

Navigation

- [Home](#)
- [Das Boot](#)
- [Die Crew](#)
- [Unterwegs](#)
- [Modifikationen](#)
 - [Allein in den Mast](#)
 - [Batteriecontroller](#)
 - [Bettenrost](#)
 - [Bimini](#)
 - [Stromversorgung](#)
 - [Sterlingregler](#)
 - [Funk/GPS](#)
 - [AIS](#)
 - [Selbststeuerung](#)
 - [Radar/Plotter](#)
 - [Radarreflektor](#)
 - [Parasailor](#)
 - [Kühlbox](#)
 - [Kleine Helfer](#)
- [Amateurfunk an Bord](#)
- [Fragen & Antworten](#)
- [Links](#)
- [Gästebuch](#)

Radar und Kartenplotter

Schon lange hatte ich den Wunsch nach einem kleinen Radargerät. Reichweite und hohe Auflösung war mir nicht so wichtig, da ich es im Wesentlichen zur Kollisionswarnung und zur Ansteuerung von engen Durchfahrten bei Nacht und im Nebel einsetzen wollte. Das sollte auch ein kleineres Gerät mit einer Randomantenne von etwa 20" leisten können. Dessen Durchschnittsstromverbrauch von max. 3A würde ich mir auch auf meinem Boot noch leisten können. Wie es so meine Art ist, habe ich mich mit den Systemen der Anbieter gründlich auseinandergesetzt, um ein für mich und die Einbauverhältnisse bei mir an Bord geeignetes Gerät zu finden. Das war nicht so einfach und dauerte seine Zeit.

Vorüberlegungen

Relativ schnell fand ich heraus, dass inzwischen (2006) reine Radarsysteme am Markt immer seltener sind und durch Multifunktionsgeräte ersetzt wurden. Da ich es gewohnt bin mit Papierseekarten zu arbeiten, wollte ich ursprünglich keinen Plotter. Die nur geringfügigen Preisunterschiede und die Erkenntnis, dass reine Radargeräte eigentlich Auslaufmodelle sind ließen mich dann aber doch nach einem passenden Kombigerät suchen.

Da ich doch häufiger allein unterwegs bin, kam für mich eine Montage am Navigationstisch unter Deck nicht in Frage. Das Gerät sollte zwingend an der Steuersäule im Zentrum des Geschehens untergebracht werden. Vor dort her war ich von den Maßen stark eingeschränkt. Meine Bavaria Baujahr 2002 war von den Platzverhältnissen einfach noch nicht für die modernen Systeme ausgelegt und ich würde mir etwas einfallen lassen müssen. Einen großen Bildschirm konnte ich mir von daher gleich abschminken. Nicht verzichten wollte ich aber auf eine Vernetzung mit dem vorhandenen GPS und der automatischen Steuerung.

Mit diesen Vorgaben kam ernsthaft nur ein Gerät des englischen Herstellers Raymarine in Betracht, da ich ja mit meinem Autopiloten ST 4000 W vernetzen wollte und dieser bereits erfolgreich mit dem Garmin GPS zusammen arbeitete. Aber auch da gab es verschiedene Systeme, die alle ihre Vor- und Nachteile hatten.

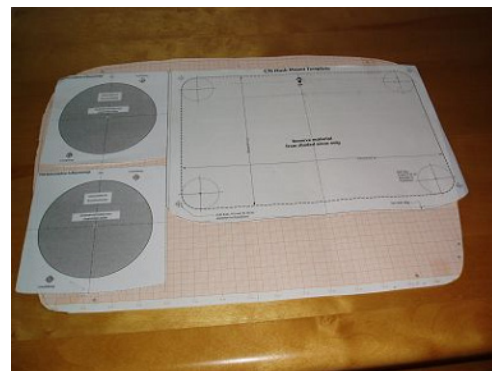
Von den Maßen passte keines der Systeme so richtig auf meine Steuersäule und ich tat mich schwer damit eine befriedigende Lösung zu finden. Nach dem bewährten Motto „andere Leute sind auch nicht dumm“ schlich ich bei jeder Gelegenheit in den Häfen herum um zu sehen, wie das Problem auf anderen Bavarias gelöst worden war. Ich fand einige gute Lösungen und viele abschreckende aber keine, die genau meinen Anwendungsfall abdeckte. Neben dem Multifunktionsdisplay sollten ja auch noch die schon vorhandenen Anzeigen von Tridata und Autopilot untergebracht werden. Wohl wissend, dass es ohne Kompromisse nicht gehen würde, entschied ich mich für ein modernes C70 Display und einen dazu passenden 20" Randomscanner.

