

De Zumo 660: de perfecte motornavigators?

De Zumo 660: de perfecte motornavigators?

Tekst: Hans Vaessen, Martin Westerink, Jan Kruithof Foto's: Martin Westerink

In de promotor van juni kon je er al kort over lezen: samen met navigatiespecialist Waypoint hebben we de nieuwe Zumo 660 uitgebreid aan de tand gevoeld. Om een antwoord te vinden op de vraag of het nu wel of niet de ultieme motornavigators is. Om maar met de deur in huis te vallen: het antwoord is hoogstwaarschijnlijk 'ja'.



Het voorbehoud in het antwoord zit 'm erin dat de 660 op moment van schrijven van dit verhaal een beetje een valse start doormaakt. De levering komt met horten en stoten op gang, heeft zelfs even stil gelegen. Dat laatste heeft te maken met fouten in de interne software van het toestel.

Nu maakt Garmin er een 'goede gewoonte' van de eerste gebruikers als proefkonijn te gebruiken. Met als gevolg dat die groep te maken krijgt met bugs in het apparaat. Op zich is dat niet ongebruikelijk en zie je het meer in de markt van consumentenelectonica. En het heeft ook wel een functie: duizenden gebruikers zullen immers meer ontdekken dan 'engineers' achter het bureau. Vervolgens is het natuurlijk wel zaak dat Garmin snel reageert op signalen vanuit die gebruikers, maar op dat punt hebben ze gelukkig een goede naam.

De valse start zat 'm er in dat er een wel heel storende bug zat in de eerste modellen. Voor ingewijden: het toestel ging elke route die vanuit Mapsource naar het toestel geladen werd herberekenen, met groot risico op veranderingen in de route. Iets dat de ervaren gps-gebruiker beslist NIET wil. Daarmee 'degradeerde' Garmin zich feitelijk tot het niveau van de TomTom, die dit euvel al sinds jaar en dag kent.

Gelukkig hebben we inmiddels een firmware update mogen testen waarmee dit probleem opgelost wordt. En ook al zijn er nog wat foutjes in de software: het ziet er goed uit. Sterker: het ziet er zéér goed uit. Want Garmin heeft zelfs in het verleden gegraven en verschillende functies uit de Streetpilot-tijd opnieuw in de Zumo geïntegreerd. Daarover later meer.

Strak gelijnd

Maar eerst even over het toestel zelf. Vergelijk hem met de Zumo 550 en hij ziet er anders uit. De 550 is wat 'stoerder', lijkt meer ontworpen voor de motor. De 660 is strak gelijnd, duidelijk gebaseerd op autonavigatie. Maar dan met een iets dikkere kast (om 'm waterdicht te maken). De 660 heeft geen bedieningsknoppen (alles moet via het touchscreen). Daar staat tegenover dat het breedbeeld is.

En ja: over die knoppen weten we dat Waypoint daar heel eigenwijs en stellig over kan zijn. Ooit ontwikkelden ze immers zelf een speciale knoppenkast voor de Streetpilot. Of ze dat ook voor de 660 gaan doen? Zie verderop.

Geen schroefje

De motorsteun is weer van hoge Garmin-kwaliteit. Met een voordeel en een nadeel. Voordeel is dat we afzijn van het befaamde schroefje dat ons sinds het streetpilot2610 tijdperk plaagde: een borgingsschroefje dat op zich goed functioneerde, maar met het ouder worden van de oogjes, zeker in de schemering, toch knap lastig los te draaien was. Gelukkig waren er mede-rijders die www.slimschroefje.nl bedachten om dat probleem op te lossen. Dat is met de 660 dus niet meer nodig: die heeft geen schroefje maar een schuifje. En dat functioneert prima.

Een nadeel is er ook. De voedingskabel vertakt veel later naar voeding, audio en TMC, waardoor de kabel nabij het toestel vrij veel aders bevat. Dat maakt het lastig, zonet onmogelijk, er een plug tussen te zetten. Waarom zou je dat willen? Nou, vooral als je het toestel ook op een andere motor wilt kunnen gebruiken en niet voor beide motoren een aparte steun en voedingskabel wilt kopen (want dat loopt in de papieren). Daar ligt dus weer een mooie uitdaging voor Waypoint, misschien wel www.slimkabeltje.nl?

