satz, den fast jeder von seinem Fahrlehrer gehört hat, demnächst in Pension? Eher nicht – aber vielleicht gibt es eine Chance auf Altersteilzeit: Immer weniger Autos haben manuelle Getriebe, mit Hybrid- und Elektroautos sind sie vollends obsolet. Wie sollen und dürfen **Fahrschulen** auf die Entwicklung reagieren? **VON ALEXANDER SEGER**

Assistenzsysteme zur Längs- und Querverführung: So nennen Ingenieure jene Steuergeräte, die beim Autofahren nicht nur hineinreden, sondern auch eingreifen. Der Tempomat mit Abstandsradar, der im Stop-and-go-Verkehr bis zum Stillstand herunterbremsst und wieder losfährt, wenn sich die Kolonne in Bewegung setzt. Der Notbremsassistent, der vor einem unvermeidbaren Crash per Vollbremsung das Aufpralltempo verringert. Der Spurhaltassistent, der beim Fahrstreifenwechsel ohne Blinkzeichen mit Signaltönen warnt, am Lenkrad rüttelt oder sogar dagegenlenkt. Und der Spurwechselsassistent, der bei Betätigung des Blinkers selbsttätig erkundet, ob eine Lücke frei ist, und anschließend umspurt. Teilautomatische Fahrzeugfunktionen sind aktueller Stand der Technik und zunehmend ab Werk verbaut – einerseits, um im Euro-NCAP-Test bei der Beurteilung der Elektronik-Schutzengel nicht abzustinken, andererseits als Antwort auf eine bevorstehende gesetzliche Regelung.

Die Einbindung von Assistenzsystemen in die Fahrausbildung und -prüfung wird in Österreich derzeit pragmatisch gehandhabt: Bei der Prüfung ist erlaubt, was die Fahrtüchtigkeit unterstützt, aber nicht ersetzt. Einparken mit verschränkten Armen spielt es daher nicht; ABS, ESP oder die Servolenkung auszubauen kommt freilich niemandem in den Sinn. Assistenzsysteme sind aber nur Hilfsmittel, die eine individuelle Fahrkompetenz nicht ersetzen können: Viele junge Autofahrerinnen und -fahrer sind nach der Fahrschule auf günstige Fahrzeuge angewiesen, die noch nicht mit den modernsten Systemen ausgerüstet sind.

**Idealbedingungen.** Andererseits sollten sie mit Papas Auto auch nicht überfordert sein. Daher wird die „Aufnahme sicherheitskritischer Inhalte hinsichtlich Digitalisierung und Automaten in die Fahrschulsausbildung“ in der druckfrischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie,

**Für den Einsatz von E-Autos herrschen in Fahrschulen Bilderbuchbedingungen.**

Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) ebenso angekündigt wie die „Optimierung der Fahrausbildung, unter anderem durch Einführung von Adaptionen in Bezug auf die Nutzung von E-Fahrzeugen“.

Denn dass in Fahrschulen geradezu Bilderbuch-Einsatzbedingungen für Elektroautos vorherrschen, steht außer Frage: Sie fahren Kurzstrecken mit niedrigem Tempo und kehren alle zwei, drei Stunden an ihren Ausgangspunkt zurück. Akkus mit 300 bis 400 km Reichweite decken den Tagesbedarf locker ab, im Winter wird man sich auch in der Mittagspause anstoppeln – schon allein, um den Wagen warm zu halten.

Dass Adaptionen erforderlich sind, ist ebenfalls evident. Das größte Hindernis auf dem Weg in eine teilauto-

matisierte – und per Elektromobilität auch lokal abgasfreie – Zukunft der Fahrausbildung ist das Schaltgetriebe, festgezurrt in der Führerscheinnorm der EU: Wer nicht unter den Auspizien des Prüfers kuppelt und schaltet, darf das mit seiner auf Automatikfahrzeuge eingeschränkten Lenkberechtigung auch fürderhin nicht tun.

Nicht so in Deutschland. Eine von der EU-Kommission zur Förderung der Elektromobilität in der Fahrausbildung absegnete Sonderregelung sieht vor, dass die erworbene Schaltkompetenz von der Fahrschule überprüft und bestätigt wird. Anschließend können die Lenkranovizen unseres Nachbarlandes mit Automatikgetriebe zur Fahrprüfung antreten, ohne dass der einschränkende Code 78 auf der Scheckkarte landet! Somit ist das Fahren von Handschaltern im ganzen EWR und darüber hinaus zulässig, egal ob ein Mietwagen auf Malle pilotiert wird oder ein Ausflug zum GTI-Treffen in Kärnten auf dem Programm steht.

