

Automobile

Blind für alles

Verwirrt der Satelliten-Navigator den Autofahrer? Unfallforscher warnen vor gefährlicher Ablenkung durch den Info-Überfluß.

Lautilus gleitet der schwarze Fleck über die bunte Fläche des Bordmonitors, entlang einer roten Linie, die eine Straße kennzeichnet. Aus dem mit Wurzelholz überzogenen Armaturenbrett erklingt die Computerstimme des unsichtbaren Navigators: „Nächste Kreuzung rechts abbiegen, dann Ziel erreicht.“

Für 6900 Mark Aufpreis können BMW-Käufer der Siebener-Baureihe seit einigen Monaten den sprechenden Bordlotsen namens Carin („Car Information and Navigation“) installieren lassen. Die Signale, die Aufschluß über die Position des Fahrzeugs geben, kommen aus dem All.

Der von Philips entwickelte Satelliten-Empfänger, versteckt unter der Hutablage im Wagenheck, kann den Standort allerdings nur mit einer Genauigkeit von etwa 100 Metern bestimmen. Die amerikanischen Militärs, die das in Wahrheit viel präziser arbeitende Satellitennetz zur globalen Positionsbestimmung betreiben, erlauben zivilen Nutzern nur diese begrenzte Genauigkeit.

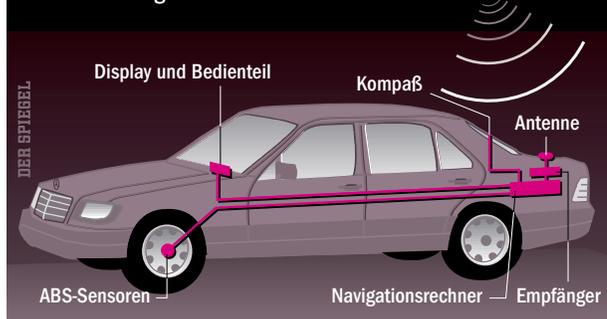
Gezündet mit den Rohdaten von Satelliten, macht sich der Bordcomputer sodann schlauer: Ein Kompaß gibt ihm die jeweilige Fahrtrichtung an, ABS-Sensoren an den Rädern liefern zusätzliche Informationen über jedwede Richtungsänderung.

Diese Daten gleicht der Rechner mit einer auf CD-Rom gespeicherten elektronischen Straßenkarte ab. Alle deutschen Großstädte und das gesamte Fernstraßennetz der Bundesrepublik sind bereits digitalisiert. Im Laufe der kommenden Jahre soll ganz Europa elektronisch erfaßt werden.

Sollte der Fahrer irgendwo zwischen Nordkap und Gibraltar die empfohlene Strecke verlassen müssen, etwa weil ein Stau die Ideallinie verstopft, hilft Carin ihm wieder auf den rechten Pfad. Der Rechner ermittelt den neuen Kurs zum Ziel.

Auf dem Monitor kann sich der BMW-Fahrer ein schlichtes Pfeildia-

Lotse aus dem All Satellitennavigation für Pkw



ßenverlauf oder wesentlich aufwendigere, vielfarbige Landkarten und Stadtpläne in verschiedenen Maßstäben einblenden lassen.

Mit dem bunten Karten-Display, das an die Bildschirm-Weltkarten in manchen Verkehrsflugzeugen erinnert, zielt der Hersteller bewußt auf den Spieltrieb des Kunden. „Gerade auf langen Autobahnfahrten wäre es todlangweilig, immer nur auf einen Pfeil zu sehen, der geradeaus zeigt“, sagt Philips-Sprecherin Lauri Klomp.

Wenig amüsiert zeigten sich die Unfallanalytiker der Deutschen Verkehrswacht über den ablenkenden Zeitvertreib am Steuer. Der gemeinnützige Verein professioneller Mahner teilte kürzlich in einem Rundschreiben mit, „daß die deutlich komplexere Bildschirmanzeige eines elektronischen Navigationssystems die Aufnahmefähigkeit des Autofahrers schnell überfordern und zum Sicherheitsrisiko werden kann“. Wenn sein Blick zum farbenfrohen Monitor abschweife, sei „der Fahrer offenen Auges blind für alles, was um ihn herum geschieht“.

Die bayerischen Navigationspioniere, von den Verkehrswächtern kritisiert, ermahnen ihre Kunden nun zum „verantwortungsvollen Umgang mit der neuen Technik“ (ein BMW-Sprecher).

Durchaus gelegen kommen die jüngst aufgekeimten Bedenken dem Hauptkonkurrenten Mercedes. Der wird im kommenden Frühjahr ein von Bosch-Blaupunkt entwickeltes Navigationssystem anbieten. Es arbeitet nach demselben Prinzip wie das BMW-Modell, aber

ohne den umstrittenen Bildschirm. Der Mercedes-Fahrer wird ausschließlich über Computerstimme und ein Display mit skizzierten Straßenverlauf informiert.

Der Verzicht auf den Landkarten-Monitor spart außerdem Geld. Der Bosch-Lotse soll deutlich weniger als 4000 Mark kosten, etwa halb soviel wie das BMW-System.

An den großen Durchbruch des elektronischen Bordnavigators glaubt man aber bei Mercedes noch nicht. Als Option wird der High-Tech-Apparat vorläufig nur den begüterten Kunden der S-Klasse angeboten.

Ob die wenigen, die sich die teure Innovation leisten können, sie auch tatsächlich brauchen, erscheint fraglich. Am sinnvollsten wäre der Einsatz solcher Anlagen einstweilen in Mietwagen, die oft von Fahrern ohne Ortskenntnis bewegt werden.

Doch die Hersteller preiswerterer Massenaautos halten die teure Orientierungshilfe bislang nicht für durchsetzbar. VW-Entwicklungschef Herbert Schuster: „Für 4000 Mark kann man auch mal in die Landkarte schauen.“ □



Satelliten-Navigator im BMW: Spieltrieb im Visier