Einbau des Displays

Sowohl von den horizontalen Einbaumaßen als auch von der zur Verfügung stehenden Einbautiefe reichte es knapp nicht. Der fertige Einbau würde also etwas über den Rand hinaus stehen und für die Tiefe müsste ein Einbaurahmen angefertigt werden. In jeder Hinsicht würde es auf Millimeter und entsprechend sorgfältige Arbeit ankommen. Deshalb baute ich die vorhandene Bavaria-Originalabdeckung aus und nahm sie mit nach Hause um nach diesem Muster eine Schablone anzufertigen. Auch von den einzubauenden Geräten fertigte ich Papierschablonen an um damit die günstigste Einbauposition zu erproben.



Das war die Steuersäule vor dem Umbau.



Um die günstigste Aufteilung zu ermitteln habe ich Planspielchen mit Papierschablonen gemacht.

Aus einer 6mm starken grauen Kunststoffplatte, die ich mir im Baumarkt zuschneiden ließ, fertigte ich nach dieser Schablone eine völlig neue Abdeckung an. Mit einer Stich- und passenden Lochsäge, war dies nicht wirklich schwierig aber doch relativ zeitraubend. Allein die Schleiferei der Rundungen war eine Sache für sich, so dass ich auf die genaue Bearbeitung der nicht sichtbaren Ausschnitte verzichtete. Da man die eigene Arbeitszeit beim Basteln ja nicht berücksichtigt, hatte ich anschließend für wenige Euro Materialpreis eine genau passende neue Abdeckung, die mindestens ebenso ansprechend wie das Original von Bavaria war.

Nach dem gleichen Muster baute ich aus einer Multiplexplatte einen Abstandshalter um die notwendige Einbautiefe für das Multifunktionsdisplay zu bekommen. Mit passender grauer Farbe gespritzt, sieht es besser aus als ich zunächst befürchtete.



Das ist die neue Abdeckplatte mit den Ausschnitten für die Geräte.



Dieser Rahmen (noch ohne Farbe) schafft die notwendige Einbautiefe für das Multifunktionsdisplay.

Elektrische Verdrahtung

Ursprünglich hatte ich vorgesehen die bisherige Verschaltung des Steuermoduls für den Autopiloten beizubehalten. Die Nutzung von dessen NMEA-Eingang für die Positionsdaten des Garmin-GPS hatte sich bewährt. Ich ging davon aus, dass der ST4000 Pilot diese dort empfangenen Daten auch auf dem Seatalk-Bus wieder zur Verfügung stellt. Das hätte den Vorteil gehabt, dass der NMEA-Eingang des Multifunktionsmoduls für eine spätere Erweiterung mit einem AIS-Empfänger frei geblieben wäre. Dies lies sich leider nicht realisieren, weil die Elektronik der Selbststeuerung nicht so arbeitete, wie ich das erwartete. Also mussten die GPS-Daten an das Multifunktionsdisplay angeschlossen werden. Danach lief alles einwandfrei und auch der Autopilot wurde vom C70 über Seatalk mit den GPS-Daten versorgt. Jetzt habe ich den nicht für AIS nutzbaren NMEA-Eingang am Autopiloten frei und AIS ist nur noch über einen teuren NMEA-Multiplexer oder durch ein zusätzliches Seatalk kompatibles GPS realisierbar. Dabei wäre es durch etwas Software so einfach gewesen. M.E. noch ein echter Verbesserungsvorschlag an Raymarine.