Für heimische Skeptiker gilt das Argument, damit die E-Mobilität fördern zu wollen, als Schmähd des Jahrhunderts. Progressive Fahrschulen scharren hingegen schon ungeduldig in den Startlöchern und fordern diese Regelung auch in Österreich. Denn signifikante Vorteile im Ausbildungsbetrieb sprechen dafür, das Automatikgetriebe nicht mehr als Ausnahme zu brandmarken, betont Kurt Bartels vom deutschen Fahrlehrerverband: „Fahreranfänger können sich nach einem kurzen Kennenlernen der Bedienungseinrichtungen deutlich früher auf die Herausforderungen des Straßenverkehrs konzentrieren.“

Die optimale Energierückgewinnung durch Rekuperation erfordert vorausschauendes Fahren, gleichzeitig eine der besten Ideen, das eigene Gefährt kollisionsfrei durch das Gewühl zu pilotieren. Zu lernen gibt es genug: Risikokompetenz, Verkehrsbeobachtung, Geschwindigkeitswahl, Einhalten von Sicherheitsabständen oder die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern – Zahnräder durch Öl hin und her zu schieben ist hingegen nicht die Kernkompetenz für eine fraktionsfreie Verkehrsteilnahme.

Nicht nur der Energieeinsatz im Antriebsstrang sollte möglichst effi-



» Zwischen vier und sechs Fahrstunden reichen, um im normalen Verkehr mithalten zu können.«

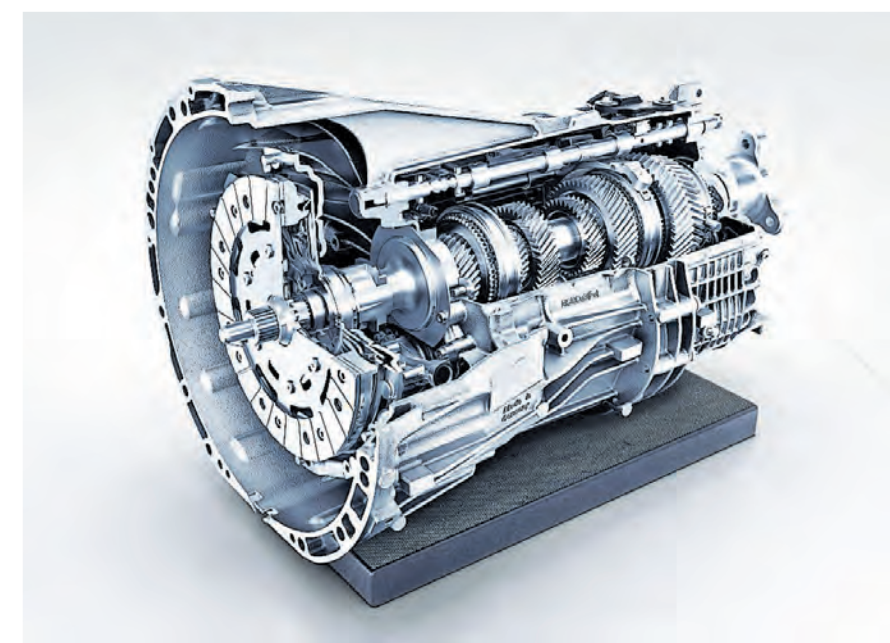
**NORBERT HAUSHERR**  
Fahrschulinhaber in OÖ, über seine Erfahrung mit der Grundausbildung auf Automatik und der späteren Umschulung auf Schaltgetriebe

zient genutzt werden, sondern auch die kostbare Ausbildungszeit. „Wir starten die Teilausbildung für die L-Übungsfahrten mit dem Automatikfahrzeug, um möglichst viele Lehrinhalte unterbringen zu können“, berichtet Klaus Köpplinger, Fahrschulbetreiber in Bruck an der Leitha (NÖ), über die Generation Mama-Taxi. Denn immer mehr Fahrlehrer sammeln immer weniger Erfahrung mit dem Fahr-

**Immer weniger Fahrlehrer haben Erfahrung mit Fahrrad oder Moped oder Papas Auto.**

rad oder Moped. Mit Papas Auto auf dem Rückenplatz das Wegfahren zu üben – einst ein im Firmungsalter einsetzender Volkssport im ländlichen Raum – wird auch immer seltener.

