

Midland G9(E) – Tipps & Tricks, Erfahrungen, Kritik

Vorwort

Ich suchte etwas Brauchbares für die Motorrad-Kommunikation und fand im G9E das Richtige für uns. An dieser Stelle einen Gruss und Danke an Herr Thieking der sich am Telefon viel Zeit nahm und mir schlussendlich das G9 empfahl. :-) Ich habe mich inzwischen intensiv mit dem G9E beschäftigt und dabei ein paar Dinge herausgefunden, die ich anderen G9(E) Interessenten oder Besitzern mitteilen möchte. Ich gehe hier auch ein wenig auf die Besonderheiten bez. Motorrad-Funk ein, was für den einen oder anderen Biker interessant sein könnte. Zum späteren Nachschlagen wurden relevante Textteile fett hervorgehoben.

Warum das G9?

Primär wegen der längeren Antenne. Gerade beim Motorradfunk, bei dem die Funken in der Regel dicht am Körper getragen werden (müssen), ist eine Stummelantenne nicht wirklich gut geeignet. Mit einer längeren Antenne kann hier wieder ein wenig ausgeglichen werden. Zuerst dachten wir, gerade wegen der relativ langen Antenne, das diese uns in der Innentasche der Kombi stören würde. Diese Befürchtung hat sich aber in der Praxis nicht bewahrheitet, da kann man durchaus mit leben. Ausserdem werden beim G9 gleich 4 normale Mignons (AA Zellen) verwendet, wovon wir im Haushalt eh schon jede Menge im Einsatz haben. Zudem kann man so frei wählen welche Akkus bezüglich Qualität und Kapazität man verwenden möchte und ist nicht auf einen speziellen, proprietären Akku mit fester Kapazität angewiesen. Wenn man das G9 mit Eneloop Akkus füttert, hat man zudem eine Funklösung mit wirklich beeindruckenden Bereitschafts- und Sprechzeiten, da wird das Laden zur Nebensache. Ansonsten entspricht das G9 bezüglich der Funktionen fast exakt dem G8, mit Ausnahme der Intercom-Funktion die das G9 nicht bietet. Ich habe mich übrigens ganz bewusst für die E-Variante des G9 ohne LPD-Funkband entschieden, da diese in deutlich mehr Ländern eingesetzt werden kann ohne befürchten zu müssen, mit der örtlichen Rennleitung (Sprich Polizei *g*) - oder wer auch immer das dort kontrolliert - Ärger zu kriegen. Ausserdem taugt LPD fürs Motorrad wegen der viel zu geringen Sendeleistung von 10 mWatt vermutlich sowieso nicht.

Tastenkombinationen {TK}

Es gibt ein paar zusätzliche Tastenkombinationen die so nicht im Handbuch stehen. Programmierer bauen nicht selten noch die eine oder andere Funktion zusätzlich ein, vergessen dann aber oft unabsichtlich (oder auch absichtlich ;-) dem Handbuch-Autor diese mitzuteilen. Tasten die gedrückt werden müssen, werden in spitzen Klammern dargestellt. Alle hier gezeigten Funktionen wurden bei deaktiviertem Notruf entdeckt.

TK 1. Alternative zum Speichern der Einstellungen mit <PTT>

Zum Speichern soll entweder die <PTT> Taste gedrückt, oder einfach 5 Sekunden gewartet werden. Über <PTT> ist das aber eher umständlich. **Stattdessen kann auch einfach mit <CALL> gespeichert werden**, was in der Bedienung deutlich angenehmer und auch schneller ist, da hierzu nicht umständlich umgegriffen werden muss.

