Spanning gegarandeerd

Met de nieuwe Rider, een specifieke motor-gps, wil TomTom komaf maken met de kritiek dat het autobestuurders in de watten legde maar de motards stiefmoederlijk behandelde. Wij namen de nieuwkomer mee voor een weekendje toeren in de Eifel.

Eric De Keyzer

TOMTOM RIDER 40/400

349 euro (West-Europa) 399 euro (Europa)

DESIGN

Qua vormgeving zet de Rider een flinke stap vooruit. Weg is de knullige zonneklep van het vorige model en het toestel is ook 2 centimeter dunner en 70 gram lichter geworden. Dat scheelt als we een terrasje doen en het toestel in de zak van onze motorjas willen meenemen. Rond het scherm zit een kloeke kunststofbehuizing en enkele flinke plensbuien leren dat die echt wel waterdicht is. De aluminiumkleurige beugels om hem in zijn houder vast te zetten, blijken geen nep maar echt metaal. De Rider lijkt niet alleen solide, hij bewijst dat ook als hij tijdens een ongewilde praktijktest uit onze handen glipt en de klap tegen het asfalt ongeschonden overleeft. De aansluitingen voor de USB-kabel – om het toestel te verbinden met de pc – en de microSD-geheugenkaartgleuf zijn netjes weggewerkt achter stevige rubberen klepjes.

INSTALLATIE

De Rider wordt geleverd met een houder/oplader en een universele RAM-bevestiging, een systeem met twee kogelgewrichten dat toelaat de gps in zowat elke stand op het stuur te monteren. De houder kan een kwartslag draaien om de het toestel in verticale stand te zetten. Waar dat voor nodig is? Wel, de horizontale stand is prima in een drukke omgeving waar je zicht wilt hebben op de zijstraten, maar als je bijvoorbeeld een berg op- of afrijdt komt de verticale stand goed van pas om verder vooruit te kijken en beter de bochten in te schatten. Om het toestel onder het rijden op te laden moet de voedingskabel op de elektrische installatie worden aangesloten. Handig is dat de voedingskabel deelbaar is, zodat we de houder niet op de motor moeten laten.

SCHERM

Het 4,3 inch-scherm laat een helder en duidelijk beeld zien, dat in de meeste omstandigheden goed leesbaar blijft. Enkel als de zon er recht op staat wordt de reflectie problematisch. Het aanraakscherm van het capacitieve type – wat betekent dat je het enkel hoeft aan te raken in plaats van erop te drukken – werkt prima. Ook met handschoenen. De dunnere zomervariant dan wel, want met dikke winterexemplaren dienden we een commando toch vaak enkele keren te herhalen. De schermknoppen, om in- en uit te zoomen bijvoorbeeld, hadden ook een maatje groter gemogen.

FUNCTIES

De Rider kan zowat alles wat zijn slimme neefjes uit

de autotak van de familie kunnen – er is trouwens een Premiumversie met accessoires voor gebruik in de wagen. Zo krijgen we de actuele verkeersinfo – een paradepaardje van TomTom – en flitscontroles op onze route. Daarvoor moeten we het toestel via bluetooth wel koppelen met onze smartphone met internetverbinding. Via een bluetoothoortje krijgen we de gesproken rij-instructies te horen. Ook een telefoontje beantwoorden of weigeren is mogelijk. Zelf bellen kan echter niet.

De snelste, de kortste, de groenste weg van A naar B: allemaal goed en wel, maar als recreatierijder willen we vooral de leukste weg rijden. De klassieke manier is op de pc zelf een route uitstippelen met specifieke software, of een trip van een andere rijder downloaden, en die overzetten op je gps. Daarvoor krijgen we de Tyre Pro-software meegeleverd. Maar veel prettiger, lees sneller en gemakkelijker, werkt de ingebouwde "Kies een spannende route"-optie. Op de kaart hoeven we maar een locatie aan te tikken en de Rider berekent een mooie rondrit, die de grote wegen mijdt, met een verschillend heen- en terugparcours. Je kan ook tussenstops aangeven, of gewoon een kronkelroute van A naar B kiezen. Om het helemaal af te maken is er keuze uit drie gradaties van "kronkeligheid" en "hoogteverschil". Die laatste optie werkt natuurlijk pas goed in een min of meer bergachtige regio.

ERVARING

In het efficiënt van A naar B navigeren blijft TomTom de norm en dat is op deze motorversie niet anders. Bestemmingen ingeven is een fluitje van een cent, de visuele en gesproken aanwijzingen zijn helder en overzichtelijk en de handige routebalk opzij van het scherm kondigt netjes files, flitsers maar ook tankstations aan. Maar benieuwd waren we toch vooral naar de specifieke motorfeatures. Die probeerden we uit tijdens een weekendje Duitse Eifel, in een landschap van valleien en heuvels, tussen Rijn en Moezel. Daarvoor downloadden we thuis op onze pc een mooie rondrit in het universele gpx-formaat – TomTom heeft ook nog zijn eigen ITN-formaat – die we vervolgens naar het geheugenkaartje van de gps kopiëerden. Ons Gasthaus lag niet echt op de route maar dat bleek geen probleem. De Rider liet ons de keuze: aanpikken op het meest dichtbije punt of naar het beginpunt rijden. De route zelf haspelde hij zonder problemen af.

Voorgekauwde routes zijn een ding, maar de ware test was toch een spannende route berekenen tussen Koblenz aan de Rijn en Bad Neuenahr in het Ahrdal, waar de beste Duitse rode wijn wordt verbouwd. We zouden een pagina kunnen vullen, maar we kunnen ook kort zijn: de Rider weet de kleinste berijdbare weggetjes te vinden en laat je desgewenst draaien en keren tot je er tureluurs van wordt. Erg goed gedaan van de lui die de algoritmen bedenken om de kaart op die manier te lezen. Een prettige vaststelling is dat het niet enkel werkt in een heuvelachtige natuur. Heuvels kan hij niet uitvinden maar zelfs van een saai snelwegtraject Gent-Antwerpen weet hij een avontuurlijk ritje langs achterafweggetjes te maken. Nog een woord over de batterij. Die belooft het zes uur uit te houden en dat klopt min of meer, maar het is te weinig voor een volledige dagrit. Daarvoor heb je dus echt wel een vaste aansluiting op de accu nodig.

CONCLUSIE

De nieuwe TomTom Rider is een volwaardige motorgps geworden die de lat hoog legt. De mogelijkheid om hem snel en eenvoudig een verrassende trip te laten uitstippelen werkt goed en is een echte meerwaarde.

9/10