Bevestigen gaat op de bekende manier: standaard meegeleverd is de RAM-mount. Op ruim de helft van de motoren werkt dat prima, voor de rest zijn er alternatieve oplossingen. Soms mooier en/of beter dan standaard. Zo zit bij de Pan 1100 het toestel standaard aan de linkerkant op het stuur, maar het kan ook midden boven de klokken. Wel zo veilig, maar dat dan ook wel even zo'n 100 euro extra. Terug naar het toestel zelf. Even kijk naar 'de roots'.



Voor wie 'm nog niet kent: de Zumo kent een 'gewoon' autonavigatiesysteem als basis. Net zoiets als de TomTom dus. TomTom is marktleider in Europa; en uiteraard vooral in Nederland superbekend. Ten koste van de bekendheid van Garmin, terwijl Garmin toch echt wereldmarktleider is. Dat Amerikaanse bedrijf maakte al ruim twintig jaar geleden GPS-jes, maar dan voor op de boot. En dat komt ons dan weer

goed uit, want daardoor zijn ze waterdicht. En da's wel handig op de motor.

Vervolgens maakten ze apparaatjes voor avonturiers die de bergen ingingen. Die lui hadden software nodig om hun route met waypoints van tevoren te kunnen uitstippelen. En zo werd Mapsource geboren. Een kleine tien jaar terug verscheen de Streetpilot III. De godfather van alle mobiele autonavigatiesystemen. En inderdaad: ook waterdicht.

Maar in die tijd waren geheugenchipjes nog duur. In de geheugenstick van de Streetpilot III paste net de Benelux; voor een rit naar de Eifel moest je nieuwe kaarten laden. En daarvoor was dan weer software nodig. Garmin had tóch mapsource al en dus werd dat programma ook bij de Streetpilot gedaan. Was helemaal niet bedoeld om routes te maken en kon ook niet echt goed. Maar na wat tips vanuit, jawel, Waypoint paste Garmin Mapsource aan en was de ideale combinatie geboren: een waterdicht toestel, goed te bevestigen en bovendien met software om routes te maken.

Opvolger van de Streetpilot III was de 2610. Veel sneller, groter geheugen en bovendien met touchscreen. Voor de 2610 ontwikkelde Waypoint de 'perfect cradle', de extra knoppen voor bediening tijdens het rijden. Die cradle was bovendien een wereldprimeur met bluetooth op de motor. Jawel: wat tegenwoordig bijna standaard in de helm zit werd ook bij onze vrienden in Notter uitgevonden! Binnen twee jaar nadien kwam Garmin met de 2720 en 2820 (met bluetooth). Geweldige toestellen met een wereld aan mogelijkheden, maar daardoor toch ook wat complex qua bediening. Met de Zumo500 en 550 die vervolgens kwamen, hebben ze dat weten op te lossen: een handzaam toestel dat heel intuïtief te bedienen is. Maar daarmee toch enkele instelbaarheden mist die de Streetpilots wel kenden.



Terug van weggeweest

Op de 660 zijn, we zeiden het al, enkele van die dingen weer heel slim teruggebracht. Denk bijvoorbeeld aan instelbare datavelden. Als je in de auto rijdt, is de aankomsttijd van belang. Op de motor hangt dat helemaal af van de kramp in je polsen en de hoeveelheid terrasjes onderweg. Dan wil je de afstand kunnen instellen. Of, als je in de Eifel rijdt: de hoogte. Da's leuk. Heb je dat nodig?? Nee. Maar het is ook helemaal niet NODIG dat je in de Eifel rijdt. Het is part of the fun. En het is mooi dat je dat nu weer kunt instellen.



Ook opvallend is dat het veld 'afstand tot volgende afslag' linksboven een nieuwe plek heeft gekregen en een extra duidelijke weergave.



Ook terug van weggeweest: het instellen van te vermijden wegen en gebieden. Enorm gemakkelijk als je een route op het toestel zelf wilt uitzetten.