TK 2. Alternative zum stoppen des Suchlaufs (SCAN)

Suchlauf die erste: Hier soll ebenfalls wieder die <PTT> Taste gedrückt werden. Das ist aber ein wenig unlogisch, denn dann wird gleichzeitig auch kurz gesendet. Und eigentlich will man ja selbst nur schauen auf welchem Kanal gerade was los ist. **Eleganter und vor allem ohne zu senden kann der Suchlauf mit kurzer Betätigung der Notruf-Taste <EMG> gestoppt werden.**

TK 3. Richtung des Suchlaufs (SCAN) umkehren

Suchlauf die zweite: Was ebenfalls nicht erwähnt wird ist die Möglichkeit, die Richtung des Suchlaufs umkehren zu können. **Sobald der Suchlauf gestartet wurde hält man <Pfeil nach unten> gedrückt und betätigt dann kurz <EMG>. Dann lässt man <Pfeil nach unten> wieder los und sofort geht der Suchlauf in die andere Richtung**, eben "nach unten" (absteigend). Um den Suchlauf wieder in aufsteigende Richtung zu stellen, hält man dementsprechend während dem Suchlauf <Pfeil nach oben> gedrückt, betätigt dann ebenfalls wieder kurz <EMG> und lässt dann <Pfeil nach oben> wieder los. Das G9 merkt sich die zuletzt aktive Suchrichtung, zumindest bis zum nächsten aus-/einschalten. Übrigens kann statt der <EMG> Taste auch jede beliebige andere Taste verwendet werden, z.B. <CALL>.

TK 4. Alternative zum reaktivieren der Rauschsperr (SQUELCH)

Deaktiviert werden kann sie laut Handbuch mit der gleichen Tastenkombination, also <Pfeil nach oben> und <Pfeil nach unten> gleichzeitig für 2 Sekunden. **Deutlich schneller und auch angenehmer in der Bedienung (Geschmackssache) wäre dagegen kurz hintereinander <MENU> und <CALL>.**

Weitere Tipps & Tricks {TT}

TT 1. Dauerhaftes Speichern der Einstellungen.

Das G9 ist ein offensichtlich ausgereiftes und robustes Gerät. Es gibt aber einen für mich echten Kritikpunkt und ich verstehe absolut nicht warum Midland ausgerechnet hier gespart hat, die 5€ extra hätte ich gerne bezahlt: **Das G9 hat keinen Dauerspeicher**, das heisst wenn man alle Akkus gleichzeitig entfernt und nicht schnell genug neue einsetzt, gehen alle Einstellungen verloren. Bei irgendeiner billigen 08/15 Frequenzschleuder noch akzeptabel, aber bei einem Mittelklasse Gerät wie dem G9 und erst recht im Jahr 2010 eig. ein Unding! Da das G9 mein erstes PMR Funkgerät ist, kann ich auch nicht sagen ob das bei PMR Geräte grundsätzlich Standard ist, oder nur hier beim G9 (oder bei Midland generell) gespart wurde (bzw. wird). **Vermeiden kann man den Verlust der Einstellungen aber ganz einfach dadurch, dass man immer nur eine Zelle (Akku) gleichzeitig wechselt.** Zuviel Zeit sollte man sich aber auch dabei nicht lassen.

TT 2. Akkus und Ladegerät (Standlader)

Akkus die erste und Kritikpunkt die zweite: Wer Wert auf hochwertige Akkus und Akku-Pflege legt, für den ist der mitgelieferte Standlader ein klares NoGo! Grund ist schlicht der, dass Akkus im G9 durch den Standlader überladen werden, wenn man nicht rechtzeitig das Laden beendet (tja, wann genau ist eig. In dem Fall rechtzeitig?), weil der Standlader einfach permanent und gnadenlos Strom in die Akkus pumpt ohne zu überprüfen welchen Zustand die Akkus aktuell haben. Das steht jedoch - muss man fairerweise dazu sagen – auch im Handbuch. Darum verwende ich den Standlader grundsätzlich nicht. Aber um ehrlich zu sein: um die Zellen wirklich einzeln auf ihren Zustand hin überprüfen zu können, müssten sie im Gerät jeweils einen eigenen Schacht haben, um eben einzeln angesprochen werden zu können. Das wäre relativ aufwendig, teurer und bräuchte auch deutlich mehr Platz.

