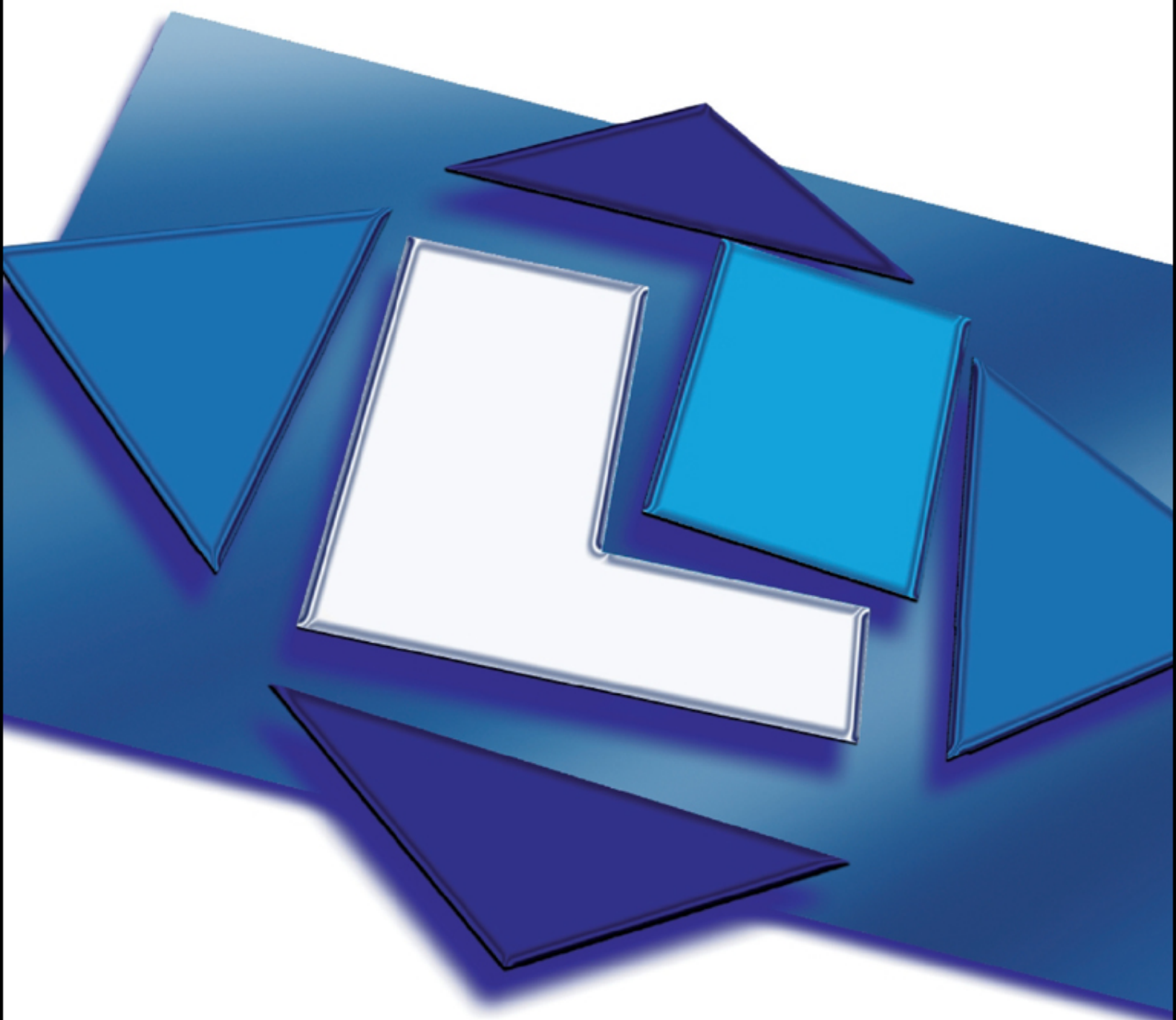


Praktische Autoprüfung

Erny Dudo

Kategorie

B



Inhaltsverzeichnis

[Vorwort](#)