Herberekenen

Opvallend is dat de 660 ook qua route import weer terug lijkt te gaan naar de werkwijze bij de Streetpilot. We zeggen 'lijkt' omdat dit juist een punt is van last-minute firmwarewijzigingen en we weten niet precies waar het uiteindelijk uitkomt. Even uitleggen waar het om gaat. Stel: je hebt op je computer een mooie route gemaakt. Zo'n route bestaat dan uit viapunten. In Mapsource of Onroute heb je er natuurlijk voor gezorgd dat je niet met je voeten aan de grond hoeft bij verkeerslichten, dwars door de stad rijdend. Maar dat je een mooi weggetje hebt gevonden om de stad heen. Maar: als er nu een viapunt net vóór en net ná de stad staat en de route in het toestel moet worden herberekend, is de kans groot dat je alsnog dwars door die stad heengaat. Staat het viapunt net in een zijweg dan wordt het nog keren ook. Da's ook dé beperking van de TomTom op de motor.

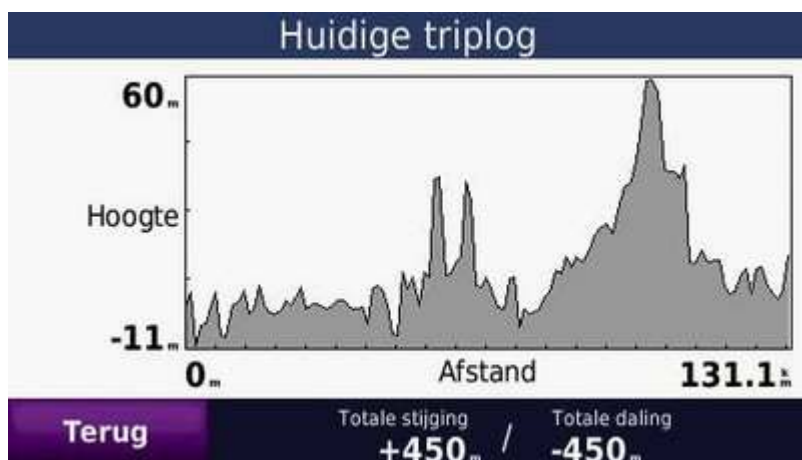


Bij de Garmin is dat goed te voorkomen. Bij de Zumo 550 was dat zelfs erg makkelijk: wat je 'm ook voert: hij slikt alles, gaat wel herberekenen, maar de route blijft intact. Hoewel: helemáál intact ook weer niet; soms slopen er wat rare dingen in met als gevolg nu en dan een 'hanger' onderweg. Schijnbaar onverklaarbaar doet het toestel dan niets meer en is een reset nodig.

We weten het niet zeker, maar vermoedelijk daarom grijpt de 660 weer terug op de oude methode. Ingewijden weten het: de melding 'route komt niet overeen met beschikbaar kaartmateriaal'. Ofwel: de route moet eerst in mapsources herberekend worden in het kaartmateriaal dat in je toestel zit. Dat is lastig, vooral voor motorclubs die vlak voor vertrek de route in de toestellen willen laden. Maar het grote voordeel is dat de route maximaal betrouwbaar is. Het maakt het toestel wat lastiger in gebruik, maar die betrouwbaarheid is een groot goed.

Hoogteprofiel

Maar de Zumo kent ook enkele echt nieuwe features. Natuurlijk: de tracklog kenden we al lang. Dat betekent dus dat je zowel op het toestel als later in het toestel precies kunt zien waar je gereden hebt. Nieuw is dat je op het toestel ook het zojuist gereden hoogteprofiel kunt aflezen. En da's na een aantal passen dan weer erg leuk op het terras!



Ook rekt het toestel een stuk sneller. Nu was snelheid nooit een probleem bij de

www.honda-deauville.nl

moderne Streetpilots en de 550, toch biedt die snelheid een belangrijk voordeel. Stel: je zit op de snelweg en zoekt het dichtstbijzijnde tankstation. En je ziet dat er één op slechts drie kilometer afstand zit. Helaas: dat is de hemelsbrede afstand. En als de volgende afslag pas over twintig kilometer is wordt dat vermoedelijk een stevige wandeling. De 660 is in staat om in slechts enkele seconden meteen de werkelijke afstand te laten zien; en biedt daarbij ook meteen de mogelijkheid om de snelste en kortste route met elkaar te vergelijken.



Flauwekul?

Ook nieuw is de aanwezigheid van 3D gebouwen. Op de kaart zie je dan bijvoorbeeld het paleis op de Dam verrijzen. Eigenlijk grote flauwekul, wat heb je eraan?? Maar toch bleek het onderweg wel grappig. Want zo zagen we tijdens een korte stop in een oogopslag dat we vlakbij... het kasteel van Vianden zagen en daar zijn we toch maar even gaan kijken.



