Im Bike GPS Praxistest:

Garmin Oregon 300

Starnberg, 17. August 2008 - Der neue Garmin Oregon 300 ist jetzt lieferbar - ein Praxistest soll die Tauglichkeit auf dem MTB im direkten Vergleich mit dem bisherigen Topgerät, dem Garmin GPSmap 60 CSX zeigen. Nach dem Auspacken fällt zuerst die handschmeichelnde, farbgebende Form auf - das Gerät erinnert gleich mal an Apples I-Phone im Outdoorlook, keine Antenne steht heraus und keinerlei Tasten, lediglich auf der rechten Seite der versenkte Einschaltknopf ist sichtbar. Das Gehäuse besteht zum Teil aus Metall und macht einen sehr soliden, robusten Eindruck. Auf der Rückseite befindet sich die Befestigung für die Fahrradhalterung und der Batterieverschluß wie schon beim Colorado. Die optional erhältliche Fahrradhalterung erscheint auf den ersten Blick etwas windig, da sie mit Kabelbinder befestigt wird, in der Praxis erweist sie sich aber als durchaus haltbar. Sie hat aufgrund der Kreuzform außerdem die Möglichkeit, sowohl am Vorbau als auch am Lenker befestigt zu werden - diesen Vorteil bietet die Halterung des 60 CSX nicht. Das Öffnen der Rückwand zum Einlegen der Batterien gestaltet sich sehr einfach, Klappe hoch und Deckel abnehmen. Hier hatte man beim Colorado doch mehr Kraftaufwand einzusetzen. Also Akkus und micro-SD Speicherkarte hinein und Deckel schließen. Durch kurzen Druck auf den Einschaltknopf erwacht das Gerät zum Leben, nach einigen Sekunden wird das Display angezeigt.

Zum Starten braucht der Oregon, abhängigkeit von der Anzahl an Karten und Tracks, etc. ca. 8

bis 10 Sekunden. Ein sehr guter Wert, so daß ein kurzfristiges Einschalten des Gerätes zur Positionsbestimmung nicht mit nerviger Warterei verbunden ist. Hier ist sofort festzustellen, dass das Display (240x400 Pixel auf 7,6 cm Diagonale) mindestens genauso dunkel ist wie beim Colorado, die matte Oberfläche des Touchscreens tut ihr Übriges, um die Ablesbarkeit nicht gerade zu erhöhen. Also in der Sonne geprüft, da ist es deutlich besser abzulesen, an die hohe Brillanz eines 60CSX kommt es aber nicht heran. Gespannt auf den Touchscreen probieren wir diesen als erstes, klar, sonst gäbe es ja keine Funktionen, und werden sehr positiv überrascht. Die Buttons sind groß genug und reagieren auf den kleinsten Hauch – sehr angenehm, die Bedienung mit Handschuhen ist auch kein Problem. Sperren lässt sich der Touchscreen natürlich auch, um unbeabsichtigte Änderungen durch Berührungen zu vermeiden. Die Menüführung ist intuitiv, klar gegliedert, man findet sich auf Anhieb zurecht. Ein tolles Feature zeigt sich bei der Wahl der Schnittstelle zum PC: werksseitig ist der Massenspeichermodus aktiviert, stellt man aber die Schnittstelle auf "Garmin Spanner", wird man beim Einschalten gefragt, ob in den USB Massenspeichermodus gewechselt werden soll. Wählt man hier "Nein", so kann der Oregon wie der 60 CSX auch bei PC-Anschluß verwendet werden. Er arbeitet dann z.B. in Fugawi als "Real-Time-Empfänger".