[Richtige Sitzposition](#)

[Reaktionsweg](#)

[Rückspiegel](#)

[Schalten](#)

[Kupplung](#)

[Schalthebel](#)

[Schalten einzelner Gänge.](#)

[Motorleistung](#)

[Lenken](#)

[Bremsen](#)

[Anfahren in der Steigung](#)

[Sichern des Fahrzeugs in der Steigung / im Gefälle](#)

[Beobachten beim Anfahren](#)

[Beobachten und Spurgestaltung beim Rechtsanhalten](#)

[Beobachten und Spurgestaltung beim Rechtsabbiegen](#)

[Korrekte Blicktechnik und Spur beim Rechtsabbiegen](#)

[Falsche Blicktechnik und Spur beim Rechtsabbiegen](#)

[Gefahr beim Rechtsabbiegen](#)

[Beobachten und Spurgestaltung beim Linksabbiegen](#)

[Falsche Spur beim Linksabbiegen](#)

[Korrektes und zu frühes Lenken beim Linksabbiegen](#)

[Blinkerbetätigung](#)

[Bus / Busstreifen](#)

[Abbiegen über Busspur](#)

[Rechtsfahren](#)

[Rechtsfahren in mehrspurigen Strassen \(1\)](#)

[Rechtsfahren in mehrspurigen Strassen \(2\)](#)

[Vorausfahrendes Fahrzeug biegt nach links ab](#)

[Überholen eines Hindernisses](#)

[Rechtsabbiegen am Kreisel](#)

[Beobachten und Blinken im Kreisel](#)

[Lückenbenützung am Kreisel](#)

[Vortritt](#)

[Fahrstreifen / Einspurstrecken](#)

[Rechtsabbiegen im Fahrstreifen rechts](#)

[Geradeausfahren im Fahrstreifen geradeaus-rechts](#)

[Rechtsabbiegen im Fahrstreifen geradeaus-rechts](#)

[Fahrstreifen geradeaus-links](#)

[Ausholen beim Linksabbiegen im Fahrstreifen links](#)

[Lückenbenützung bei Gegenverkehr](#)

[Lückenbenützung bei Querverkehr](#)

[Lückenbenützung bei mehrspurigen Strassen \(1\)](#)

[Lückenbenützung bei mehrspurigen Strassen \(2\)](#)

[Lichtsignale](#)

[Volles grünes Licht](#)

[Lichtsignal mit grünen Pfeilen ohne Blinklicht.](#)

Lichtsignal mit grünen Pfeilen mit Blinklicht.

Signal «STOP»

Signal «Kein Vortritt»

Beobachten Querstrassen

Voraussicht

Voraussicht (2).

Voraussicht (3).

Voraussicht (4).

Wegweiser

Querstrassen nicht versperren

Kurventechnik; Rechtskurve

Kurventechnik; Linkskurve

Fussgängerstreifen

Fussgängerstreifen bei Kolonnenbildung

Stehen auf Fussgängerstreifen

Geschwindigkeit

Autobahn

Einfahrt

Fahren auf der Autobahn

Ausfahrt

Wenden mit Wendeplatz

Wenden mit rechtsliegender Ausweichmöglichkeit

Wenden mit linksliegender Ausweichmöglichkeit

Wenden zwischen Begrenzungen

Rückwärtsfahren (1).

Rückwärtsfahren (2).

Parkieren rechtwinklig vorwärts

Parkieren rechtwinklig rückwärts

Parkieren rechtwinklig rückwärts; Korrektur

Parkieren rechtwinklig rückwärts; Korrektur «schräg»

Parkieren rechtwinklig rückwärts; Korrektur
«Blechscha

Parkieren seitwärts vorwärts

Parkieren seitwärts rückwärts (1).

