

Test: Falk Vision 500 und Falk Vision 700

United Navigation hat mit den beiden Modellen Vision 500 und Vision 700 die Falk-Produktpalette nach oben abgerundet. Das Vision 700 glänzt dabei mit einer echten Neuheit: In Städten zeigt das Gerät die Route auf digitalisierten Luftbildern.



Das Falk Vision 700 ist 120 Millimeter breit, 79 Millimeter hoch und 19 Millimeter dick. Sein Gewicht beträgt 168 Gramm. Das Gerät wird ober- und unterhalb des Bildschirms sowie an den Seiten eingefasst von einer edelstahlfarbenen Blende, die leider nicht so immun gegen Fingerabdrücke ist, wie man es sich wünschen würde. Der 10,8 Zentimeter oder 4,3 Zoll große Bildschirm und der Bildschirmrahmen werden geschützt von einer sehr stark glänzenden Scheibe. Wie unsere Fotos zeigen, spiegelt diese sehr stark. Dazu muss nicht mal die Sonne direkt auf das Display scheinen, es reicht schon, wenn der Fahrer oder die Fahrerin ein helles Oberteil trägt. Im Gegenzug bietet der Bildschirm knackige Farben und klasse Kontraste.

Das Gehäuse ist ordentlich verarbeitet. Unten am Gerät findet man einen Mini-USB-Anschluss, über den man das Navi mit einem PC oder dem Ladekabel verbindet. Daneben ist eine Klinken-

buchse eingebaut im 3,5-Millimeter-Format. Hier steckt man einen Kopfhörer oder die externe TMC-Wurfantenne an. Ebenfalls an der Unterseite findet man einen »echten« Hardware-Schalter, mit dem man das Navi dauerhaft abschaltet. Der normale Einschalter oben rechts am Gehäuse versetzt das Vision nämlich nur in einen Standby-Modus, damit das Gerät nach einer Fahrtpause oder am nächsten Morgen schneller seine eigene Position wiederfindet. Dazu arbeiten im Standby der GPS-Empfänger und der Prozessor mit verringerter Leistung weiter. Weil beides aber Energie verbraucht, hält der Akku in diesem Modus nur ein paar Tage. Bemerkenswert ist die Halterung: Sie stammt erfreulicherweise wieder von HR Autocomfort, dem Erfinder der Saugnapfhalterung, und hält bombenfest an der Frontscheibe. Sie ist erfreulich lang geraten, wackelt aber aufgrund ihrer überragenden Konstruktion mit zwei parallelen

Tragearmen nicht mal auf schlechten Straßen. Bei normaler Montage befindet sich die Displaymitte des Navis 15 Zentimeter vor dem Saugnapf. Das Vision 500 und das Vision 700 werden durch einem starken Magneten auf der Halterung fixiert. Das macht das Entnehmen und Anbringen des Navis sehr komfortabel. Leider handelt es sich um keine Aktivhalterung, so dass man das Ladekabel immer vorher mit dem Navi verbinden muss. Angesichts der Qualität der Autohalterung können wir damit aber gut leben.

Software

Als erstes wollten wir natürlich wissen, wie gut oder schlecht die Luftbilddarstellung im Vision 700 funktioniert. Das Spitzenklassemodell von Falk blendet in Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln, Leipzig, München, Stuttgart, Wien und Graz anstelle der normalen digitalen



Grundsätzlich kann die Navigation auf Basis einer Luftbildaufnahme schon gefallen. Nach einiger Zeit merkt man aber, dass sie für die Orientierung nicht genug Details bietet. Die Kartendarstellung wird bei einer Abbiegung natürlich vergrößert, mehr Bildinformationen kann aber auch der beste Zoom nicht aus den Bildern herausholen.



Hier müssen wir zweimal hintereinander abbiegen. Wir befinden uns an einer recht komplizierten Kreuzung, und ganz ehrlich wäre es uns lieber, wenn die Darstellung noch stärker vergrößert werden würde. Das bringt aber auch nicht mehr Orientierung.