Norbert Hausherr, Fahrschulinhaber in Gmunden (OÖ), hat seit einigen Jahren Erfahrung mit der Grundausbildung auf Automatik und der späteren Umschulung auf Schaltgetriebe: „Zwischen vier und sechs Fahrstunden reichen, um im normalen Verkehr mithalten zu können.“



Modernes Sechsganggetriebe: manuelles Schalten als unnötige Ablenkung vom Verkehrsgeschehen? **WEEK**

**COMPLIANCE-HINWEIS**  
Die Reisen zu Produktpräsentationen wurden von den Herstellern unterstützt. Testfahrzeuge wurden kostenlos zur Verfügung gestellt.

Man sollte meinen, dass die umweltfreundlichste Verkehrsministerin der zweiten Republik nicht nur an den großen Rädern (1-2-3-Klimaticket, Erneuerbare-Ausbau-Gesetz, Evaluierung von Straßenprojekten) dreht, sondern auch die zwischen Berlin und Brüssel ausgehandelte Lösung als Stillpass übernimmt und abklärt, wie wir das in Österreich schnellstmöglich auf die Räder bringen können.

Doch in deren Kabinett zeigt man sich dazu selbst nach mehrwöchiger Nachdenkpause nicht sehr ambitioniert; es erscheint zudem ungewiss, ob

die Tragweite des deutschen Modells dort vollinhaltlich bekannt ist.

Eine Initiative käme keinesfalls zur Unzeit. In der automobilen Mittelklasse wird das Angebot an Schaltfahrzeugen immer dünner, in der Oberliga ist das manuelle Zahnrad-Sortieren bereits ausgestorben – einzelne Sportwagen für Handarbeit-Enthusiasten ausgeklammert: Für technikaffine Autofahrer, die das Kontrollieren jener Maschine, die der Überwindung der dem menschlichen Körper gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen dient, als erfüllendes, geradezu erstrebenswertes Er-

**Zunehmend eine Erscheinung mit Seltenheitswert: Schaltstock in einem Mercedes 300 SL Coupé, Baujahr 1957.**

**WEEK**

lebnis empfinden, wird das Kuppeln und Schalten unverzichtbarer Teil des Ganzen bleiben. Durch die ständig verschärften Grenzwerte für Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen wird selbst in der Golfklasse die billigste Mild-Hybrid-Lösung mit Kurbelstartgenerator (ersetzt Starter und Lichtmaschine) nicht ausreichen. Und überall dort, wo Hybrid draufsteht, ist Automatik drinnen; beim Elektroauto sowieso.

Im Kalender kommt das nächste Schaltjahr 2024 – wenn die Verkehrsministerin will, könnte bei der Fahrprüfung schon 2022 das letzte sein. **WEEK**

## Design-Experiment gegen die Fahrtrichtung

Die englische Stilikone **Sir Paul Smith** durfte sich an einem Mini versuchen. Ergebnis ist ein Einzelstück mit möglicher Zukunft: Ein Auto, aus dem alles ausgeräumt ist, was man nicht wirklich braucht. **VON TIMO VÖLKER**

Sir Paul Smith outet sich gleich als begeisterter Radfahrer – mit Autos hat der englische Modeschöpfer wenig am Hut, außer, dass er seit 20 Jahren einen Mini fährt, wenn er denn das Auto nimmt. Zu seinen kurzen Ausflügen in die Branche gehören ein Land Rover und ein klassischer Mini, denen Smith sein stilistisches Markenzeichen angelehnt hat: markante, aber dennoch elegante Akzente durch kräftig-farbige Streifen.

**Raus damit!** Nun bat Mini ganz offiziell zur Zusammenarbeit – und der Meister zögerte. „Ich dachte, es läuft wieder auf Dekoration hinaus. Mir schwebte aber weitaus Radikaleres vor.“

Das Mini-Designerteam hatte zunächst hart zu schlucken, sah dann aber die Vorteile, einen Industrie-Outsider ins Boot zu holen. Smith stellte Fragen, die den Experten nicht in den Sinn gekommen waren.

„Braucht man das wirklich?“, und: „Können wir es entfernen?“ Die Richtung gab schon der Arbeitstitel vor, den Smith gewählt hatte: „Empty“. Ein leeres Auto, befreit von allem Dekor, von Blenden und Funktionen, die gar nicht

benötigt werden, kurz – ein Auto ohne unseren Wohlstands-Ballast.