Parkieren seitwärts rückwärts (2).

Parkieren seitwärts rückwärts; Korrektur «zu nah» (1).

Parkieren seitwärts rückwärts; Korrektur «zu nah» (2).

Parkieren seitwärts rückwärts; Korrektur «zu weit» (1).

Parkieren seitwärts rückwärts; Korrektur «zu weit» (2).

Falsche Korrektur «zu weit»

Parkieren seitwärts rückwärts über das Trottoir

Armaturen

Praktische Prüfung

Vorwort

Dieses Buch ist entstanden, um dem Fahrschüler eine bessere Vorbereitung auf die praktische Prüfung zu ermöglichen. Es werden Verkehrssituationen beschrieben und alle Manöver erklärt, die man an der Fahrprüfung beherrschen muss. Das Buch ist als Ergänzung zu den Fahrstunden zu verstehen. Die vielen Informationen, die man in der Fahrstunde zu hören bekommt, kann man oft nicht behalten. Die Repetition des Gelernten verbessert die Lernergebnisse und damit den Prüfungserfolg. Die Fahrschüler machen oft immer wieder die gleichen Fehler. Diese werden jeweils in einem kursiv geschriebenen Absatz

Häufiger Fehler:

erwähnt. Viele Fahrlehrer benützen kein Lehrmittel für die praktische Fahrprüfung. Nach der Fahrstunde bekommt der Fahrschüler ein unleserliches Notizblatt in die Hand gedrückt, und wo all diese Zettel mit der Zeit landen, kann man sich vorstellen. Die Ratschläge in diesem Buch haben sich in der Praxis bewährt. Vielleicht bevorzugt Ihr Fahrlehrer aber eine andere Methode, die sicher auch zum Ziel führt.

Eine Haftung für Schäden irgendwelcher Art ist ausgeschlossen.

Häufiger Fehler: Die Fahrschüler benützen diesen Leitfaden zu wenig. Anstatt ihn mehrmals konzentriert durchzuarbeiten, blättern sie ein bisschen darin herum und sind nachher so klug wie zuvor, oder sie beginnen drei Tage vor der Prüfung darin zu lesen, was den Nutzen des Buches minimiert.

Praktische Autoprüfung

Richtige Sitzposition

Reaktionsweg

Mit der Längseinstellung des Sitzes kann man den Abstand zu den Pedalen einstellen. Wenn man das Kupplungspedal ganz durchgedrückt hat, sollte das Bein noch leicht gebogen sein.

Die Rückenlehne sollte man so einstellen, dass die Arme leicht angewinkelt sind, wenn das Lenkrad umfasst wird. Bei manchen Fahrzeugen lassen sich der Sitz und das Lenkrad in der Höhe verstellen. Alle Gänge müssen ohne Vorneigung des Körpers geschaltet werden können.

Die Höhe der Sicherheitsgurte sollte der Körpergröße angepasst werden. Die Sicherheitsgurte können beim Rückwärtsfahren gelöst werden.

Die Kopfstützen sollten ebenfalls der Körpergröße angepasst werden, damit bei Auffahrunfällen die Wirbelsäule nicht nach hinten knickt.