Wer also gute und teure Akkus verwendet, der sollte auf den Standlader verzichten und lieber in einem guten, Prozessorgesteuerten Ladegerät laden. Die Akkus werden es danken und der Geldbeutel auch. Allerdings: **Wenn richtig gute Akkus verwendet werden, können die Funken auch wochenlang bei gelegentlicher Nutzung verwendet werden, ohne einmal nachzuladen. Besonders eignen sich dazu LSD-Akkus.** Nein, das hat nichts mit bunten Halluzinationen zu tun. ;-) LSD bedeutet hier schlicht "Low Self-Discharge". Das sind neuartige (Ende 2005 eingeführte) NiMH-Akkus die eine sehr geringe Selbstentladung haben. Die ersten ihrer Art waren die Sanyo Eneloops. Es gibt neben Sanyo nur noch zwei Hersteller die diese Technik nachgebaut bzw. dann ebenfalls entwickelt haben. Alle anderen und zwar ohne Ausnahme (Stand 2010) sind also lediglich als Eigenmarke ausgegebene Eneloop-Nachbauten (z.B. Panasonic Infinium) eben dieser beiden Hersteller, also entweder GP oder Yuasa. Darum verwende ich ab hier nur noch die Bezeichnung "Eneloop" oder "LSD-Akku".

Gerade in Bezug auf Punkt TT 1 um Wochen- oder je nach (Nicht-)Nutzung auch Monate-lang die Stromversorgung der G9 für die Einstellungen aufrecht zu erhalten, sollte solchen **LSD-Akkus** gegenüber normalen NiMH-Akkus der Vorzug gegeben werden. Ich verwende neben dem Original (also Eneloop) auch noch Panasonic Infinium, die ebenfalls hochwertig sind. Damit liegen die G9 Funken auch mal Wochenlang ohne Nutzung rum und werden dann gelegentlich wieder ein paar Stunden benutzt. Das ganze kann sich einige Male wiederholen, ohne das zwischendurch nachgeladen werden muss. **Durch Verwendung solcher LSD-Akkus relativiert sich also der Aufwand die Akkus extern zu laden und dabei auf den Standlader verzichten zu müssen.**

TT 3. Akku/Batterie-Zustandsanzeige

Akkus die zweite: Im Handbuch wird der Punkt nicht wirklich klar erklärt, ob es sich bei dieser Anzeige um eine echte Zustandsanzeige handelt oder nur um eine simple Batterie-Leeranzeige. **Wie sich nach einem Test herausstellte, handelt es sich um eine echte Zustandsanzeige.** Die Anzeige zeigt also jederzeit mit 1 bis 3 Balken wieviel Saft ungefähr noch in den Stromspendern steckt, man kennt das ja z.B. schon vom Handy.

Soweit so gut, bei Eneloop Akkus gibt es jedoch Konzeptbedingt einige Besonderheiten und eine davon hängt direkt mit der Zustandsanzeige zusammen: Im Gegensatz zu normalen NiMHs haben Eneloops fast über die gesamte Dauer der Kapazitäts-Ausschöpfung eine höhere und vor allem deutlich stabilere (flacher abfallende) Spannungslage als normale NiMH-Akkus. Durch diese Eigenschaft können also Eneloops mit typischerweise 2000mAh oft ohne Probleme mit normalen NiMH-Akkus mit deutlich höherer Kapazität (z.B. 2500mAh) mithalten oder diese sogar übertreffen, weil die Geräte in denen sie verwendet werden deutlich später eine Notabschaltung (je nach Gerät) einleiten.