Wir fahren stadteinwärts auf der Prinzregentenstraße. Ohne die Beschriftungen und die markante Umfahrung des Friedensengels würden wir das niemals wissen. Anhand der Luftbilddarstellung jedenfalls nicht.

Straßenkarte echte Luftbilder ein. Im Beispiel München schaltet das Vision 700 schon fünf Kilometer vor der Stadtgrenze auf die Luftbild-

darstellung um.

Die Luftbilddarstellung zoomt automatisch in Abhängigkeit von der Verkehrssituation. Für

unseren Geschmack ist die Darstellung der Luftbilder aber meist zu klein: Eigentlich sind wir gewohnt, dass innerörtliche Abbiegungen bildschirmfüllend gezeigt werden. Das kann das Vision 700 nicht sinnvoll realisieren, weil es den Luftbildern einfach an Auflösung fehlt. Schon bei der maximalen Vergrößerung des Vision 700, wenn die Abbiegung etwa ein Drittel der Bildschirmbreite einnimmt, werden die Luftbilder sehr rasterig. Man kann dann noch Gebäude, Straßen und Grünflächen anhand der Farbe unterscheiden, für die Orientierung bringt diese Darstellung aber nichts mehr.

Bei einem kleineren Maßstab, beispielsweise während der Fahrt auf einer städtischen Einfallstraße, sieht man zwar viel vom Luftbild, aber auch hier sind wir nicht zufrieden: Während der Fahrt kann man nämlich nicht viel von den Inhalten links und rechts der Strecke der aktuellen Position zuordnen. Es ist zwar schön, wenn man Tausende von Häusern im Luftbild sieht, aber wenn die aktuelle Straße größer dargestellt werden würde, wäre uns das lieber.

Den Autozoom kann man leider nicht dauerhaft beeinflussen. Man kann ihn abschalten und den Zoom kurzfristig beeinflussen, auch das ist aber keine dauerhaft zufriedenstellende Lösung.

Wie gesagt sind auf dem Vision 700 Luftbilder von zehn Stadtgebieten gespeichert, das Vision 500 kommt ab Werk ohne diese Luftbilder. Falk bietet in seinem Onlineshop ein Paket aus zwei DVDs, die Luftbilder von ganz Deutschland enthalten. Da kann man sich einzelne Kacheln auf das Gerät übertragen oder bei Bedarf auch ganz Deutschland auf eine 16 GByte große MicroSD kopieren. Bis Ende Juli kosten die Luftbilder nur 19,95 Euro, danach muss man 39,95 Euro bezahlen. Eine passende Speicherkarte kostet um die 35 Euro.

Wissen sollte man noch, dass die Luftbildansicht natürlich nur in der direkten Draufsicht, also im zweidimensionalen Modus funktioniert. Sobald man in ein Gebiet kommt, das von einem Luftbild abgedeckt wird, wechselt das Gerät automatisch von der reinen Karten- auf die Luftbildansicht. Dazu muss aber auch für die normale Kartenansicht der zweidimensionale Modus eingestellt sein. Automatisch vom wohl meist bevorzugten 3D-Modus auf die zweidimensionale Luftbildkarte wechseln kann das Gerät nicht.