Die Übertragung einer oder mehrerer Transalp Strecken unter MapSource mit 7000 und mehr Trackpunkten funktioniert schnell und problemlos. Das Manko des Edge 705 in dieser Diszipin bleibt dem Oregon erspart - eine Empfehlung daher für ambitionierte Transalpfahrer. Im Trackmanager lassen sich die Tracks auch schnell finden und auf der Karte anzeigen. Ein neuer Button erregt unsere Aufmerksamkeit: "Set Color", trotz Einstellung auf deutsche Sprache in englisch, was aber jeder verstehen dürfte. Damit ist es nun möglich, die Trackfarbe aus 8 verschiedenen Farben zu wählen und der Kartendarstellung anzupassen. Dieses Feature kennt der Colorado leider (noch) nicht. Auch das Höhenprofil des Tracks lässt sich einfach aufrufen. Zudem kann der Oregon nun auch Tracks und Waypoints im Gerät löschen, sehr hilfreich bei ungewollten oder falschen Eingaben/Aufzeichnungen. Die Tracks werden im internen Speicher abgelegt, neu ist jedoch die Möglichkeit, dass das Gerät Tracks, die sich auf der Speicherkarte befinden, lesen kann - ein großer Vorteil gegenüber dem 60 CSX. Auf dem Bike benimmt sich das Gerät unauffällig, durch die kompaktere Form wirkt es weniger als Fremdkörper am Lenker und bietet sich auch optisch für Rennradfahrer an. Selbstverständlich ist mit eingelegter micro SD Karte des City Navigators oder im 850MB Speicher abgelegter Strassenkarte Autorouting möglich. Nach dem Einschalten zeigt der 60 CSX deutlich schneller die Satellitenverbindung an, der Oregon nimmt sich fast die doppelte Zeit, um ähnliche Signalstärke der einzelnen Satelliten zu erreichen. Dies lässt den Schluß zu, dass hier kein SirfIII Chipsatz verbaut ist - Garmin gibt keine genaue Angabe dazu. Trotzdem ist die Empfindlichkeit durchaus vergleichbar.

Das Starten der Trackaufzeichnung erfolgt etwas gewöhnungsbedürftig im Menüpunkt "Einstellungen", stellt aber weiter kein Problem dar. Im Vergleich mit dem 60 CSX fällt die schnellere Anzeige einer Geschwindigkeitsänderung auf, die Werte differieren um etwa 1-2 km/h, also fast identisch. Die Eingabe der Wegpunkte über den Touchscreen ist genauso möglich, wie beim 60 CSX über die "Mark" Taste. Nach einer gefahrenen Strecke von rund 50 Kilometern laden wir beide Tracks auf den Rechner. Nach dem Verbinden speichert der Oregon erstmal alle Waypoints und Tracks im GPX Format, um dann in den Massenspeichermodus zu wechseln. Nach dem Öffnen der Software MapSource können die Tracks in der Topo Deutschland dargestellt werden. Um nun beide Aufzeichnungen direkt vergleichen zu können, öffnen wir die Tracks in der neuen, im Herbst erhältlichen Software Bike-GPS Navigator. Diese erlaubt es, die Tracks direkt aufeinander zu legen und mit unterschiedlichen Farben einzufärben. Dabei fällt auf, dass die Aufzeichnungen beider Geräte eng beieinander liegen, einen Ausreißer auch im dichten Wald leistet sich kein Gerät. Sehr positiv zu vermerken, dass der Oregon - anders als der 60 CSX - im Stand keine "Punktewolken" erzeugt, offenbar merkt das Gerät, dass es keinen Weg zurücklegt und schreibt nicht ständig neue Trackpunkte an der gleichen Stelle. Dies erklärt auch die geringere Trackpunktanzahl bei gleicher Streckenlänge. Die aufgezeichnete Strecke differiert bei 51 Kilometer um gerade mal 100 Meter. Die verwendeten Sanyo eneloop Akkus hatten nach 3 Stunden Betriebszeit nicht mal einen Balken verbraucht, die angegebene Standzeit von 16 Stunden erscheint hier durchaus realistisch.

Fazit: Der Oregon hat absolut das Zeug, den bewährten 60 CSX abzulösen - kann er doch auch Trainingsfunktionen wie Herzfrequenz und Trittfrequenz anzeigen. Diese Werte sind derzeit noch nicht am PC auswertbar, geplant ist, diese Modelle mit einer kommenden Version des Onlineportals "Garmin Connect" kompatibel zu machen Für die Erfassung stehen optional der Brustgurt und der Cadencesensor zur Verfügung. Vor allem, dass auch lange Transalp Touren mit bis zu 10.000 Trackpunkten in einer Datei geladen werden können und nicht mehr in 500er Pakete aufgeteilt werden müssen. Dies ist ein wesentlicher Vorteil des neuen Gerätes, der zu größerem Komfort beim Laden der Tracks beiträgt. Der Oregon 300 ist im Onlineshop unter www.bike-gps.com zum Preis von 399,- Euro sofort lieferbar.

Nachtrag: Den Oregon 400T mit europaweiter topografischer Karte im Maßstab 1:100.000 gibt

es mittlerweile auch im Bike GPS Onlineshop für 479,- Euro.