Wegen dieser speziellen Eigenschaft der Spannungslage der Eneloops, muss die Batterie-Zustandsanzeige beim G9 auch anders bewertet werden. Zeigt die Anzeige beim Senden oder dauerhaft statt drei Balken nur noch zwei, dann ist das ein Indikator dafür, dass die Akkus demnächst gerne wieder an die heimische (oder mobile) Tankstelle wollen. Zeigt er beim Senden oder dauerhaft nur noch einen Balken, sollte man schon mal den Ersatz-Akkupack aus der Tasche kramen, da jetzt Erfahrungsgemäss und im wahrsten Sinne des Wortes sehr schnell Funkstille herrschen wird. Der Grund warum die Anzeige erst so spät reagiert liegt schlicht daran, dass die Schaltung dahinter für herkömmliche Batterien oder normale NiMH-Akkus ausgelegt zu sein scheint. Mit eben deren typisch verlaufender, schneller abfallenden Spannungslage. **Kurz gesagt; wenn die Anzeige beim G9 bei Verwendung von Eneloops "meint" diese wären leer (dauerhaft nur ein Balken), dann sind diese auch JETZT leer und nicht irgendwann demnächst!**

Besonderheiten beim Motorradfunk {MF}

Die Kommunikation auf dem Motorrad gehört mit zu den anspruchsvollsten Einsatzgebiete einer Funklösung. Darum werden hier einige Tipps aufgeführt die sich aus der Praxis ergeben haben.

MF 1. Freisprechfunktion (VOX)

Das taugt nicht auf dem Motorrad! Dazu gibts einfach zuviele Störgeräusche auf hohem Niveau die die VOX Funktion schlicht unbrauchbar machen. Bei aktivierter VOX funkten die G9 wild durch die Gegend und blockieren somit die gesamte Gruppe.

MF 2. PTT Taste am Lenker

Statt VOX hat sich die externe PTT Taste (die z.B. beim Headset-Paket MHS300 dabei ist) am Lenker bestens bewährt. **Das Klettband der PTT Taste sollte aber durch zwei Kabelbinder entsprechender Länge ersetzt werden.** Mit diesen sitzt die PTT Taste dann deutlich stabiler und ändert auch nicht mehr ihre Position. Gerade letzteres kann man nicht brauchen! Kabelbinder gibts in jedem Baumarkt für wenig Geld. **Thema Sicherheit: Ausserdem sollte man die Position der Buchse des kurzen Kabels der PTT Taste mittig zum Lenker hin fixieren. Dieser Punkt ist SEHR WICHTIG!** Auf diese Weise verhindert man effektiv ein mögliches Verreißen des Lenkers wenn man aus Versehen mal an das Kabel kommen sollte. (Siehe dazu auch die Bilder im Anhang A2)

MF 3. Rogerbeep (Im Menü: **rb of/on**)

Der Rogerbeep ist eine hilfreiche Funktion, jedoch nicht wenn man die Lautsprecher direkt am Ohr trägt. Beim Motorrad muss sowieso ein deutlich höherer Lautstärkepegel der Funken gewählt werden, damit auch bei höheren Geschwindigkeiten noch genug Schalldruck am Ohr aufgebaut wird. Darum gilt: **Egal ob normales Headset oder ein spezielles für Helme, hier sollten ALLE unnötigen Töne deaktiviert werden und dazu gehört auch der Rogerbeep.**

MF 4. Reichweitenkontrolle (OUTER RANGE, Im Menü: or of/on)

Gleiches gilt für die automatische Reichweitenkontrolle, auch diese sollten Biker abschalten.

Besonders beim Motorradfahren sollte man alle unnötigen Schreck- bzw. Störquellen vermeiden. Ausserdem ist diese Funktion nicht perfekt. Wir haben es beim Testen schon einige Male erlebt, dass diese auch dann mal anschlägt, wenn beide Funken nur ein paar Meter voneinander entfernt sind. Deutlich mehr taugt da die manuelle Reichweitenkontrolle, die aber wiederum auf dem Motorrad uninteressant ist.

MF 5. Selektivruf CTCSS oder DCS - oder keins von beidem?