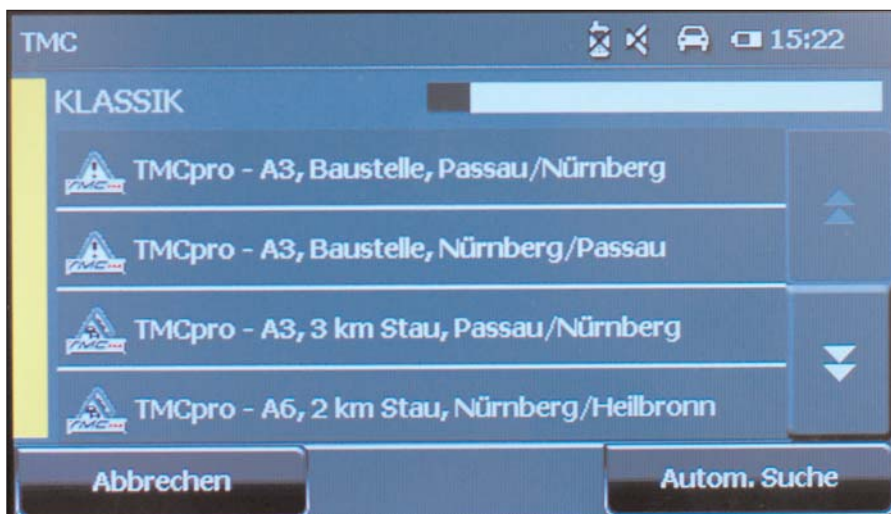
Normale Landkarte

Auf Wunsch zeigen die Vision-Navis die digitale Landkarte zwei- oder dreidimensional. Unseres Wissens nach sind die Falks die einzigen Geräte, die eine dreidimensionale Darstellung mit »Norden oben« zeigen, auch wenn der Sinn dieser Funktion grundsätzlich fragwürdig ist. Auf Wunsch zeigen die Navis auch Hügel, Berge und Täler, und in Städten Denkmäler und bedeutende Bauwerke dreidimensional. Auf Autobahnen werden Ausfahrten und Kreuze sowie realistische Wegweiser in der sogenannten »Echt-Sicht« dargestellt.

Ein so breites Display wie beim Falk Vision hat



Beide Falk-Navis können in Städten besondere Bauwerke auch dreidimensional wiedergeben, so wie hier den Justizpalast. Damit orientiert man sich einfacher und schneller als mit den Luftbildern, was aber dann die ganze Funktion ad absurdum führt.



Niemals Anlass zur Klage: Sie werden kaum etwas besseres finden als den von GNS aus Würselen beigesteuerten Empfänger für TMC - und im Vision 700 für TMC Pro.



Das Navi hat uns den Weg ins Sofitel in der Bayerstraße berechnet. Beachten Sie die Warnschilder für Staus oder andere Verkehrshindernisse. Mit der Taste rechts oben könnten wir uns alternative Strecken berechnen lassen.

immer den Nachteil, dass die Flächen links und rechts der berechneten Route nicht richtig genutzt werden. Beide Falks verfügen deswegen über eine Splitscreen-Funktion, die das Display im Verhältnis zwei zu eins aufteilt. Die rechte

Hälfte zeigt dann wahlweise einen übergroßen Richtungspfeil oder einen separaten Kartenausschnitt, der beispielsweise mehr von der gesamten Strecke zeigt.

Der Bildschirm wird in jedem Modus automa-

tisch auf einen Nachtmodus umgeschaltet. Das erfolgt aber nicht helligkeitsgesteuert, sondern in Abhängigkeit vom jeweils errechneten Sonnenauf- und -untergang. Auch in Tunnels reduziert das Gerät die Displayhelligkeit, damit der Fahrer nicht geblendet wird.

Die Sprachausgaben der beiden Falk-Navigationsgeräte sind sehr gut. Die Ansagen sind sehr angenehm, gut verständlich und immer rechtzeitig. Das Gerät bietet auch eine Sprachsteuerung, die nicht überragend, aber ordentlich funktioniert.