Rückspiegel

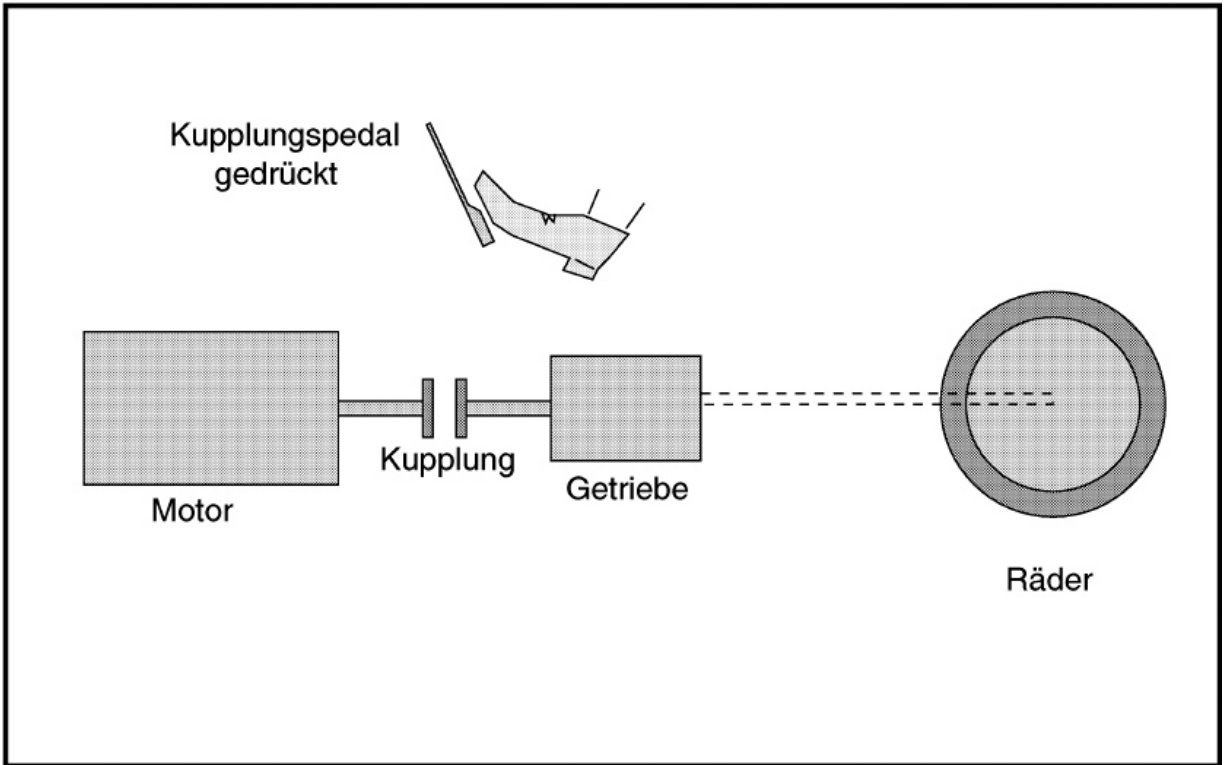
Den Innenspiegel so einstellen, dass man mühelos ohne Kopf- und Körperverspannungen die Fahrbahn nach hinten überblicken kann.

Die Aussenspiegel so einstellen, dass man das eigene Auto ganz wenig im Spiegelrand erkennt.