Die weitere elektrische Verdrahtung machte erwartungsgemäß keine Probleme. Für die Seatalk Verdrahtung verwende ich nicht die teuren von Raymarine vertriebenen Kabel, da sie doch sehr voluminös sind und in meiner Steuersäule kaum Platz hätten. Kleine Drahtstückchen mit aufgespresstem passendem Flachstecker tun es zu einem Bruchteil des Preises genauso gut. Man muss lediglich darauf achten, die gleichen Farben am Seatalk-Bus miteinander zu verbinden. Autopilot und C70 werden über eigene Leitungen an die Stromversorgung angeschlossen. Nur das Tridata wird vom Autopiloten auch über Seatalk mit Power versorgt. Um im Falle eines Ausfalls einer der beiden Stromversorgungen keine Überlastung des Seatalk-Busses zu riskieren habe ich deshalb die + -Leitung (rot) bei der Seatalkverbindung zwischen Display und Autopilot einfach weggelassen.



Ich finde die Mühe hat sich gelohnt. Fertig eingebaut sieht es so aus.

Einbau des Radarscanners

Ich weiß, Profis haben auch kein Problem damit einen Radarscanner am stehenden Mast zu montieren. Ich dagegen war ganz dankbar, dass der Mast wegen des Winters sowieso gelegt werden musste. So ist manches doch um einiges einfacher, was man besonders, wenn man wie ich alles allein macht, zu schätzen weiß.

Für die Montage des Radarscanners hatte ich mir eine stabile Edelstahlhalterung ausgesucht, die sich relativ leicht an das Mastprofil anpassen ließ. Um Korrosion zwischen Stahl und Aluminium zu vermeiden habe ich die Flächen an denen sich beide berühren mit Tape isoliert. Mangels passender Nietzange habe ich auch die Befestigung am Mast mit Edelstahlschrauben vorgenommen für die ich leicht Gewinde selbst schneiden konnte. Edelstahlschrauben in Aluminiumgewinden sind immer kritisch. Durch das elektrolytische Spannungsgefälle der unterschiedlichen Metalle ist Korrosion vorprogrammiert und man tut gut daran, die Schraubgewinde mit speziellem isolierendem Fett vorbeugend zu behandeln. Ich verwende dazu Lanolin, eine aus Wollfett gewonnene Creme für besonders empfindliche Haut, aus der Apotheke. Diesen Tipp habe ich vor Jahren mal von einem TO-Kameraden bekommen. Das Zeug ist relativ preiswert und hat sich auch bei mir bestens bewährt.

Das von Raymarine vormontiert gelieferte Kabel zwischen Display und Scanner einzuziehen ist relativ zeitaufwendig. Wegen des Steckers kann man es nur vom Display her verlegen. Man tut gut daran sich den genauen Weg vor der Montage genau zu überlegen. Bei meinem Boot geht er durch die Steuersäule, die Achterpik, am Treibstofftank vorbei und dann hinter der Toilette hindurch in die Navigationsecke. Dort kann man dann hinter der hölzernen Wandverblendung problemlos nach oben wechseln und das Kabel hinter den Hängeschränken bis oberhalb des Kleiderschranks an der Steuerbordseite der Bugkabine verlegen. Von dort zwischen Außen- und Innenschale bis in den Inspektionsbereich unter dem Mast ist es etwas Fummelerei aber auch kein wirkliches Problem. Wenn man die Leuchte und den Lüfter dazu ausbaut hat man nur kurze Strecken über die man leicht einen Zugdraht einfädeln kann. Um den Mast später legen zu können, muss man am Mastfuß eine Trennstelle vorsehen und deshalb das Kabel dort auseinander schneiden.