Wèl ècht zinvol is de 'lane-assist'. Een geweldig hulpmiddel voor op de snelweg, vooral bij 'afslag in afslag'. In Duitsland en Italië levert dat nog wel eens spannende momenten op, waarbij je in een paar seconden moet beslissen of je links of rechts aan gaat houden. Met de lane-assist is de afslaginformatie zó duidelijk dat zelfs een blind paard de juiste keuze kan maken.



Muziek

Net als de 2820 en de 550 heeft ook de Zumo 660 een MP3-speler aan boord. Alleen: als je het geluid via bluetooth draadloos naar de helm bracht, klonk dat als een kortegolf radiouitzending. De 660 kent het zogenaamde A2DP protocol en kan dus stereomuziek in hoge kwaliteit uitzenden. Let wel op bij de keuze van de ontvanger, want die moet dan óók A2DP aankunnen (en op dit moment kunnen de meesten dat niet). De navigatiestem blijft overigens gewoon mono, maar dat heeft weer als voordeel dat er, bij combinatie met intercom, prioriteit aan de navigatieaanwijzing gegeven kan worden. Heb je liever geen muziek in de helm dan is dit aspect dus niet van belang.

Aan de knoppen

Tot slot nog het hangijzer: het ontbreken van knoppen. Hoe belangrijk is dat? Immers: niet voor niets ontwikkelde Waypoint voor de Streetpilot de 'perfect cradle'. Belangrijkste reden was tijdens het rijden veilig in- en uit kunnen zoomen. Om zo tijdens het rijden goed te kunnen zien hoe een bocht zich gaat gedragen. Kun je het gas erop houden en lekker de bocht doorhangen. Of moet je juist alert zijn op plotselinge scherpte meteen na die sparren rechts? Bedienen van het touchscreen tijdens het rijden is en blijft af te raden, en niet alleen omdat je met een zandkorrel krassen op je scherm kunt maken. Bij het touchscreen moet je immers kijken wat je aan het doen bent en het precies op de goede plek aanraken. Met de handschoenen aan, tijdens het rijden, niet altijd eenvoudig. En voor je het weet heb je je ogen te lang op het scherm en zit er een gat in de weg voor je... Vandaar die perfect cradle.

Bij de Zumo 550 liet Garmin zien goed naar de gebruiker te luisteren en nam bedieningsknoppen op. Met in- en uitzoom. En bovendien aan de linkerkant. Heel goed. En nu... nu zijn de knoppen weer verdwenen. Beslist uit kostenoogpunt: een toestel met knoppen is immers duurder te produceren dan een toestel zònder. Maar hoe erg is dat??

Dat viel ook Waypoint reuze mee. De 660 kent namelijk een heel slimme zoom. Eén keer de instelling aanpassen en hij houdt dat zoomniveau vast. Komt je vlakbij een afslag dan gaat hij even inzoomen, maar ben je er weer voorbij dan keert het scherm weer terug naar de oude instelling. Werkt prima en het maakt de knoppen vrijwel overbodig.



Vrijwel, omdat er natuurlijk ook wel andere zaken zijn die je tijdens het rijden wilt kunnen bedienen (bijvoorbeeld het volume). Maar het belangrijke zoom-aspect hebben ze bij Garmin prima opgelost.

De ultieme navigator?

Is de Zumo 660 dan de ultieme navigator? Met de pluspunten van de 'aloude' Streetpilot en de 550 gecombineerd? Het lijkt er wel op. Wat we nog missen is het automatisch berekenen van mooie routes en automatisch vermijden van regen. Voor dat eerste komt Waypoint vermoedelijk in de loop van de zomer met een prachtige nieuwe kaart, het tweede blijft hoe dan ook nog toekomstmuziek.

Maar toch kunnen we ons voorstellen dat sommigen nog steeds zullen kiezen voor de 550 (die nog minimaal een jaar in productie blijft). Hij kost het zelfde, ziet er wat robuuster en stoerder uit en heeft... knoppen...

Daarom: het beste advies dat we kunnen geven: bekijk ze tevoren naast elkaar en laat ook je gevoel spreken. Met geen van beiden zul je een miskoop doen.

Zie voor meer info over GPS apparaten ook gps.nl