

Die neue Garmin GPSMap Familie

Im Testvergleich: GPSMap 60CSx, 78s und 62st

Mit einem Relaunch der GPSMap Serie überraschte Garmin 2010 die Fans der GPSMap-Reihe. GPSMap 78 s und 62 st heißen die Nachfolger von den funktionellen Bestsellern 60 CSx und 76/72H. In den beiden Neuen läuft eine fast identische Software und beide haben nun einen schnelleren Cortex-A8 Arm-Prozessor für flüssigere Kartenbewegungen. Das Display blieb mit den 160 x 240 Pixeln exakt so groß, wie beim GPSMap 60 CSx, bietet aber mehr Farben. Neu ist auch die Möglichkeit, gescannte Kartenausschnitte, die sogenannten [CustomMaps](#) oder BirdsEye-Satellitenbilder zu laden. Die Menge und Größe des Rasterkarten-Transfers sind bei Garmin Geräten bisher noch limitiert. MR bewertet hier hauptsächlich Funktionen, die zum Motorradfahren nützlich sind.

Die Unterschiede zwischen 78er und 62er

Das 78er Gehäuse ist etwas ‚klobiger‘ dafür aber schwimmfähig, außerdem besitzt der 78er den alten 4-poligen Garmin-Stecker (wie auch das 60 CSx), der im Gegensatz zu den heute üblichen Mini-USB Anschlüssen wasserfest und vibrationssicher ist [[Gerätevergleich](#)]. Beim 78er sind ab Werk keine Karten installiert, den 62st gibt es mit der 1:100 000 Freizeitkarte und in verschiedenen Brundle-Zusammenstellungen. Die internen Speicher: 78er: 1,7 GB, 62st: 500 MB. Wir haben noch einen kleineren Unterschied bei der Konfiguration der Routenberechnungsmodi festgestellt.

Im Vergleich zur 60er GPSMap-Serie fehlen die (umstrittene) Autobahn-Ansicht, die Mondphasen und leider auch die Abbiegevorschau, die sich beim 60er kurz vor Erreichen des Abbiegepunktes mit einer stilisierten Darstellung der Kreuzung zu Wort meldete. Um Missverständnissen vorzubeugen: alte und neue Geräte besitzen keine Sprachausgabe. Anders im Vergleich zur 60er-Serie ist auch das Rendering und die Kartendarstellung. Diese ist bei Garmin geräteabhängig. So werden bei allen neueren Geräten Straßen als plastischer Doppelstrich angezeigt, dort wo das 60er nur einen einfachen Strich (z.B. mit CNNT) abbildete. ‚Nice to have‘ und neu sind hingegen die Gehzeitentabellen, die das 62er bei Verwendung von nautischen Garmin BlueChart Karten anzeigen kann. Im Vergleich zu den 60er Modellen wurden auch bei der Kartenkonfiguration ein paar Menüpunkte eingespart. Die Firmware-Weiterentwicklung wird sicherlich Fortschritte bringen. Denn auch beim 60 CSx hat es eine Weile gedauert, bis er seine aktuelle Perfektion erreicht hat.

Drei Gründe, weswegen das alte GPSMap 60 CSx immer noch eine Referenz ist:

- Schnelles Einschalten und längere Akkustandzeiten als die 62er Geräte.
- Abbiegevorschau beim Autorouting: Das 60er ist noch ein Universalgerät, das auch zum Autorouting taugt. Die Abbiegevorschau zeigt kurz vor Erreichen des Abbiegepunktes eine einfache Darstellung des Punktes aus dem die Kreuzungssituation und der Abbiegezeitpunkt genau ersichtlich sind. Das macht das 60 CSx zu einem Crossover-Navi zwischen den nun üblichen Gattungen Outdoor und Autorouting.
- Akkustandanzeige in der Kartenansicht, ausgereifte Firmware, hervorragendes Display und gute Bedienbarkeit der Knöpfe, mit vielen Direktzugriffsmöglichkeiten. Was hingegen fehlt: CustomMaps, schnellerer Prozessor, Wo bin ich-Button oder auch der Birdseye-Support. Sonst ist das alte GPSMap 60 CSx ein Alleskönner.