Um ein Kabel oder ein neues Fall in den Mast einzuziehen gibt es viele Methoden, die abhängig von dessen Aufbau nicht immer alle funktionieren. Wohl deshalb wird das Thema unter Seglern immer wieder diskutiert. In diesem Fall habe ich bei liegendem Mast von oben, also durch das Loch an dem später das Radarkabel herauskommen würde, eine Elektrikerziehfeder eingeführt. Durch deren Kugelkopf findet man mit etwas Geduld eigentlich immer einen Weg. Wenn man durch ist, zieht man dann zunächst eine Zugleine ein an die man wiederum das Kabel so befestigt, dass man es „geschmeidig“ einziehen kann. Zu zweit ist das alles kein Problem. Einer zieht, der andere schiebt. Für mich, der ich allein war, war es mit etwas Turnerei verbunden. Spätestens jetzt war ich aber froh, das nicht am stehenden Mast machen zu müssen.



Der 2" Radarscanner ist mit einer Edalsthalterung am Mast angebracht.



Für die Decksdurchführung des Kabels habe ich einen Cableport montiert.

Ich habe mich bewusst gegen einen Stecker als Trennstelle entschieden. Stecker im Außenbereich eines Bootes sind immer anfällig gegen Korrosion und m. E. die Ursache für einen Großteil aller Ausfälle an der Elektrik. Auch von den üblichen Durchführungen, wie sie serienmäßig von Bavaria verwendet werden, halte ich nicht viel. Die Dinger sind gut, wenn sie fest montiert werden können. Wenn man sie dagegen wie zum Legen des Mastes immer wieder aufmachen muss, sind Undichtigkeiten mittelfristig vorprogrammiert. Am besten werden meine Ansprüche noch den altbewährten Schwannenhälsen erfüllt, die aber je nachdem wo sie montiert sind üble Stolperfallen sein können. In diesem Fall habe ich mich entschieden einen neomodischen „Cableport“ zu verwenden, der im Prinzip wie ein Schwannenhals funktioniert aber wesentlich flacher baut. Das Teil ist auch nicht billiger als ein Stecker, lässt aber eine wesentlich solidere und betriebssichere Verbindung zu. Auch für die bereits vorhandenen Kabel von Funk und Licht wäre im Cableport noch Platz genug gewesen. Leider reichte deren Länge aber nicht und so bleibt es bei diesen vorerst bei der Serieninstallation. Unter Deck sind die einzelnen mit aufgequetschten Endhülsen versehenen Adern des Kabels einfach über konventionelle Lüsterklemmen miteinander verbunden. Dies ist vollkommen unkritisch, da hier im Gegensatz zum Scanner selbst keine wirkliche Hochfrequenz mehr vorkommt. Die höchste Frequenz hat das Videosignal für dessen Leitung ein im Kabel enthaltenes Koaxkabel verwendet wird. Aber auch dieses kann man für wenige Zentimeter ohne weiteres durch eine leichter verbindbare Zweidrahtleitung ersetzen. Sauber aufgespleißt in die Funktionsgruppen Stromversorgung, Steuersignale, Video und mit Schrumpfschlauch separiert bekommt man eine einwandfreie jederzeit wieder lösbare Trennstelle. Da man lediglich gleiche Farben miteinander verbinden muss ist das keine besondere Schwierigkeit und auch von Laien zu schaffen. Nach diesen Vorarbeiten funktionierte das Radar erwartungsgemäß auf Anhieb.

Erfahrungen im Betrieb des Kartenplotters

An Papierkarten gewöhnt hätte ich mir nicht träumen lassen, wie viel schöner Seefahrt noch mit einer elektronischen Karte sein kann. Man weiß jederzeit wo man genau ist. Sicher darf man sich nicht auf den letzten Meter verlassen aber es ist auf jeden Fall besser und vor allem bequemer als die Position auf der Papierkarte zu suchen. Von den vielfältigen Funktionen des Gerätes nutze ich bisher nur eine kleine Untermenge. Normalerweise steht es im „Course up“-Mode, so dass die aufkommenden Seezeichen und Landmarken sicher zu deuten sind. Um die zu fahrenden Kurse zu ermitteln stellt man einfach den Cursor auf das (Zwischen-) Ziel und Kurs und Distanz werden einem fix und fertig angezeigt. Wirklich ein feines Spielzeug für elektronikbegeisterte Skipper.

