

Bei 283 km/h kollabieren die Batterien ;-)

GPS-Handys auf Enduros funktionieren. Bei schnelleren Straßenmaschinen bereiten Vibrationen Probleme.

Thomas Jannot

GPS auf dem Motorrad ist sinnvoll. Dank integriertem Trip-Computer sparen Sie sich die Verkabelung für dedizierte Speedometer. Außerdem haben Sie weniger Stress bei der Orientierung. Grobes Kartenmaterial im Tankrucksack plus Detailinfos auf dem Handy sind die ideale Kombination. Hinzu kommen Vorteile wie eingebaute Uhr, Höhenmesser, Kompass, Adresseneingabe, Routenplanung, Rückwegsuche und vieles mehr.

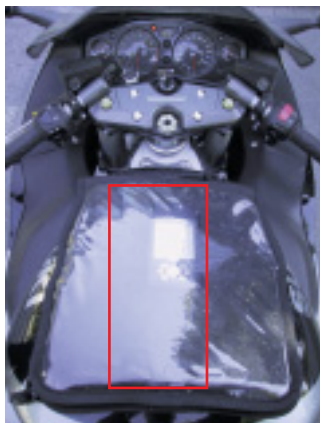
Während entsprechende Ausstattungen für Geländemaschinen zumindest über spezialisierte Ausstatter wie zum Beispiel Touratech in Niedereschbach (www.touratech.de) selbstverständlich sind, reduzieren eingeschränkte Anbaumöglichkeiten und zunehmende Vibrationen bei höheren Geschwindigkeiten die Praxistauglichkeit im Straßensport.

Ein robustes und zumindest spritzwasserdichtes Gehäuse ist oberste Pflicht, weshalb im harten Einsatz bei Wind und Wetter nur das Etrex Vista oder Legend den meisten Komfort bieten. Der Streetpilot übersteht zwar ebenfalls einen Regenguss, doch fürs Cockpit schnellerer Maschinen ist er zu groß. Das Emap ist für den Einsatz auf dem Motorrad viel zu empfindlich (siehe Vergleich auf Seite 108).

Aber das Vista und Legend haben ihre Tücken. Auch wenn die Batterien deutlich fester ins Gehäuse integriert sind, kommt es selbst auf glattesten Autobahnen bei höheren Geschwindigkeiten garantiert zum Stromausfall. Die vom Motor ausgehenden Vibrationen landen früher oder später im Handy und bringen es zum Absturz. Meist bleibt es bei einer harmlosen Abschaltung, so dass Sie es bei langsamer Fahrt wieder einschalten können. Gelegentlich hängt es sich aber derart auf, dass Sie anhalten und die Batterien aus- und wieder einbauen müssen.

Fazit Das Etrex Vista, auf einer Motorradhalterung von Touratech mit gepuffertem Zwischenadapter montiert, funktioniert bei entspannter Fahrt durch die Berge einwandfrei. Problematisch sind Vibrationen, die von hochgedrehten Motoren ausgehen. Im Batteriebetrieb sind Höchstgeschwindigkeiten ohne Geräteausfall nicht möglich.

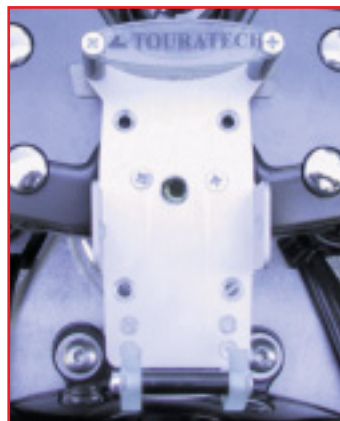
Das Emap im Tankrucksack bringt nur wenig Freude



Im selbstgebastelten Schaumgummibett im flachen Tankrucksack von Polo auf der Hayabusa versagt das Emap jenseits von 200 km/h. Ob durch Hitzestau oder unge-dämpfte Vibrationen durch den geringen Abstand zum Blech des Tanks, lässt sich nicht zweifelsfrei feststellen. Außerdem kommt es auf der Folie zu unangenehmen Blendungen.

GPS-Tauglichkeit
25 %

Bei Stummellenkern muss ein zweiter Adapter erhalten



Bei allen Maschinen mit Stummellenkern wie der Hayabusa muss ein speziell gedrehter Alu-Adapter von Teamrein Motorsport für GPS-Handys im Lenkkopfrohr arretieren. Der Clou ist ein Keil, der sich beim Anziehen einer Schraube konisch verschiebt und den Zwischenadapter im Lenkkopf sicher fixiert.

GPS-Tauglichkeit
75 %

Gegen Vibrationen helfen Abstandhalter aus Gummi



Die Gummipuffer zwischen beiden Adaptern können ab 240 km/h die Vibrationen nicht mehr dämpfen. Spätestens bei 283 km/h schaltet sich das Vista im Batteriebetrieb ab. Nach Anbau einer externen Stromzufuhr bot sich bis Redaktionsschluss keine Gelegenheit mehr für Testfahrten. Laut Touratech soll das Problem damit gelöst sein.

GPS-Tauglichkeit
50 %

Nur wenige Anbieter fertigen spezielles Zubehör

149 DM

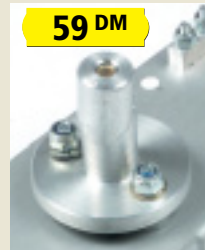


Eldorado für Outdoorprofis: Motorradhalterungen, Steckdosen und Adapter für GPS-Handys gibt es bei Touratech. Ein Etrex-Adapter kostet 149 Mark.



© Touratech AG
☎ 07 00 TOURATECH
🌐 www.touratech.de

59 DM



Verständnis für Highspeed-freaks: universeller Lenkkopf-Adapter aus Aluminium. Spezialanfertigungen und Sonderwünsche für Suzuki-Motorräder erfüllt Team Rein.



© Team Rein Motorsport
☎ (03 46 52) 131 21
🌐 www.teamrein.de