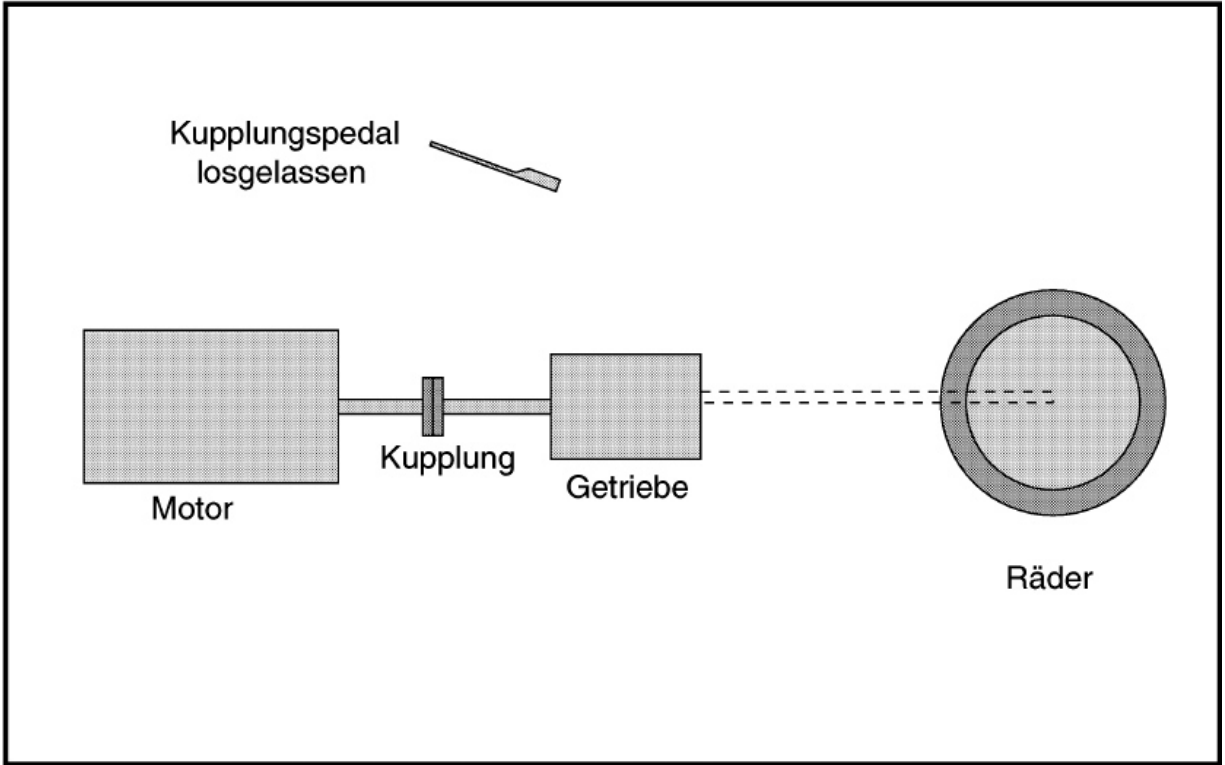
Die Spiegel können nicht den gesamten Verkehrsraum hinter dem Auto abbilden. Es gibt immer tote Winkel.

Deshalb muss beim Abbiegen, Anhalten und Überholen seitlich über die Schultern geschaut werden.

Der Innenspiegel ist kein gewöhnlicher Spiegel. Das Glas ist oben dicker als unten. Dadurch verläuft der Strahlengang anders als bei einem normalen Spiegel und es entstehen mehrere Spiegelbilder. Das stärkste Spiegelbild wird als Tagesspiegel genutzt, das schwächste als Nachtspiegel, damit man durch die Lichter der nachfolgenden Fahrzeuge nicht geblendet wird. An der Unterseite des Innenspiegels ist ein Hebel angebracht, mit dem man zwischen Tag- und Nachtspiegel umschalten kann.



Kupplungspedal gedrückt



Kupplungspedal losgelassen

Schalten

Ein Fahrzeug mit manueller Schaltung hat drei Pedale. Rechts befindet sich das Gaspedal, das mit dem rechten Fuss bedient wird. Die Ferse stützt sich dabei auf dem Boden auf.

In der Mitte befindet sich das Bremspedal, das ebenfalls mit dem rechten Fuss bedient wird.

Links befindet sich das Kupplungspedal. Dieses wird mit dem linken Fuss bedient. Beim Kuppeln kann die Ferse nicht auf dem Boden abgestützt bleiben wie beim Gaspedal. Man sollte das Kupplungspedal mit dem ganzen Bein aus der Hüfte und dem Knie heraus betätigen.

Kupplung

Da der Motor nur innerhalb eines bestimmten Drehzahlbereichs läuft, müssen wir je nach Geschwindigkeit und Steigung verschiedene Gänge schalten. Dazu müssen wir das Kupplungspedal drücken.

Wenn man das Kupplungspedal drückt, löst man die Verbindung zwischen dem Motor und den Rädern. So kann das Auto mit eingelegtem Gang und laufendem Motor stillstehen.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler lässt den Motor an, ohne das Kupplungspedal zu drücken und das Auto macht einen Satz nach vorne.