Als hauptberuflicher Elektronikingenieur weiß ich aber auch um die Grenzen dieser Systeme und würde mich niemals komplett darauf verlassen. Ich bin allerdings schon der Meinung, dass die Papierseekarte als Backup nicht unbedingt den neuesten Stand haben muss und auch in einem etwas größeren Maßstab sein darf. Sollte das System wirklich mal ausfallen finde ich damit immer wieder in die Sicherheit eines größeren Hafens zurück. Dafür sollte man natürlich auch mit diesen konventionellen Navigationssystemen noch umgehen können. Für mich sehe ich da kein Problem, da ich bisher ausschließlich so navigiert habe und mir die dazugehörigen Techniken in Fleisch und Blut übergegangen sind. Für längere Überfahrten halte ich es sowieso mit einer „Mischmethode“. Da bleibt das Gerät schon aus Stromersparnisgründen aus und ich mache brav alle 2h einen Eintrag ins Logbuch und mein Kreuzchen in der Papierseekarte. In Landnähe möchte ich die Kiste aber nicht mehr missen, da sie doch eine enorme Hilfe ist, die einen entspannter fahren lässt.

Ein Wort noch zu den wirklich guten Navionics Vektorkarten. Diese Module sind recht teuer, erfassen aber auch riesige Gebiete was die Kosten, wenn man die Karten vollständig nutzt, wieder relativiert. Gerade wegen dieser Kosten möchte man auch sicher sein, dass man für sein Geld aktuelle Ware erhält.

Wohl wissend, dass sich in 2006 im Ijsselmeer in Sachen Betonnung viel geändert hat, hatte ich die Karte mit dem ausdrücklichen Hinweis „Bitte nur neueste Ausgabe mit aktueller Betonnung 2006 liefern.“ bestellt. Umso enttäuscht war ich, als ich Mitte Juli 2006 eine Karte mit der Betonnung von 2005 erhielt. Auf meine Rückfrage bestätigte mir der Händler, dies sei neuester Stand.

Darauf wollte ich es aber nicht beruhen lassen. Unter dem Vorwand ich hätte eine Karte mit dem Ausgabestand V.09.18 und überlege mir ob ich nicht mal ein Update machen lassen solle, rief ich verschiedene Händler an und fragte nach dem aktuellen Ausgabestand. Nur darin, dass ich unbedingt ein Update brauche waren sich alle Händler einig. Das war für mich leicht nachzuvollziehen, denn vom Verkauf ihrer Ware leben sie schließlich. Auf die Frage von wann der neueste Stand sei, gab mir aber jeder eine andere Auskunft. Von „Herbst letzten Jahres“, über „März 2006“ und „wir haben gerade eine neue Karte bekommen“ bis „Ende des Monats soll es was Neues geben“ war alles dabei. Einer versuchte mich sogar ganz frech mit der pauschalen Auskunft „wir haben nur neueste Ware am Lager“ abzuspeisen. Stutzig machte mich auch, dass alle ein Datum nannten. Mein vorliegendes Speichermodul trug aber eine Versionsnummer und kein Datum. Die Zuordnung von Datum zu Version war keinem der Händler bekannt.

Dieses offensichtliche Chaos ließ mich eine Email-Anfrage bei Navionics in Italien starten. Schon nach wenigen Stunden hatte ich eine freundliche, kompetente Antwort in perfektem Deutsch vorliegen. Danach gab es nach der mir gelieferten Ausgabe noch zwei weitere Änderungsstände und man war inzwischen bei V.11.18 angelangt. Mit diesem Wissen konfrontiert, war mein Händler sofort bereit die Karte zu tauschen. Das dauerte zwar ein paar Wochen aber danach hatte ich wirklich aktuelle Ware für mein Geld. Aus dieser Erfahrung kann ich nur jedem raten, sich vor dem Kauf in Italien schlau zu machen und dann explizit diesen Ausgabestand zu bestellen. Ansonsten verkauft der Händler wohl so lange bis das Regal leer ist seine vorhandene Ware als den neuesten Stand.