Wie schon erwähnt, ist beim Motorradfunk jede unnötige (Audio)Störung zu vermeiden. Deshalb ist hier der Selektivruf eine sehr nützliche Funktion und sollte auf jeden Fall aktiviert werden. Der Gedanke dahinter ist der, dass man Teilnehmergruppen bilden kann. Der Selektivruf ist im Prinzip eine Intelligente Rauschsperrung (SQUELCH) die beim Empfänger nur dann öffnet, wenn der Sender das gleiche Verfahren und die gleiche Kodierung verwendet. Das hat sich in der Praxis bestens bewährt, wir haben es noch nie erlebt, dass wir "gestört" wurden. Stellt sich nur die Frage: Welches Verfahren sollte genutzt werden? Betrachten wir dazu erst einmal die Unterschiede:

CTCSS: Das ist das einfachste Verfahren. Hier wird beim Senden eine Art Pilotton mitgesendet in einer fast unhörbaren, tiefen Frequenz. Je nach Gehör kann man diesen Ton aber durchaus wahrnehmen. Wirklich stören tut er jedoch nie. Wobei die Frequenz je nach Kodierung (1-38) variiert. Vorteil: CTCSS spricht beim Empfänger sehr schnell an und so kann der Sender auch sehr schnell nach dem drücken von PTT sprechen. Nachteil: Lässt der Sender PTT los, gibts beim Empfänger ein kurzes, aber sehr nerviges "Frequenzkrachen", man kennt das vielleicht aus Spielfilmen bei typischen Situationen mit Funkern. Und das ist gerade bei Headsets äusserst unangenehm!

DCS: Das Verfahren ist etwas aufwendiger. Statt einem simplen Pilotton, wird hier während dem Senden ständig ein kleines, digitales Datenpaket mitgeschickt. Bei DCS gibt es beim G9 104 verschiedene Kodierungen und damit 104 verschiedene Datenpakete. Wenn man genau hinhört, kann man das "digitale" rauschen auch hören. Solange das Datenpaket kontinuierlich empfangen wird, bleibt die Rauschsperrung des Empfängers offen. Vorteil: Das Funktypische Krachen beim Empfänger am Ende der Übertragung bleibt – bis auf seltene Ausnahmen – komplett aus. Nachteil: SQUELCH beim Empfänger braucht etwas länger zum Ansprechen. Die Teilnehmer müssen sich also angewöhnen vor dem sprechen PTT etwas länger gedrückt zu halten bevor sie sprechen als mit CTCSS oder komplett ohne Selektivruf.

Ich denke jetzt dürfte klar sein welches Verfahren beim Motorradfunk vorzuziehen ist und welches auch wir verwenden: **DCS**. Leider findet man im Internet kaum Infos darüber wie genau dieses Verfahren arbeitet. Der bei CTCSS beschriebene, leicht hörbare Pilotton und das digitale Rauschen bei DCS sind übrigens beide auf dem Motorrad nicht mehr wahrzunehmen. Hier überdecken die Umgebungsgeräusche bereits im Stand des Motorrads bei laufendem Motor alles was in einer leisen Umgebung von CTCSS und DCS noch wahrgenommen werden könnte. Ich bin mir übrigens nicht sicher ob das hier beschriebene Verhalten von CTCSS und DCS bez. dem SQUELCH-Ansprechverhalten für alle PMR Funken gilt. Aufgrund des Verfahrens gehe ich jedoch mal davon aus.