Innere Werte

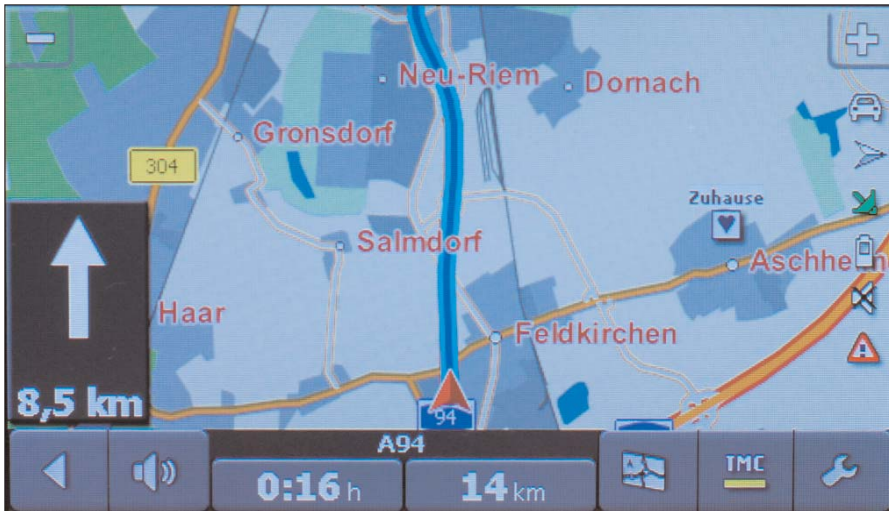
Das Falk Vision 500 und das Falk Vision 700 werden natürlich mit Kartenmaterial von ganz Europa geliefert. Die von Navteq gelieferten digitalen Landkarten decken ganz West- und Mitteleuropa ab, ausgenommen sind lediglich Malta und Island. Dafür sind im Südosten auch Griechenland und die Türkei enthalten. Russland gibt's nicht, die Ukraine und Weißrussland sind aber drin. Damit deckt Falk exakt 42 Länder ab. Die ab Werk installierte Landkarte stammt vom zweiten Quartal 2010. United Navigation bietet für das kleinere Modell Vision 500 wie fast alle Hersteller eine Garantie auf die beim Kauf aktuellste Karte, die bei Falk auch erfahrungsgemäß sehr zuverlässig funktioniert. Beim Vision 700 sind alle Kartenupdates in den ersten beiden Jahren kostenlos. Damit kann man sich insgesamt acht Mal eine neue digitale Landkarte gratis aus dem Internet herunterladen.

Falk proklamiert für die beiden Vision-Geräte auch eine lernende sowie tages- und uhrzeitabhängige Navigation. Der »Lerneffekt« beruht auf der Falk-Technologie, dass tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeiten aller Falk-Navis beziehungsweise -Besitzer gesammelt und in das Kartenmaterial integriert werden. Die Ausweitung dieser Funktion auf Durchschnittsgeschwindigkeiten, die abhängig sind vom Wochentag und von der Uhrzeit ist da eigentlich nur eine Verfeinerung. Überraschenderweise proklamiert Falk, dass die selbst gesammelten Durchschnittsgeschwindigkeiten besser und aktueller wären als die Traffic Patterns von Navteq.

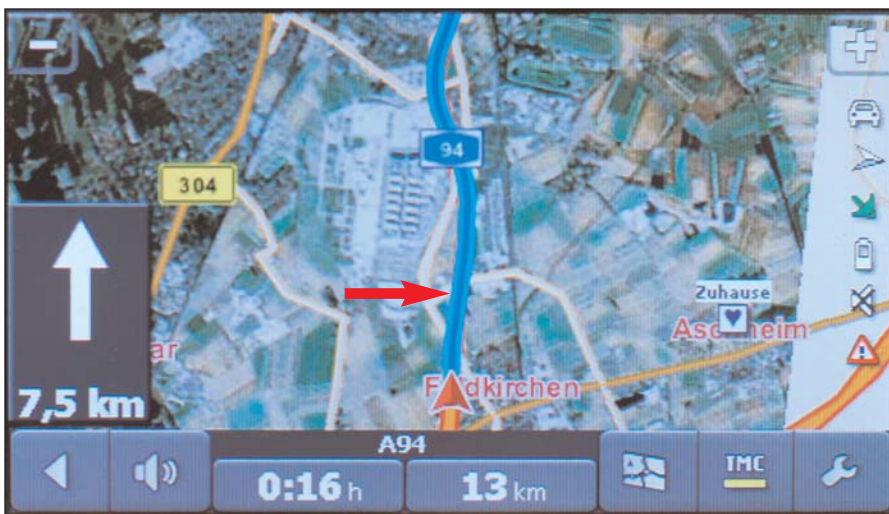
Zieleingabe

Die Bestimmung des Ziels kann auf verschiedene Arten erfolgen. Sie geben entweder klassisch die Adresse ein, benutzen den frei belegbaren »Nach Hause«-Knopf, wählen eines aus einer Liste Ihrer Lieblingsziele, eines aus der Liste der letzten Ziele, suchen das Ziel auf der Karte oder in der Sonderzielenbank oder Sie geben die geographischen Koordinaten ein.

