



Doris Kortus-Schultes (Autor)
Auto und Geschwindigkeit

*Analyse geschlechterspezifischer Unterschiede in Faszination und
Emotion auf einem Formel 1-Parcours*

Schriftenreihe: Kompetenzzentrum Frau und Auto
Doris Kortus-Schultes (Hrsg.)

kompetenz
zentrum
**frau
und
auto**

Band 5: Auto und Geschwindigkeit

Analyse geschlechterspezifischer Unterschiede
in Faszination und Emotion auf einem
Formel 1-Parcours. Ableitung von Wertangeboten.

Autoren: Angelika Jäger, Franziska Klein, Silke Blüthen,
Elisabeth-M. Giudice, Mourad Kadimi, Johannes Kopper, Helmut Ly



Cuvillier Verlag Göttingen
Internationaler wissenschaftlicher Fachverlag

<https://cuvillier.de/de/shop/publications/1013>

Copyright:

Cuvillier Verlag, Inhaberin Annette Jentzsch-Cuvillier, Nonnenstieg 8, 37075 Göttingen, Germany
Telefon: +49 (0)551 54724-0, E-Mail: info@cuvillier.de, Website: <https://cuvillier.de>

1 Einleitung: Formel 1 Simulation mit 56 teilnehmenden Probanden

Nüchtern betrachtet ist Geschwindigkeit eine physikalische Größe, die angibt wie schnell ein Körper seine Lage gegenüber einem Bezugspunkt verändert. Sprich: Was für eine Wegstrecke s pro Zeit t das Objekt zurück legt. Diese wissenschaftliche Definition gibt jedoch keine Auskunft darüber, dass Geschwindigkeit seit jeher auf den Menschen eine erhebliche Faszination ausübt. Nicht umsonst fiebern Millionen von Menschen dem rasanten und adrenalingeladenen Formel 1 Rennzirkus entgegen. Die Bedeutung der Geschwindigkeit ist für die Automobilindustrie von hoher Bedeutung, wie auch Harald Belker³ in seinem Artikel „Faszination Geschwindigkeit“ ausführt.

Die Freude an der Geschwindigkeit in einem Rennen hängt von vielen Faktoren ab. Sie ist „nicht nur eine Frage der Motorleistung“⁴. Was aber macht genau diese Freude und Emotionen aus? Und wie können diese einer wissenschaftlichen Erfassung und Überprüfung zugeführt werden? Das waren die Fragen, die das Forschungsdesign der vorliegenden Studie motivierten: Welche geschlechterspezifischen Emotionen gibt es in Verbindung mit automobiler Geschwindigkeit? Wie können sie gemessen werden?

In einem Forschungsprojekt haben daher Studierende des Master-Studiengangs der Hochschule Niederrhein im Sommersemester 2009 eine Rennsimulation mit insgesamt 56 teilnehmenden Probanden durchgeführt. Dabei konnte anhand der nach der einschlägigen wissenschaftlichen Literatur entwickelten quantitativen und qualitativen Protokolle zu jedem einzelnen Probanden in der Formel 1-Rennsimulation (Barcelona Parcours) nachgewiesen werden, dass Emotionen erfasst werden können und dass sie Unterschiede zwischen den Geschlechtern, aber auch in den Altersgruppen aufweisen.

³ Belker, H.: Faszination Geschwindigkeit; in: Stüwe, B. et al.: Faszination. Marketing im Wechselbad der Gefühle; Gabler Verlag, Wiesbaden 2003; S. 62-71

⁴ Löwer, C.: Anlächeln gegen die Baisse. Damit sich Autos besser verkaufen, analysieren Techniker den Spaß am Steuer; aus: Süddeutsche Zeitung Nr. 9, 24./25.1.2009, S. V2/11

1.1 Ziel der Untersuchung

Das Ziel der vorliegenden Studie ist eine Dokumentation zur Fragestellung: Gibt es Emotionen in Verbindung mit Geschwindigkeit? Hierbei werden ausführliche Ergebnisse über die Freude, aber auch Ängste oder Ärger während der Simulation protokolliert. Der vorliegende Bericht offenbart die vielfältigen Facetten der Reaktionen während einer Fahrsimulation. Des Weiteren zeigt er Gemeinsamkeiten und Unterschiede im Wettbewerbs- und Fahrverhalten zwischen Männern und Frauen auf.

1.2 Ausgangssituation

Es wird eine Rennsimulation eingesetzt, in der die Probanden eine ihnen unbekannte Teststrecke zu absolvieren haben. Die Emotionen der Probanden werden mit Hilfe von Videoaufzeichnungen sowie qualitativen Beobachtungsprotokollen sowie einem soziodemografischen Erfassungsbogen zur Selbstauskunft eines jeden Probanden dokumentiert. Die Auswertung des umfangreichen und methodisch reichhaltigen Materials erlaubt es festzustellen, welche Reaktionen der Parcours in den jeweils unterschiedlichen Situationen bei den Probanden auslöst.

Um die Beobachtungsprotokolle zu erstellen und auch den soziodemografischen Erfassungsbogen zu konzipieren, wurde vorab eine detaillierte Durchsicht einschlägiger Literatur vorgenommen, die neben der Soziologie-Geschichte des Autos und der Historie des Autofahrens in verschiedenen Kulturen auch mehrere konzeptionelle Ansätze zur Ableitung von Hypothesen einschloss.