Mini Strip ist der Name des Einzelstücks, das durchaus in die Zukunft weisen könnte. Denn die Überkomplexität heutiger Hightech-Endprodukte wie Autos wird zuweilen schon als Ärgernis empfunden, und die technische und kosmetische Hocharbeit bedroht Ressourcenverschwendung. Der Mini Strip indes ist gänzlich frei von

**Weniger ist mehr: Mode-Ikone Paul Smith und das Einzelstück „Strip“.**

**WEEK**



Chrom und Leder. Blenden und Verkleidungen sind entfernt, was üblicherweise mit Plastikschaum ausgekleidet ist, wurde mit Kork versehen. „Ein hervorragender Werkstoff“, so Smith, „nachwachsend und damit nachhaltig, und das natürliche Harz der Bäume kann gleich als Kleber verwendet werden.“ Infotainment und Bordsystem? Prompt entfernt, stattdessen prangt allein eine Halterung fürs Smartphone im Cockpit: „Das ist das Einzige, was man braucht.“ Das Lenkrad ist vom gleichen Tape überzogen wie die Griffe eines Fahrrads, sogar den Airbag in der Nabe kann man sehen.

Smith's berühmte Farbakzente? Minimal im Inneren, die Karosserie des Autos trägt nichts als eine dünne Schutzlackierung und keinen dicken Farblack, wie sonst üblich, über dem verzinkten Stahlblech. Auf diesem sind Spuren des Gebrauchs und der Verarbeitung zu sehen; „raw“, nennt es Smith, wie „prewashed“ Kleidungsstücke. Statt Türgriffen gibt es ein Stück Seil, wie es zum Klettern verwendet wird. Ökologisch nachhaltiger, frei von Deko-Tand und Nippes – ein frischer Ansatz für eine neue Richtung. **WEEK**

**SONNTAGSAUTO**



**SELTENHEITSWERT**  
**Supersportwagen aus der Schweiz**

Die Schweiz ist für vieles bekannt, für ihr Automobil-schaffen weniger (der Schweizer Louis Chevrolet, um ihn nicht zu übergehen, wurde erst nach seiner Emigration in die USA zu einem großen Namen). Während die Liste ehemaliger Schweizerischer Fahrzeughersteller durchaus lang ist, hielten sich die allerwenigsten von ihnen bis in die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts. Ein ähnliches Schicksal wie Österreich: vielversprechende Anfänge, dann aber offenbar zu klein für eine starke, eigenständige Autoindustrie. Das focht einen gewissen Peter Monteverdi nicht an, 1967 seine eigene Automarke zu gründen. Er spezialisierte sich auf Luxusautos, die sich mit Ferrari und Lamborghini messen sollten, zumindest aber ebenso oder eher noch exklusiver waren. Als Händler dieser Marken war Monteverdi mit dem Markt bestens vertraut. Technisch bauten Monteverdis meist auf Serienmodellen auf, die verfeinert wurden. Monteverdis Passion galt dem Rennsport, was 1990 zu einem kurzen Gastspiel als Formel-1-Teambesitzer führte. Daraus entstand der Hai 650 FI, ein aus Rennsport-Komponenten (Cosworth-V8, Pushrod-Radaufhängung, 850 kg) gefertigter Supersportwagen mit 650 PS. Drei Stück entstanden, dann war's schon vorbei mit der Marke. **WEEK** **TIV**

**Monteverdi Hai 650 FI, 1992.**

**NEBENFAHRBAHN**

**GLÜCKSKEKS**  
**Chinesen-Ferrari aus Italien**

Braucht die Welt ein weiteres Supercar? Diesmal aus China? Aber gebaut in Italien? Mit dem klingenden Namen Silk-FAW? Wer viermal Ja sagt, ist potenzieller Kunde eines ungewöhnlichen Projekts, auf die Räder gestellt vom US-Elektro-Start-up Silk und dem chinesischen Autokonzern FAW. Aufmerksamkeit dafür soll die Vorstellung eines Supercars sichern: Es heißt Silk-FAW S9, hat Hybridantrieb und soll über 1400 PS leisten. Die Stilistik des Autos stammt immerhin von Walter da'Silva, ehemaliger VW-Design-Direktor. Gefertigt wird es in einer neuen Fabrik in der italienischen Reggio Emilia, 44 km entfernt von Maranello (Ferrari) und 51 km von Sant'Agata (Lamborghini). Gezeigt wird der S9 auf der Milan Fashion Week, weitere, dann rein elektrische Modelle in vielen Formaten, sollen folgen.

**MEHR AUF**  
**DIEPRESSE.COM/MOTOR**