Ausser beim Anhalten, muss man auch zum Schalten das Kupplungspedal drücken, damit die Zahnräder des Getriebes frei drehen können.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler lässt beim Schalten die Kupplung los, bevor er den gewünschten Gang eingelegt hat, was mit einem Kratzen im Getriebe quittiert wird.

Das Schwierige am Anfahren ist, dass man stillstehende Räder mit dem laufendem Motor verbinden muss. Bei gedrücktem Kupplungspedal steht die Kupplungsscheibe, die mit den Rädern verbunden ist, still. Gleichzeitig dreht sich die Kupplungsscheibe, die mit dem Motor verbunden ist. Wenn man das Kupplungspedal langsam löst, berühren sich die beiden Kupplungsscheiben ganz schwach, der Motor tönt tiefer, und das Auto beginnt sich langsam zu bewegen. Diesen Punkt, wo die beiden Kupplungsscheiben sich zu berühren beginnen, nennt man Schleifpunkt. Weil der Motor im Leerlauf wenig Kraft hat, gibt man beim Anfahren etwas Gas (ca. 1500 U/min) bevor man den Schleifpunkt sucht.

Sobald man diesen gefunden hat, gibt man noch mehr Gas und beginnt die Kupplung langsam zu entlasten.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler lässt die Kupplung zu schnell und zu früh los, würgt den Motor ab und der Wagen steht still.

Wenn sich das Auto in Bewegung gesetzt hat, muss man schon nach wenigen Metern den zweiten Gang schalten.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler fährt zu lange im ersten Gang.

Beim Schalten muss man die Kupplung schnell drücken und gleichzeitig Gas wegnehmen. Durch das Drücken der Kupplung hat der Motor keine Verbindung zu den Rädern und muss deshalb keine Arbeit leisten. Wenn man das Gas nicht wegnimmt, heult der Motor beim Schalten auf.

Nach dem Einlegen des Ganges sollte man Gas geben (Vorgas), bevor man die Kupplung bis zum Schleifpunkt loslässt. Damit wird die zum Motor gehörende Kupplungsscheibe auf die gleiche Geschwindigkeit gebracht wie diejenige, die zu den Rädern gehört. Falls man kein Vorgas gibt, verliert man beim Beschleunigen während des Schaltvorgangs an Geschwindigkeit.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler hat beim Fahren den linken Fuss ständig auf dem Kupplungspedal.

Schalthebel

Auf dem Schalthebel ist das Schaltschema angebracht. Im Leergang (Neutralgang) kann man bei laufendem Motor die Kupplung loslassen, da in dieser Stellung keine Verbindung zwischen dem Motor und den Rädern besteht. Der Schalthebel wird durch zwei Federn in der Ebene des 3. und 4. Ganges gehalten. Für die Gänge 1 und 2 muss man den Druck der einen Feder nach links überwinden, für den Gang 5 muss man nach rechts drücken.

Wenn man schalten möchte, fasst man am besten zuerst den Schalthebel, bevor man die Kupplung drückt.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler hat oft die Angewohnheit, beim Schalten zuerst die Kupplung zu drücken. Erst nachdem er die Kupplung gedrückt hat, merkt er, dass er zum Gangwechsel auch noch den Schalthebel braucht, sucht diesen mit den Augen, und schon hat er einen weiteren falschen Automatismus verinnerlicht. Wichtig: Beim Schalten nicht den Schalthebel anschauen!

Das Schalten sollte mit lockerem Handgelenk durchgeführt werden. Die Gänge sollten langsam eingelegt werden.

Häufiger Fehler: Der Schalthebel wird stark umklammert, so dass man nicht das Schaltschema spüren kann. Das Schalten der Gänge geschieht vielfach zu schnell.

Schalten einzelner Gänge.