MF 6. Lautstärke

Bis ca. 70 km/h braucht es schon ca. 70%. Das wäre in etwa die 3 Uhr-Position des Lautstärkereglers wenn man das G9 von oben betrachtet. **Bis zu 100 km/h brauchen wir dann alles was die Funke hergibt, also 100%.** Das wäre dann etwa die 6 Uhr-Position. Bei 100 km/h ist in Abhängigkeit vom Motorrad, Headset, Helm, Situation (und Qualität des Gehörs ;-)) durchaus noch Kommunikation möglich, ein "wenig" lauter sprechen vorausgesetzt. Diese Werte wurden festgestellt bei Motorrädern mit Frontscheibe. Bei Naked-Bikes dürften diese Werte allerdings deutlich schlechter sein. An dieser Stelle ein weiterer, kleiner Kritikpunkt: Es wäre sehr praktisch wenn der Lautstärkeregler Rastpunkte hätte. Denn gerade wenn man die Funke in der Kombi verstaut, passiert es ab und an mal, dass sich der Lautstärkeregler verstellt und sich dann ein anderer wundert, warum man auf seinen Funkspruch nicht reagiert.

Schlusswort

Ich wünsche viel Spass mit dem G9 und hoffe das dieses kleine PDF die eine oder andere nützliche Info vermitteln konnte.

Anhang

A1. Subkanäle

Im Handbuch fehlt eine Übersicht der Subkanäle (Pseudokanäle) 9-24. Dazu eine Tabelle in der alle Subkanäle mit ihren "echten" Kanälen aufgelistet sind und welcher Selektivruf und welche Kodierung jeweils dahintersteckt:

