dat eigenlijk alleen met de Zumo. Bovendien biedt de Zumo de mogelijkheid om gedetailleerde 'Open Source Map', ofwel OSM kaarten in te laden.

Offroad werkt het best met de Zumo

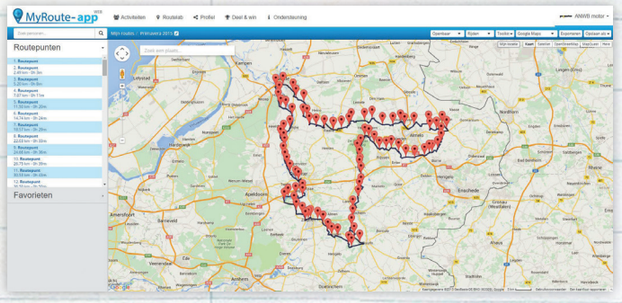
Ga je kijken naar hoe het toestel onderweg omgaat met een route dan heeft TomTom, sinds de laatste firmware-upgrade, Garmin zelfs ingehaald. Als je onderweg afwijkt van je route is het bij Garmin vaak lastig om je route opnieuw te activeren. Je moet kiezen uit een reeks van punten, zonder dat je weet waar dat volgende punt ligt. Rijd je een route op basis van een track dan wordt je bij herberekenen zelfs in één keer naar het eindpunt gestuurd. Als je toestel en software goed beheerst is er best mee te werken, maar voor velen is dit een bron van ergernis die, dankzij het onderscheid tussen harde en softe viapunten, bij de toestellen na de Zumo 660 alleen maar groter is geworden.

De Rider doet dat logischer: bij een ITN route tik je op het scherm waar je de route wilt starten. Rijd je op basis van een track dan brengt het toestel je vanzelf naar het dichtstbijzijnde punt.

Routesoftware

Garmin heeft met Basecamp haar eigen routesoftware en dat is een pluspunt. TomTom stelt zich op het standpunt dat het compatibel is met 'alle platforms' en schuift zelf Tyre naar voren als route-tool. Prima, maar optimale routeplanning lukt alleen als je ook meteen kunt werken op exact dezelfde kaart als in je toestel staat. De nieuwe MyRouteapp (zie de vorige Promotor) maakt dat mogelijk in de 'gold' versie (vanaf € 24,90 per jaar).

Voor alle planners geldt dat je er even mee moet leren werken, maar de Basecamp planner is duidelijk het lastigst onder de knie te krijgen en eigenlijk onnodig ingewikkeld.



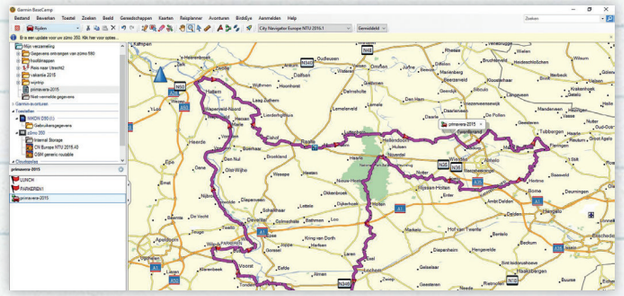
MyRouteapp

Zelfstandige routeberekening

Veel gebruikers willen helemaal niet hun route plannen op de computer, maar dat gewoon in het toestel doen. Dan wil je niet tientallen punten moeten invoeren, dat is niet handig op zo'n klein scherm. Het mooist is dat het toestel zélf een mooie route voor je berekent. Dat kan met beide toestellen. De Rider biedt zelfs een rondritplanner met verschillende gradaties qua bochtigheid en niveauverschillen.

En wat is dan een geschikte route? Wij gaan uit van de 'toerrijder' en niet van de 'racer' en willen het liefst de 'kleine weggetjes'. En dat is waar de Zumo de mist in gaat: de 'roadclass' van die typische 60 km/h wegen wordt door de Zumo helemaal niet gebruikt, met als gevolg dat je te veel saaie N-wegen krijgt voorgeschoteld. De Rider doet dit véél beter.

Wil je datzelfde niveau met de Zumo bereiken dan zul je de On-Route Motorkaart moeten aanschaffen en ben je ruim 100 euro extra kwijt. Voordeel is wel dat die kaart beter in staat is de bebouwde kom te vermijden.
Als je het toestel in de auto gebruikt, scoort de Rider wederom punten. Via je smartphone kun je namelijk zowel op de motor als in de auto gratis de digitale verkeersinfo binnenhalen en die is verbluffend gedetailleerd en actueel. Bij de Zumo is dat niet mogelijk.



Garmin Zumo 390

Extra's en prijs

En dan de extra's: Een pluspunt van de Zumo is dat er wat handigheidjes op zitten die de Rider niet heeft. Denk aan een digitale brandstofmeter en de mogelijkheid bijvoorbeeld (optionele) bandenspanningsmeters te kunnen aansluiten. Bij de Rider 400 heb je dan weer, naast de verkeersinfo, ook realtime flitser-informatie.

En wat zit er dan in de doos? TomTom levert bij de Rider 400 standaard geen autosteun. Maar qua prijs ontlopen ze elkaar niet veel: afhankelijk van samenstelling tussen de 400 en 500 euro. Duurder kan ook: voor 100 euro meer koop je de Zumo 590, met als belangrijkste extra's een groter scherm en muziek onderweg.

Goedkoper kan ook: voor een dikke 300 euro heb je een Zumo 340 of Rider 40; beiden zonder autosteun en de kaartenset beperkt tot West-Europa. Wil je écht goedkoop? De GoRider gaat voor zo'n 200 euro.

mrgps

064-065_PRO09_MRGPS.indd 65 23-10-15 16:15