Die tiefen Gänge sind schwieriger zu schalten, d.h. man muss das Vorgas richtig dosieren und man braucht mehr Geduld mit dem Schleifpunkt.

1 -> 2: Beim Ziehen des Schalthebels leichter Druck

nach links, sonst wird der Hebel durch die Feder in die Position «3-4» gedrückt, und man schaltet den 4. Gang, statt den zweiten.

2 -> 3 Stossen bis zum Neutralgang - Pause mit lockerem Handgelenk - Stossen in 3. Gang. Während der Pause drückt die Feder den Schalthebel nach rechts in die richtige Position für den 3. Gang.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler vertraut nicht auf die Feder und sucht selber den 3. Gang und schaltet häufig stattdessen den 1. oder 5.

3 -> 4: Ziehen ohne Seitenkräfte. Leicht zu schalten.

4 -> 5: Druck nach vorne bis zum Neutralgang - Federdruck nach rechts überwinden - Druck nach vorne.

5 -> 4: Ziehen bis zum Neutralgang - Pause mit lockerem Handgelenk - ziehen. Die Feder stellt den Schalthebel automatisch in die richtige Position für den 4. Gang.

Häufiger Fehler: Der Fahrschüler vertraut nicht auf die Feder und sucht selber den 4. Gang und schaltet häufig stattdessen den 2. oder versucht gar den Rückwärtsgang zu schalten.

- 4 -> 3: Nach vorne drücken ohne Seitenkräfte. Leicht zu schalten.
- 3 -> 2: Ziehen bis in die Neutralstellung, mit Druck nach links die Federkraft überwinden, nochmals ziehen. Lange auf dem Schleifpunkt bleiben, damit das Schalten nicht ruppig wird.
- 2 -> 1 Den Schalthebel nicht mehrmals vergeblich in den 1. Gang hineinwürgen, sondern Druck aufrechterhalten, bis der erste Gang hineinrutscht. Warten mit Schalten des ersten Ganges, bis das Auto Schrittempo fährt.

Häufiger Fehler: Beim Verlangsamen wird der erste Gang meist zu früh bei zu hoher Geschwindigkeit geschaltet. Der Gang lässt sich so nur mit Mühe einlegen und das Getriebe heult dann auf.

Beim Hochschalten in der Steigung mehr beschleunigen als in der Ebene, da man während des Schaltvorgangs Geschwindigkeit verliert.

Beim Schalten im Gefälle das Fahrzeug mit der Fußbremse während des Schaltvorgangs in der richtigen Geschwindigkeit stabilisieren.

Mit dem Einlegen des Rückwärtsganges muss man warten, bis das Auto ganz stillsteht. Wenn der Rückwärtsgang sich nicht einlegen lässt, kann man dem auf mehrere Arten abhelfen:

- a) Man lässt die Fußbremse für einen Moment los und schaltet anschliessend den Rückwärtsgang.
- b) Man schaltet einen Vorwärtsgang und versucht dann wieder den Rückwärtsgang einzulegen.

c) Wenn dies auch nichts nützt, Schalthebel in Neutralstellung bringen, Kupplung loslassen und wieder ganz drücken. Anschliessend den Rückwärtsgang schalten.

Wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist, leuchtet hinten am Auto ein weisses Licht auf.

Hier noch eine Übersicht, in welcher Situation der jeweilige Gang am besten geeignet ist:

1. Dient dem Anfahren, an unübersichtlichen Stellen,
Gang: in grossen Steigungen.
2. In schmalen Quartierstrassen, beim Abbiegen, bei
Gang: übersichtlichen «Kein Vortritt» oder «Rechtsvortritt». In Steigungen.
3. Im Innerortsverkehr bei guter Übersicht und
Gang: breiten Strassen.
4. Meist ausserorts. Auch innerorts bei guter
Gang: Übersicht und breiten Strassen.
5. Autostrasse und Autobahn. Ausserorts auf
Gang: ebenen, kurvenarmen Strecken.