Die Adresseneingabe ist gut gelöst, wenn wir uns auch ein wenig größere virtuelle Buchstaben-tasten wünschen würden. Die 26 Tasten mit Buchstaben benutzen nur die Hälfte des Breitbildschirms, was noch verbesserungswürdig ist. Und dass für die Eingabe von Postleitzahlen



Wir fahren stadteinwärts auf der A94. Sobald wir die orangefarbene Bundesstraße direkt vor uns überquert haben, schaltet das Gerät um auf Luftbilddarstellung.



Links vorab sehen wir das Münchner Messegelände. Die Darstellung ist jetzt so klein, dass man kaum etwas erkennt. Das Bild unten zeigt die nächste Anschlussstelle, die wir hier ausnahmsweise mit dem roten Pfeil markiert haben. Diese Anschlussstelle finden Sie im Bild unten.



Die Anschlussstelle müssen wir einfach nur gerade durchfahren, trotzdem kommt das Navi stark in die Karte hinein. Wie gesagt bringt das für die Orientierung aber nicht viel.

zahlen oder Hausnummern nur ein winzig kleines Feld benutzt werden kann, ist eigentlich nicht mehr aktuell. Die letzten beiden Einträge werden immer in einer Auswahlliste angezeigt, was sehr praktisch ist, wenn man mehrere Ziele im gleichen Ort ansteuern muss.

Die Sonderzieldatenbank können sie nach POIs

absuchen um Ihren aktuellen Standort, um das aktuelle Ziel, um eine beliebige Adresse, in der Nähe eines der vorher eingegebenen Lieblingsplätzen, in der Nähe eines Sonderziels oder rund um einen beliebigen Punkt, den Sie direkt in der digitalen Landkarte. Vor allem die Suche nach einem Sonderziel in der Nähe eines anderen

Sonderziels gefällt uns im praktischen Einsatz in der Großstadt sehr: Damit findet man in Sekunden das nächste Parkhaus ums Kino. Der Umfang der Sonderzieldatenbank ist gegenüber dem normalen Navteq-Standard leicht erweitert, dafür fehlen aber nach wie vor Geldautomaten außerhalb von Städten. Ein Problem mit Tradition bei Falk sind die unflexiblen Suchradien: Liegt ein Sonderziel rund um die Stadt A außerhalb eines vom Hersteller vorgegebenen Suchradius, findet es das Navi einfach nicht.

Routenführung

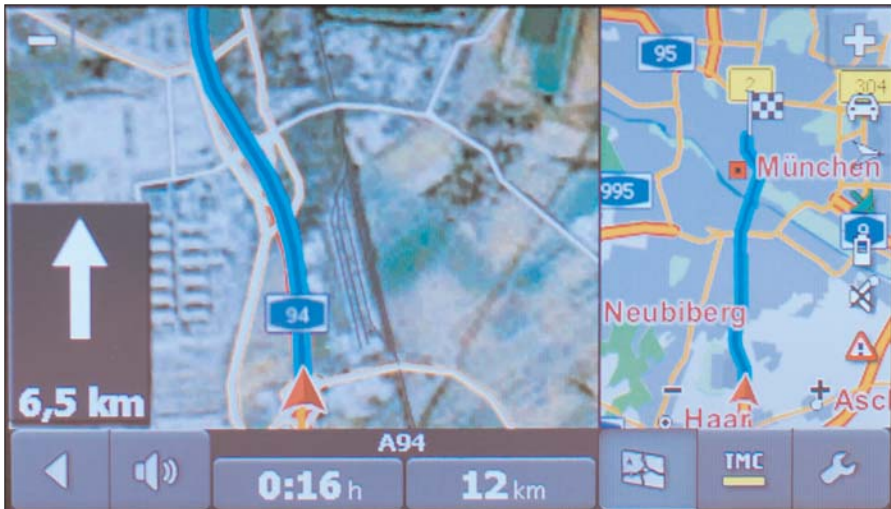
Die Falk-Navis gehören zu den wenigen Geräten, die bei der Berechnung von Routen zwischen vignetten- und mautpflichtigen Straßen unterscheiden. So ist es beispielsweise möglich, durch Österreich oder die Schweiz eine vorhandene Vignette zu berücksichtigen, aber Abschnitte, auf denen eine zusätzliche Maut kassiert wird, zu vermeiden. Ebenfalls vermeiden kann man Autobahnen, Fähren und Tunnel.