Erfahrungen im Betrieb des Radargerätes

Gleich nach dem ich die Installation des Radargerätes abgeschlossen hatte fiel auf, dass das Display schon im Chartmodus flackerte. Die Ursache dafür war schnell gefunden. Die Bordbatterie hatte zu dem Zeitpunkt nur noch 12,2 V und das Display ist sehr empfindlich gegen Unterspannung. Ich verwendete für die Stromversorgung nur eine 1,5mm² Leitung und der Spannungsabfall durch den höheren Stromverbrauch des Radars reichte aus, um nicht mehr genügend Spannung am Gerät anstehen zu lassen. Ein Austausch der Versorgungsleitungen gegen 4mm² beseitigte dieses Problem sofort.

Andererseits wurde durch dieses Verhalten eine andere Macke des Gerätes deutlich. Nach dem Einschalten wird sofort auch der Radar-Standbybetrieb aktiviert. Weil man das Radar eher selten braucht ist das sehr ärgerlich, wird doch auch die Stromaufnahme des Gerätes dadurch drastisch erhöht. Weil ich keine Möglichkeit fand diese Funktion abzustellen, erkundigte ich mich per Email beim Raymarine Support, der auf der Webpage ein Response innerhalb von 24h verspricht. Ungeduldig wie ich bin erlaubte ich mir, als auch nach einer Woche noch keine Antwort vorlag, freundlich aber bestimmt zu mahnen. Das funktionierte, denn schon am nächsten Morgen lag ein Einzeiler vor, der mich aber auch nicht fröhlicher stimmte. „The Radar will come onto standby as default. If you want to turn it off you will have to do it manually I'm afraid.“ hieß es da ganz lapidar. Für mich heißt das, die Radarfunktion in 99% aller Fälle nach Einschalten des Displays umständlich über das Bedienermenü abschalten zu müssen. Während diese Funktion für ein Stand-alone-Radar ok ist, ist sie für ein Kombigerät wie der C-Serie m. E. eine Zumutung. Hier herrscht akuter Korrekturbedarf liebe Leute von Raymarine. Im nächsten SW-Update könnte man das leicht nebenbei erledigen.

Ich, der ich das Radar hauptsächlich angeschafft habe, weil ich mir davon ein Hilfsmittel zu Kollisionsverhütung bei unsichtigem Wetter verspreche, brauche die vielfältigen Funktionen des Gerätes eigentlich nicht. Viele davon sind auch deutlich zu kompliziert in der Bedienung, wenn man sie nicht jeden Tag braucht und dadurch den Umgang mit dem Gerät nicht zwangsläufig dauernd übt. Für mich ist viel wichtiger, wenn sicher das Gerät andere Schiffe in der Nähe erkennt und dann Alarm auslöst. Diese Funktion habe ich unzählige Male bei unterschiedlichen Wetter- und Seegangsbedingungen aber immer bei guter Sicht überprüft. Dann kann am besten das Radarbild mit der Wirklichkeit verglichen. Um es kurz zu machen: Küstenlinien, Binnenfrachter und auch Plattbodenschiffe werden sicher erkannt. Mit anderen Yachten sieht es dagegen sehr mau aus. Sie auf dem Display zu finden ist eher die Ausnahme als die Regel, dies gilt auch dann, wenn beim Näherkommen deutlich ein Radarreflektor im Rigg zu sehen war. Insofern bin ich von der Leistung des Gerätes enttäuscht. Möglicherweise wäre dies bei einem leistungsstärkeren Radar mit z.B. 4kW und stärker bündelnder Antenne besser, was ich aber eher bezweifle. Kunststoffboote geben wohl grundsätzlich nur ein sehr schwaches Echo ab. Man tut also gut daran sich über bessere Sichtbarkeit des eigenen Schiffes Gedanken zu machen. Das ist aber ein anderes Thema. Ich werde zu gegebener Zeit berichten.