Für die praktische Ausführung der Studie wurde ein Konzept entwickelt, das die Videoaufzeichnung eines jeden Probanden-Durchlaufs, die Protokollierung von Beobachtungen des Probanden während der Rennsimulation anhand standardisierter Erhebungsbögen sowie eine persönliche Selbstauskunft zur soziodemografischen Erfassungs beinhaltete.

Die so von jedem einzelnen Simulationsdurchlauf gewonnenen Daten wurden unter Einsatz des Statistikprogramms SPSS erfasst, aufbereitet und ausgewertet. Die zuvor formulierten Hypothesen konnten dann in der Auswertung verifiziert oder falsifiziert werden.

1.3 Simulator

Bei dem Testobjekt handelt es sich um eine Rennsimulation für Personal Computer mit dem Namen *rFactor*. In dieser Simulation ist der Spieler in der Situation, dass er wetteifernd mit anderen Fahrern einen Rennwagen in einem wirklichkeitsgetreuen Umfeld steuert und ins Ziel fährt. Die gefahrene Strecke entspricht einem Rennparcours der Formel 1-Rennstrecke in Barcelona. Die Simulation stellt den Anspruch, die derzeit realistischste Rennsimulation zu sein. Sie ist so aufgebaut, dass sie jedes „vierrädrige Kraftfahrzeug“ simulieren kann.⁵

Der Proband sitzt in einem Buggy und steuert die Simulation über das Lenkrad. Im Fußraum befinden sich Gas- und Bremspedal wie in einem herkömmlichen Auto. Die Fahrstrecke sieht er aus der Perspektive des Autofahrers vor sich. Er sieht immer nur die jeweilige Fahrsituation, hat jedoch keine Vorausschau über die gesamte Fahrstrecke.

Wie in Abbildung 1 ersichtlich, besteht das Testobjekt aus einem Chassis, in welchem neben dem Lenkrad auch Schaltung und Kupplung installiert sind. Durch die Nachahmung einer Cockpit-Ansicht (siehe Abbildung 3) soll eine möglichst realistische Fahrsituation abgebildet werden. Für die Erhebung fährt jeder Proband mit Automatikgangschaltung jeweils zwei Runden auf der Formel 1 Rennstrecke in Barcelona. Ein Überblick über die Fahrtstrecke zeigt Abbildung 2.

Die Zeit für eine Runde auf dem Parcours beträgt zwischen 1:20 Minuten und 2 Minuten, je nach Können des jeweiligen Fahrers.

⁵ vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Rfactor>; Zugriff 07.06.2009



Abb. 1: Buggy



Abb. 2: Fahrstrecke



Abb. 3: Cockpitsicht

1.4 Ablauf und Aufgabenverteilungen im Versuch

Der Versuch wird im Foyer des Fachbereichs 08 Hochschule Niederrhein in Mönchengladbach durchgeführt. Ziel ist die Erhebung unter Laborbedingungen. Daher wird ein separater Bereich des Foyers mit Stellwänden abgetrennt, damit der jeweilige Proband nicht durch Umgebungsgeräusche und -geschehnisse beeinflusst wird. Es sollen möglichst keine externen Einflüsse die Beobachtungsergebnisse verzerren.

Zur Erhebung wird ein Methoden-Mix aus verschiedenen Beobachtungsverfahren eingesetzt:

- zur Aufzeichnung der Ereignisse sind zwei Kameras installiert. Zu einem wird die Reaktion des Probanden aufgezeichnet, zum anderen verfolgt die zweite Kamera parallel die jeweils vom Probanden absolvierte Fahrstrecke. So sollen spätere Korrelationen zwischen emotionaler Reaktion und spezifischer Fahrsituationen möglich werden.
- Parallel zur medialen Aufzeichnung werden Beobachtungsdaten händisch in Beobachtungsbögen eingetragen.

Die Beobachtung findet offen statt, da die Probanden über die Anwesenheit der Beobachter informiert sind. Es findet eine teilnehmende Beobachtung statt, da auch der Moderator selbst in der zu beobachtenden Situation aktiv ist. Wie Naderer⁶ in ihrem Aufsatz „Auswertung und Analyse von qualitativen Daten“ schreibt, beschränkt sich die Beobachtung nicht nur auf die Erfassung der Körpersprache, sondern auch auf verbale Äußerungen der Probanden, da Körpersprache nur im Kontext mit verbalen Daten richtig interpretiert werden kann.

Der Ablauf des Versuchs ist schematisch aus Abbildung 4 zu entnehmen. Zunächst wird der Proband im Empfangsbereich begrüßt und in den abgesperrten Bereich geführt, wo der Simulator aufgebaut ist. Dort übernimmt der Moderator und weist den Probanden in die Simulation ein. Während der Simulation beobachten ein Beobachter und der Moderator den jeweiligen Versuchsteilnehmer. Weiterhin werden Simulationsdaten durch einen sog. Technikbeauftragten erfasst. Nach Beendigung der Simulation wird der Teilnehmer durch den Moderator zum sog. Interviewer geführt, der dann abschließend die soziodemografischen Daten des Versuchsteilnehmers aufnimmt und ihn verabschiedet.

⁶ Naderer, G.: Auswertung & Analyse qualitativer Daten; in: Naderer, G; Balzer, E. (Hrsg.): Qualitative Marktforschung in Theorie und Praxis; Gabler Verlag, Wiesbaden 2007; S. 363-391