Das Navi berechnet je nach Wunsch Routen für PKW, Motorrad-, Fahrradfahrer oder Fußgänger. Im PKW-Modus unterscheidet das Gerät weiterhin zwischen einer schlaun, einer schnellen, einer kurzen und einer ökonomischen Route. Die »schlaue« Route berücksichtigt die bereits angesprochenen tages- und uhrzeitabhängigen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Die ökonomische Route ist ein Mittelding zwischen der schnellen und der kurzen. Sie ist aber absolut brauchbar, weil die Straßenauswahl definitiv sinnvoll ist.

Nach der ersten Routenberechnung darf sich der Anwender auf Wunsch zwei Alternativstrecken zeigen lassen, die dann mit Länge und Fahrzeit auf einer Übersichtskarte gezeigt werden. Durch einen Druck auf die jeweilige Variante wählt man diese aus.

Die Berechnungsgeschwindigkeit ist sehr hoch, hier könnten sich einige Mitbewerber eine dicke Scheibe abschneiden. Die Routen waren grundsätzlich sinnvoll und nachvollziehbar. Die schnellen Routen sind ein wenig autobahnlastig, aber wenn man gerne mit eingestelltem Tempomat über die Autobahn düst, wird man sicher schnell warm damit. Die ökonomischen Routen sind weniger autobahnlastig und benutzen gerne auch Bundes- und Landstraßen.

Stadt Aktiv nennt Falk seine relativ exklusive Möglichkeit, S-, U-, und Straßenbahnen sowie Busse in die Routenberechnung einzubeziehen. Leider kennt das Gerät aber wie seine Vorgänger keine Fahrpläne, so dass man nur Verkehrsmittel einbeziehen sollte, die wirklich regelmäßig fahren. Sonst kann es Ihnen passieren, dass Sie nachts mal 20 oder 30 Minuten auf den nächsten Bus warten. Auch Umsteigezeiten berücksichtigt das Gerät nicht, so dass Stadt Aktiv in der Praxis das gleichzeitige Studium des Streckenplanes nicht überflüssig machen kann. StadtAktiv funktioniert in Deutschland in Augsburg, Bergisch Gladbach, Berlin, Bielefeld,



Die Splitscreendarstellung, die beide Vision-Navis beherrschen, zeigt einfach nur zweimal »die gleiche Karte«, erlaubt aber unterschiedliche Zoom-Stufen. Dieses Feature ist sehr praktisch.



Wir passieren den Englischen Garten, einer der größten Parkanlagen der Welt. Beachten Sie die Differenz zwischen den Wegen in den Luftbildern und den Wegen im digitalen Kartenmaterial. Und beachten Sie den eigenwilligen Richtungspfeil an der linken Seite.

Bochum, Bonn, Bottrop, Braunschweig, Bremen, Chemnitz, Cottbus, Darmstadt, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Erfurt, Essen, Frankfurt a.M., Freiburg, Fürth, Gelsenkirchen, Gera, Hagen, Halle a.d. Saale, Hamburg, Hannover, Heidelberg, Heilbronn, Herne, Jena, Karlsruhe, Kassel, Köln, Krefeld, Leipzig, Leverkusen, Ludwigshafen, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Mönchengladbach, Mülheim a.d. Ruhr, München, Neuss, Nürnberg, Oberhausen, Offenbach a.M., Paderborn, Pforzheim, Plauen,

Potsdam, Recklinghausen, Rostock, Solingen, Stuttgart, Ulm, Wiesbaden, Wuppertal und Würzburg. In Österreich sind Graz, Innsbruck, Linz, Salzburg, Wien und Wiener Neustadt erfasst, und in der Schweiz Aarau, Basel, Bern, Biel/Bienne, Genf, Köniz, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Thun, Winterthur sowie Zürich.