Nachtrag (März 2008)

Meine Unzufriedenheit mit der immer aktivierten Standby-Funktion nach dem Einschalten habe ich oben ausführlich beschrieben und begründet. Da so etwas leicht bei einem SW-Update geändert werden könnte, nutze ich natürlich jede passende Gelegenheit danach Ausschau zu halten.

Für meinen Messebesuch auf der Boot 2008 hatte ich deshalb auch den Stand des Raymarine-Importeurs auf meiner Aufgabenliste. Ich hatte Glück und schon nach wenigen Minuten hatte ein freundlicher Berater für mich Zeit, der sich selbst als absoluter Spezialist für Raymarine bezeichnete. Ich schilderte ihm mein Problem und er versicherte mir überzeugend, dass ich mich irren müsse, denn die C-Serie käme nach dem Einschalten immer mit der Einstellung zurück, die vor dem Ausschalten zuletzt bestanden hätte. Ich war kurz davor an mir selbst heftig zu zweifeln als er einen Fehler machte: Er bat mich an einen Ausstellungsgerät um mir die Funktion vorzuführen. Egal was er tat, das Gerät kam trotz neuester SW immer wieder wie von mir bemängelt im Radar-Standby hoch. Schade, ich hätte so gerne in diesem Punkt unrecht gehabt.

Der nächste Akt in diesem Drama fand vor wenigen Wochen statt. Wie an anderer Stelle beschrieben habe ich über diese Homepage schon eine Menge interessante Leute kennen gelernt. Bei vielen bleibt es nicht bei einem einmaligen Kontakt und es ergibt sich ein reger Informationsaustausch. So auch in diesem Fall indem sich im Laufe der Zeit herausstellte, dass mein Diskussionspartner u.a. mit Raymarinegeräten handelt und über beste Beziehungen in die Szene verfügt. Natürlich versprach er mir, sich in dieser Sache für mich schlaue zu machen. Schon nach wenigen Tagen bekam ich eine Antwort. „Der Start des STANDBY RADAR (Magnetron Vorwärmung als default) bei Plottern von Raymarine ist so beabsichtigt und auf vielfachen Kundenwunsch implementiert worden. Das macht auch Sinn, da es im Navigationsmodus unzumutbar wäre, wenn plötzlich Radar benötigt würde und dann die Vorwärmzeit des Magnetrons abwarten zu müssen.“ Daraus kann ich nur schließen, dass ich nicht der typische Kunde bin, dessen vielfachem Wunsch man hier entsprochen hat. Ich kann mir zumindest aus meiner Praxis heraus keine Situation vorstellen, in der ich so plötzlich Radar brauchen würde, dass ich die 60 Sek. zum Vorheizen des Magnetrons nicht Zeit hätte. Immerhin wird hier das Problem mit der Argumentation „It's not a bug, it's a feature!“ offensiv angegangen. Wirklich kundenfreundlich wäre m. E. wie viele andere auch diese Funktion über die SW einstellbar zu machen.

Bei dieser Aktion lernte ich nebenbei auch, dass ein Update der SW nicht so einfach ist, wie es der unbedarfte Anwender erwarten würde. Damit es zuverlässig funktioniert, muss die neue SW dazu zwingend auf einer CF-Karte des Herstellers San Disk mit max. 256 MB vorliegen. Eine solch alte Speicherkarte ist gar nicht mehr so einfach zu finden. Bisher hatte ich jedenfalls kein Glück. Einerseits eilt es nicht weiter, da ein SW-Update, welches mein Problem löst, in absehbarer Zeit wohl nicht zur Verfügung steht. Andererseits wird die Beschaffung eines solchen bereits ausgestorbenen Produkts in Zukunft bestimmt nicht leichter.