

Route 66 Route 2000 Europa

Route 66 Geographic Information Systems B.V.;
1 CD-ROM (ca. 600 MB PC, ca. 567 MB Mac);
öS 699,— / ca. Euro 50,80

Martin Schönhacker



Die „Europa“-Version von „Route 66 Route 2000“ ist in vielen Aspekten der Version „Österreich + Schweiz“ (in der Folge „Ö+S“ genannt) ähnlich, die ebenfalls im aktuellen Heft besprochen wird. Daher geht die vorliegende Besprechung nur noch auf markante Unterschiede und Eigenheiten ein.

Überraschenderweise lässt sich das für PC und Macintosh geeignete Produkt diesmal auch am Mac nicht mehr wie „Ö+S“ von der CD starten, sondern muss installiert werden. Das Installationsprogramm schießt dabei auf beiden Plattformen weit über seine Vorgaben hinaus: in der Option „Typisch“ soll es angeblich ca. 200 MB verbrauchen, die sich aber als ca. 350 MB entpuppen. Da hat der Speicherhunger deutlich zugeschlagen! Allerdings liegt das wohl daran, dass die auf der Platte abgelegten Daten des Straßennetzwerks deutlich umfangreicher sind und man vergessen hat, die Texte des Installationsprogramms anzupassen.

Apropos Anpassung: Wie auch schon „Ö+S“ lässt sich das Programm durch einfache Umschaltung ohne neue Installation in zwölf verschiedenen Sprachen (US-Englisch, Britisches Englisch, Französisch, Deutsch, Holländisch, Italienisch, Schwedisch, Dänisch, Norwegisch, Finnisch, Spanisch und Portugiesisch) verwenden. Auch die Suche nach Orten klappt in verschiedenen Varianten; so findet man z.B. Genf auch als Genève, Geneva und Ginebra. Allerdings sind bei der Übersetzung aus dem Englischen wohl einige Begriffe durchgerutscht: Moldavien wurde übersetzt, aber Ungarn findet man nur als „Hungary“, Spanien als „Spain“, und so weiter. Es ist also anzuraten, im Zweifelsfall auch nach der englischen Version zu suchen, wenn man etwas nicht findet.

Nach Angaben des Herstellers bietet Route 2000 Europa die Möglichkeit zur Routenplanung in über 50 Ländern Europas mit insgesamt mehr als 450.000 Orten. Mehr als 50.000 Points of Interest

sind enthalten, und der Vergleich mit den 75.000 Punkten in „Ö+S“ legt schon nahe, dass man es nicht ganz so genau genommen hat. Das ginge auch gar nicht, weil in der Europa-Version nicht mehr alle Nebenstraßen enthalten sind. Daher würden viele der Sehenswürdigkeiten, Hotels etc. einfach „in der Luft hängen“, was sich nicht besonders gut macht. Außerdem wäre die Datenmenge einfach explodiert, und man hätte wohl eher eine DVD gebraucht.

Was Stadtpläne angeht, so ist man in dieser Version auf echte Hauptstraßen beschränkt. Der in „Ö+S“ noch sehr detaillierte Plan eines Ortes wie z.B. Horn wird plötzlich zu einem nur noch stilisierten Abbild von drei wichtigen Straßen. Ein kleiner Ort wie Breitenbach bei Horn verschwindet gar völlig von der Bildfläche — mit Ausnahme der Bahnstation, die lustigerweise trotzdem erhalten bleibt. Und kurioserweise gibt es auch kleinere Inkonsistenzen: die kleine Gemeinde Sankt Bernhard-Frauenhofen bei Horn, in „Ö+S“ noch korrekt verzeichnet, wird in der Europa-Version plötzlich zu „Sankt Bernhard“.

Die richtigen Stärken des Produkts darf man sich aber natürlich in anderen Bereichen erwarten. Daher wurde mit einer ziemlich absurden, anfangs ungeheuer ineffizienten Rundfahrt durch Europa die Optimierung einer Fahrtstrecke getestet.

Hier die Strecke in der ursprünglichen Reihenfolge: Pinggau (Steiermark), Camporotondo Eteo (Sizilien), Brno (Tschechische Republik), Dublin (Irland), Bar-le-Duc (Frankreich), Fusch an der Großglocknerstraße, Doneck (Ukraine), Venedig, Warschau (Polen), Helsinki (Finnland), Grenchen (Schweiz), Great Malvern (England), Gibraltar.

Die „typische“ Installation musste auf einem Pentium II (333 MHz) mit 20-fach CD-ROM-Laufwerk immerhin rund vier Minuten arbeiten, bis die Planung der kürzesten Route in dieser Reihenfolge fertig war: gesamte Streckenlänge

19.487 km; reine Fahrzeit 428 Stunden 46 Minuten; Treibstoffverbrauch 1.500,8 Liter; Ausgaben 21.221,27 öS (exkl. Fähre).

Die Investition weiterer vier Minuten lohnte sich dann wirklich, denn es wurde ein optimierter Weg mit folgenden Eckdaten gefunden: gesamte Streckenlänge 12.788 km; reine Fahrzeit 414 Stunden 8 Minuten; Treibstoffverbrauch nur noch 864,9 Liter; 12.229,66 öS (exkl. Fähre). Allerdings muss hier auch gesagt werden, dass durch viele Fahrenstrecken einfach weniger gefahren und damit weniger Treibstoff verbraucht wird.

Übrigens sieht die revidierte Rundreise so aus: Pinggau, Brno, Warschau, Doneck, Helsinki, Dublin, Great Malvern, Bar-le-Duc, Grenchen, Fusch, Venedig, Camporotondo, Gibraltar. Die zahlreichen Fahrenstrecken sind dabei zweifellos eine angenehme, wenn auch kostspielige Abwechslung. Aber es ging ja auch nicht in erster Linie um die Kosten, sondern um die Planung an sich.

Wie bei der „Ö+S“-Version gibt es auch hier die Möglichkeit, eine Route als reine Textbeschreibung oder mit verschiedenen detaillierten Karten der Strecke ausdrucken zu lassen. Das Spektrum reicht dabei von Karten der Start- und Zielorte bis zu detaillierten Karten jeder einzelnen Abzweigung entlang der Strecke. Letztere Option kann aber leicht zu einem ziemlich dicken Paket Reiseinformationen führen, und es ist fraglich, ob man wirklich einige Dutzend Seiten ausdrucken will. Eher ist hier wieder die Variante interessant, den Laptop mitzunehmen und die Abzweigungen nötigenfalls direkt am Bildschirm unter die Lupe zu nehmen. Das geht ganz einfach, indem man die entsprechende Zeile der Routenbeschreibung markiert.

Zusammengefasst bietet „Route 66 Route 2000 Europa“ eine ganze Menge Leistung fürs Geld. Leider beschränken sich die gespeicherten Points of Interest im Wesentlichen auf Bahnhöfe, Flughäfen, große Gewerbebetriebe, Grenzübergänge und Raststationen. Es wäre für den privaten Gebrauch schön, auch einige touristische Highlights vorzufinden. Aber sonst funktioniert die Routenplanung zuverlässig und liefert auch plausible Ergebnisse. Wer also einen Routenplaner sucht, der von Irland bis zur Ukraine und von Griechenland bis nach Norwegen ganz Europa abdeckt, ist mit dem Produkt gut beraten.