TMC und TMC Pro

Im Falk Vision 500 und Vision 700 ist ein TMC-Empfänger mit Hilfsantenne fest eingebaut. Die Copyright-Informationen im Gerät sagen, dass dieser Bestandteil vom Spezialisten GNS aus

Würselen bei Aachen geliefert wird. Grundsätzlich spricht dieser Hersteller für höchste Qualität, wie wir auch bei diesem Testgerät wieder merken. Wirklich abseits vom Schuss empfiehlt es sich, die mitgelieferte 160 Zentimeter lange Wurfantenne zu verwenden, wir konnten aber immer darauf verzichten.

Das Vision 700 empfängt das kostenlose öffentlich-rechtliche TMC und auch TMC Pro (neuerdings umbenannt in Navteq Traffic). Das Vision 500 empfängt ab Werk nur das normale TMC, kann aber gegen Aufpreis für TMC Pro freigeschaltet werden.

Fazit

Die Routenberechnung des Vision 700 und des Vision 500 ist wie bereits beschrieben einwandfrei. Die große Neuerung des Vision 700 kann aber seinen Reiz nicht entfalten: Mit echten Luftbildern zu navigieren, liest sich natürlich erst mal klasse, und die ersten Fahrten findet man sicher auch toll. Mit der Zeit merkt man aber, dass die Luftbilder als wirkliche Orientierungshilfe zu grob sind. Man kann zwar unterscheiden, wo Straßen, Gebäude oder Grünflächen liegen, aber das kann man anhand der sonst angezeigten Digitalkarte genauso. Reizvoll wird die Luftbildansicht nur bei Überlandfahrten, wenn man wirklich große Objekte sehen könnte, wie beispielsweise ein Messegelände oder natürliche Landmarks wie einen Berg oder einen größeren See. Gerade diese Objekte sind serienmäßig aber nicht enthalten.

Ein weiteres Minus gibt's für die altmodische Benutzeroberfläche. So werden wir mindestens ins nächste Jahr warten müssen, bis Falk ein wenig attraktivere und modernere Zeichensätze und ein wenig mehr Farbe verwendet wird. Da steckt ja auch was dahinter: Mit mehr Farbe könnte man die Bedeutung der verschiedenen Tasten viel schneller erfassen. Dafür bieten beide Falks den Vorzug, dass man die Buttons in allen Menüs individuell anordnen kann.

Grundsätzlich sind das Vision 500 und das Vision 700 zwei grundsätzliche Navigationssysteme, die wir besonders Stadtbewohnern aufgrund der serienmäßigen ÖPNV-Berücksichtigung absolut ans Herz legen können. Vielfahrer werden die beiden Navis aufgrund ihres sehr guten Kartenmaterials von Navteq, der Splitscreendarstellung, der guten Wiedergabe von Autobahnkreuzen und -ausfahrten, des hervorragenden TMC-Empfängers und der überragend schnellen Routenberechnung schätzen.

Geschwindigkeit der Routenberechnung in Sekunden	
15 km	9,4
30 km	7,4
100 km	8,5
500 km	10,6
1200 km	14,6
2400 km	15,7

Das Falk Vision 500 und das Falk Vision 700 berechnen extrem schnell auch lange Routen. Wir vermuten, dass sie ab einer bestimmten Distanz nur noch Autobahnen berücksichtigen, in unseren Tests war das aber kein Nachteil.