Völlig neue Wege der Garmin Kartenverwaltung

Bedient man GPSMap 78s oder GPSMap 62st wie gewohnt, so wird nach dem Übertragen von mehreren Kartensätzen auffallen, dass sich einzelne Kartenwerke nicht einzeln, sondern nur in Gruppen aktivieren und deaktivieren lassen. Garmin hat die Kartenverwaltung komplett umgestellt und antwortete auf die Frage danach wie folgt:

„Bei den neueren Outdoor-Geräten (Colorado, Oregon, Dakota GPSMap 62/78) werden Kartensätze in mehreren Kartendateien verwaltet. Wenn vom Computer ein Kartensatz erstellt und übertragen wird, wurde diese Information bisher auf dem Gerät in einer einzigen Datei namens gmapsupp.img gespeichert. Diese Datei wurde beim nächsten Übertragungsvorgang überschrieben. Bei den genannten Geräten kann man diese Datei (gmapsupp.img) nun umbenennen und eine erneute Übertragung von z.B. einer Topo-Karte durchführen, die wiederum zunächst als gmapsupp.img gespeichert wird. Die Karten werden nun im Gerätemenü einzeln so angezeigt, wie man die Karte benannt hat. Wenn beide Karten auf einmal in eine Datei übertragen wurden, kann man hingegen die Kartenwerke nicht einzeln aktivieren. Nicht davon betroffen sind die CustomMaps, die sich immer alle zusammen aktivieren oder deaktivieren lassen. Diese so vorbereiteten Speicherkarten funktionieren übrigens nicht mehr auf den Geräten der alten GPSMap 60er-Reihe.“

Die neue Kartenverwaltung ist für den ungeübten User zunächst etwas komplizierter, spart aber später Zeit, weil Kartensätze individueller zusammengestellt werden können und nicht immer komplett geschrieben bzw. überschrieben werden müssen. Das manuelle Umbenennen der Kartensätze auf dem Gerät könnte Anfänger allerdings abschrecken, hier sollte nachgebessert werden (hierzu auch: [Naviboard](#)).

Handhabung und Motorradbetrieb

Geblichen sind die 9 (!) Direktzugriffknöpfe und die grobe Form der alten Geräte. Das 62er bekam die Rückseite der Oregon-Geräte mit dem praktischen Clip samt Karabiner. Die Batteriefächer wurden weiter verbessert. In den [Foren](#) liest man gelegentlich, dass die Gehäuse von einigen der neuen GPSMap-Geräte kleine Schwachstellen haben. Bisweilen kommt es bei seitlichem Druck zu Geräuschen, die auf Elastizität und geringe Wandstärke zurückzuführen sind. Garmin wird sicherlich nachbessern, doch sollte man vorher mit Druck auf diese Stellen vorsichtig sein, weil es zu Platinenschäden kommen könnte.

[Touratech](#) plant auch für beide Geräte eine Halterung. Die alte Halterung vom 60er passt wegen der geänderten Rückseite nicht mehr für die neuen 62er Geräte.

Im Testbetrieb überzeugen die kleinen Bildschirme der beiden Testgeräte durch ihre Brillanz und Klarheit, welche die der Touchscreens immer noch übertreffen. Knöpfe lassen sich auch mit Handschuhen ausreichend gut bedienen. Geht es um die Text-/Zieleingabe, ist man klar im Nachteil. Hier wünscht man sich ein besseres Eingabekonzept mit Textergänzungsfunktion und einem Bestätigungs-Shortcut. Das Routing funktioniert nach vorheriger Konfiguration gewohnt gut.

Mit dem [Firmware-Update vom Dezember 2010](#) wurden Bugs in Sachen GPS-Abweichung und -Performance verbessert. Dieser Test wird weiter ergänzt. Wer akutes Kaufinteresse hat, sollte öfters auf

der [Geräteseite](#) im Naviboard vorbeischaun.

- Luftdruckspeicherung auch bei ausgeschaltetem Gerät
- Wecker

- Gehäuse an der Flanke etwas labil
- Lange Einschaltdauer

Wünschenswert:

Eine verbesserte Texteingabe mit Texterkennung und Vorschlägen zu bisher eingegebenen Zeilen. Einen Shortcut für das Bestätigen eines Zieles (früher: Page-Taste)

Verbesserung der Batterieanzeige: sie läuft nicht simultan zum wirklichen Akku-Pegel.

Shortcuts:

Mit Doppelklick auf FIND-Taste kommt man zu den recent finds (zuletzt gefunden).

Bei Doppelklick der POWER-Taste bekommt das Gerät volle Helligkeit.

Letzte Änderung: 01.01.1970