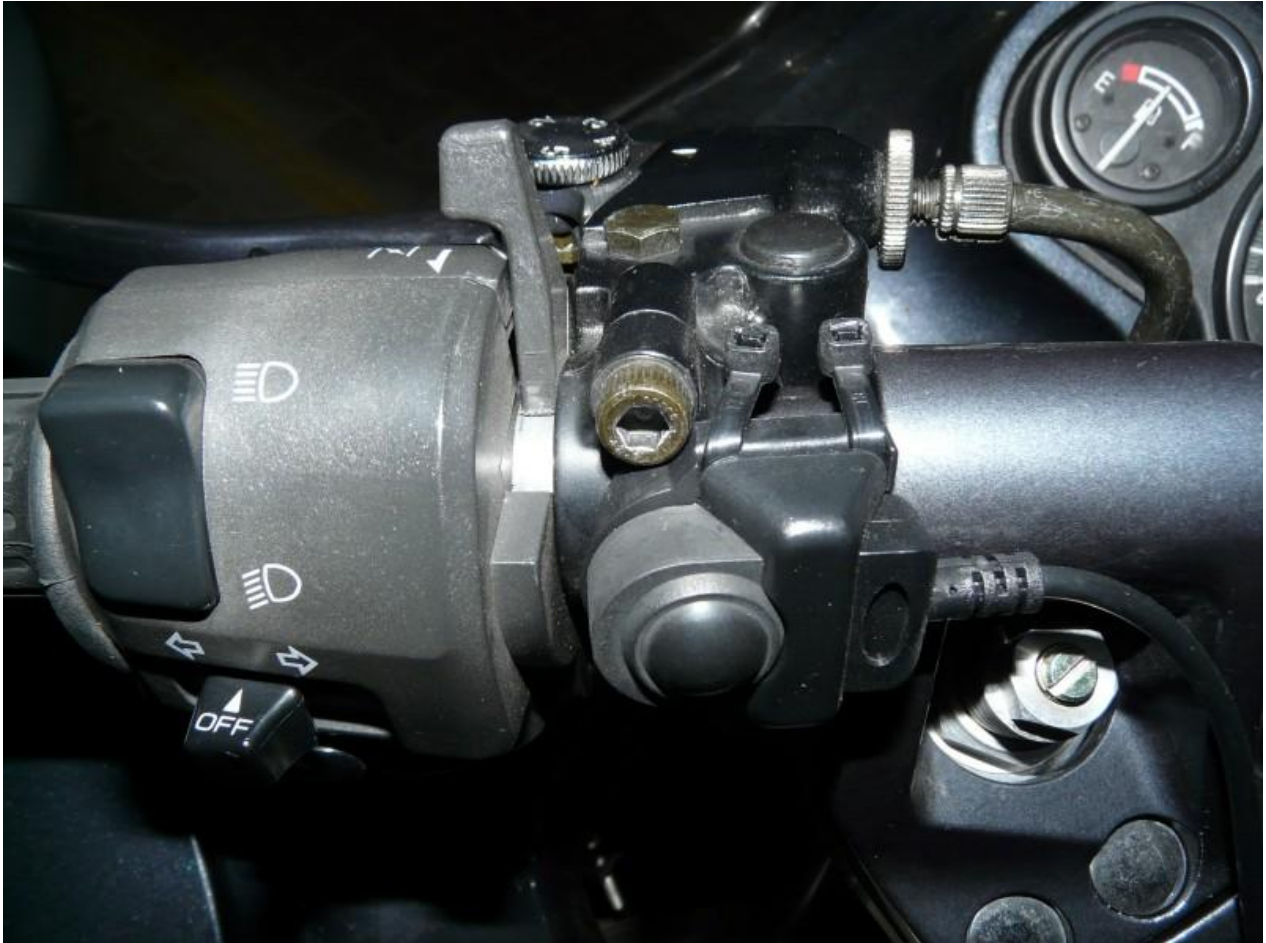
A1, Tabelle

Sub-Kanal	Echter Kanal	Selektivruf	Kodierung
9	1	CTCSS	16
10	2	CTCSS	16
11	3	CTCSS	16
12	4	CTCSS	16
13	5	CTCSS	16
14	6	CTCSS	16
15	7	CTCSS	16
16	8	CTCSS	16
17	1	CTCSS	31
18	3	CTCSS	31
19	5	CTCSS	31
20	7	CTCSS	31
21	2	CTCSS	31
22	4	CTCSS	31
23	6	CTCSS	31
24	8	CTCSS	31

A2. PTT Taste am Lenker

Hier 3 Bilder die das Beschriebene unter Punkt MF 2 zeigen. Gerade da es um die Sicherheit geht, wollte ich zeigen, wie ich die PTT Taste installiert und die Zugentlastung realisiert habe.

A2, Bild 1



Man sieht deutlich die Kabelbinder anstelle des viel zu weichen Klettbandes. Die PTT Taste fügt sich recht gut in die Armaturen ein, ohne wirklich aufzufallen. Das Umgreifen der linken Hand während der Fahrt zum funken ist anfangs ungewohnt, fließt jedoch schnell in die normale Handhabung des Motorrads mit ein. Wir haben die Taste bei beiden Bikes auf die gleiche Weise angebracht mit der gleichen Zugentlastung und kommen so prima damit klar.

A2, Bild 2



Der Kabelbinder-Verbau wirkt zwar etwas komisch, ist aber absolut Praxistauglich und vor allem sicher. Denn so wie hier gezeigt, wird das Kabelstück mittig auf dem Lenker fixiert und damit ist eine Zugentlastung sichergestellt. Sollte man also an das Kabel kommen, kann nichts passieren. Maximal wird die Steckverbindung gelöst, aber der Lenker selbst wird nicht beeinflusst. Wer hier eine bessere (schönere) Idee hat: Nur zu. Wichtig ist nur die stabile Zentrierung des Kabels auf dem Lenker, egal wie!

A2, Bild 3



Wenn nicht mit Funk gefahren wird, kann die Buchse ganz einfach auf der rechten Seite verweilen und wird mit einem Klettband dort festgehalten. So stört das Kabel auch nicht und kann auch nicht irgendwo ins "Getriebe" des Lenkers kommen. Klettband gibts übrigens auch im Baumarkt. Dabei aber gute Qualität kaufen, damit die Klebeseite des Bandes vor allem rund um den Stecker auch hält. Ausserdem übersteht gute Qualität auch den nächsten Regenguss ohne sich gleich in Wohlgefallen aufzulösen.