www.navi-magazin.de
Navis, GPS & Co. für Profis

Falk Vision 500

GUT BIS SEHR GUT
Getestet 8/2010

www.navi-magazin.de
Navis, GPS & Co. für Profis

Falk Vision 700

GUT BIS SEHR GUT
Getestet 8/2010

Modell	Hersteller	Falk
	Modell	Vision 500 / Vision 700
	Kaufpreis	289,95 Euro / 329,95 Euro
Karten	Karten im Gerät installiert	42 Länder Europas
	Kartenhersteller	Navteq
	Aktualität der Karten	2. Quartal 2010
	Kostenlose Kartenaktualisierungen	Falk Vision 500: 1 Update 30 Tage nach Kauf gratis, 2-Jahres-Abo 29,95 Euro Falk Vision 700: Acht Updates in 2 Jahren Monaten kostenlos
Hardware	Displaygröße	4,3 Zoll oder 10,9 Zentimeter
	Akkulaufzeit	97 Minuten
	Anschluss für GPS-Antenne	nicht vorhanden
	Bauart TMC-Empfänger und -Antenne	Empfänger und Hilfsantenne in Navi eingebaut, Zusatzantenne als Wurfantenne
Darstellung	2D-Darstellung / 3D-Darstellung	Ja / Ja
	Tag-Nacht-Umschaltung automatisch / manuell	Ja / Ja
	Zusätzlich manuelle Helligkeitseinstellung	Ja
	Automatischer Kartenzoom	Ja
	Zielführung per Sprachausgabe	Ja
	Sprachausgabe mit Straßennamen	Ja
	Anzeige von Distanz / Ankunftszeit / Fahrzeit	Ja / Ja / Ja (aber immer nur zwei Angaben!)
	Anzeige Geschwindigkeit / Höhe	Ja / Ja
	Anzeige Straßennamen aktuell / nächster	Ja / Ja
Kompassmodus	Nein	
Routenoptionen	Schnellste Route / Kürzeste Route	Ja / Ja / Schlaue Route / Ökonomische Route
	Vermeiden von Autobahnen / Mautstrecken / Fähren	Ja / Ja / Ja / vignettenpflichtige Straßen
	Routenanpassung nach Verkehrsmeldungen	Vollautomatisch oder nach Bestätigung durch den Anwender
	Geschwindigkeitsprofile	PKW, Motorrad, Fahrrad, Fußgänger
	LKW- oder Anhängermodus	Nein
	Dauerhafte Eingabe von Straßensperren	Ja
	Aktuelle Straße umfahren	Ja
	Stauinfos über TMC / TMC Pro	Ja / Ja (Vision 500: TMC Pro gegen Aufpreis)
	Stauinfos über eigenen Übertragungsweg	Nein
	Routenplanung möglich	Ja
Routeninfo vorab in Text / Bild	Ja / Ja	
Zieleingabe	Zwischenziele möglich	Ja
	Automatische Streckenoptimierung mit mehreren Zielen	Nein
	Zieleingabe Ort -> Straße -> Hausnummer	Ja
	Zieleingabe PLZ -> Straße -> Hausnummer	Ja
	Zieleingabe mit Koordinaten	Grad/Minuten/Sekunden, Grad/Minuten mit Komma, Grad mit Komma
	Zieleingabe aus Sonderzielliste	Ja
	Sonderziele um aktuellen Standort	Ja
	Sonderziele an frei einzugebenden Ort	Ja
	Sonderziele am Ziel	Ja
	Sonderziele entlang der Route	Ja
	Erkennung gleichnamiger Straßen in einem Ort	Ja
	Erkennung gleichnamiger Orte	Ja
	Ausblendung unpassender Buchstaben in Eingabemaske	Ja
	Ausblendung unpassender Listeneinträge	Einblendung der in Frage kommenden Möglichkeiten
	Zieleingabe mit Fuzzy-Logik	Nein
	Zieleingabe ohne Umlaute oder Sonderzeichen	Ja
Zieleingabe aus der Karte	Ja	
Zieleingabe aus Liste früherer Ziele	Ja	
Schnell Tasten für Zieleingabe	Eine	
Multimedia	Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Ja
	UKW-Modul sendet Sprachanweisungen an Autoradio	Nein
	Bluetooth-Modul sendet Sprachanweisungen an Autoradio	Nein
	DVB-T-Empfänger	Nein
	Video-Eingang	Nein
	Kopfhörer-Ausgang	Ja
	Wiedergabe von Bilddateien	Ja
	Wiedergabe von Musikdateien	Ja
Wiedergabe von Videodateien	Nein	