



[|Home](#) | [Přehled notebooků](#) | [Vyhledávání notebooků](#) | [Prodejci](#) | [FORUM](#) | [Redakce](#)
[|Recenze](#) | [Představujeme](#) | [Monitor trhu](#) | [Příslušenství](#) | [Technologie](#) | [Ostatní](#) | [Krátce](#)

[Notebooky Příslušenství](#) | 03.01.2007 07:00

[AY TO BE PG-63509 - když GPS, tak pro všechny!](#)

Co takhle GPS navigaci se SiRFstarIII přijímačem, všemi standardními funkcemi, dálkovým ovladačem a mp3 přehrávačem za 5873 Kč bez DPH (6990 Kč včetně DPH)? Ale ano. Je od firmy AY TO BE, je to zatím první ze zamýšlené série přístrojů a prodává se už i v ČR.

Základní popis

Design není nikterak revoluční, stejně jako rozměry 130 x 74 x 25-33 mm a hmotnost 240 g. Tyto, řekl bych standardní, parametry ovšem jakoby přesně odpovídaly celé filosofii tohoto navigačního řešení. Nepřinese žádnou revoluci ani nové, nevídané funkce, ovšem s gusem se pouští po vyšlapané cestě a nemá se za co stydět. To vše navíc nabídne za jednu z nejnižších cen na našem trhu.

Spodní část těla je černá, horní antracitová a mezi nimi je stříbřitý lem. Na vrchní straně je napravo od displeje umístěn reproduktor, tlačítko Zpět a vypínač. Mezi ním a reproduktorem se ještě krčí malinkatá dioda signalizující nabíjení akumulátoru. Na levé straně od LCD je ještě infraport pro dálkové ovládání.

Na pravé straně je vstup pro adaptér, konektor sluchátek a ovládání hlasitosti „dial“. Na opačné, levé straně najdeme slot SD/MMC karty a mini-USB konektor. Ve spodní části klasicky výklopnou anténu pro příjem družicového signálu a zapuštěný posuvný hardwarový vypínač. Ten slouží jako reset v případě závažné chyby systému.



HW parametry

Srdcem přístroje je procesor Intel PXA-255 s jádrem XScale na frekvenci 300 MHz. Ten svou práci zvládá jak se sluší a patří a až na malé výjimky (například zpožděné zobrazení při změně hlasitosti) nedochází k výrazným zásekům zaviněným nedostatkem výkonu. K dispozici má 64 MB Flash RAM pro provádění výpočtů a slot pro SD/MMC kartu k uložení datových souborů. V balení je rovnou 512MB SD karta, přičemž mapa východní Evropy s českým hlasovým rozhraním zabírá pouze 121 MB. Je příjemné, že tady se nešetřilo.

Dotykový displej má rozměry 3,5 palce, tedy cca 8,5 cm, a vyrobila jej společnost Samsung. Nemůžu jinak než ho hodnotit velice kladně, protože jak citlivost, tak kvalita zobrazení, tak i pozorovací úhly jsou vynikající. Jeho rozlišení 320x240 bodů a 65 tisíc barev, dle mého, plně postačují a je na ně příjemný pohled. Lze samozřejmě měnit jeho jas, a to v dostatečném rozsahu. Zejména v noci se bude hodit o pár stupňů nižší svítivost, naopak při jízdě v letním dnu nastavíme znatelně vyšší hodnotu.

Výklopná anténa obsahuje SiRFstarIII přijímač, který mile překvapil svou citlivostí. Počáteční obavy, že mobilní řešení s integrovanou anténou nebude v autě mít dostatek signálu, vzaly rychle za své. Je pravda, že v centru Prahy měl občas malý problém, ale ten byl spojen pouze s orientací, polohu neztratil nikdy. Například při jízdě z Nuselského mostu směrem k I. P. Pavlova se bod pohyboval správným směrem, jen celá mapa se postupně otočila o 360°. To vše ale během maximálně 7-10 vteřin a bez jakýchkoliv dalších komplikací. Nicméně k dispozici je konektor pro externí anténu. Díky citlivému přijímači také zařízení velmi přesně měří rychlost pohybu.

Během jednoho z testů jsem využil absence sněhové pokrývky a vzal s sebou AY TO GO na kolo. Pozitivní bylo, že v lese (byť ne nejhustším) měl přístroj družicový signál i se zaklopenou anténou a v batohu. Trochu mě naopak zaskočilo, že se díky teplotě kolem nuly snížila životnost baterie na zhruba hodinu a půl. Za normálních podmínek je tato udávána cca tři až čtyři hodiny v závislosti na používání. Z mé zkušenosti se hodnoty blížily spíše třem hodinám, ale lze nastavit úsporný režim displeje, který se vypne po nastavené době nečinnosti. V přístroji je zabudovaný Li-Ion akumulátor a nelze tedy vyměnit baterie například právě na výletě.

Mapy a výpočet trasy

Systém využívá map společnosti Teleatlas s poslední aktualizací v srpnu 2006. Na kartě, která se přidává do balení, jsou detailní mapy pro Českou republiku, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Řecko, Turecko, Estonsko, Lotyšsko a Litvu a kromě toho ještě hlavní spojovací cesty v Chorvatsku, Slovinsku, Rumunsku, Bulharsku, Moldávii a Albánii. Mapové podklady jsou navíc k dispozici na přiloženém CD a pomocí instalačního SW Smart2to se nahrají na SD kartu včetně hlasových povelů v daném jazyce (k dispozici na výběr: česky,

anglicky, řecky, polsky, turecky, maďarsky). Po instalaci ActiveSync, kterou ale musíme stáhnout z internetu, můžeme zapisovat na kartu v přístroji přes USB kabel.

O aktualizaci těchto map nám ale bohužel zatím není moc známo.

Na výběr je hned několik možností, jak vybrat cíl cesty. Pokud víme konkrétně, kam chceme jet, pak se hodí funkce door to door, čili zadání cílové adresy včetně popisného čísla a cesta pak končí přesně před vchodem. Pokud ne, můžeme například využít seznamu POI (Points Of Interest – Místa Zájmu – MZ), čili objekty potenciálně zajímavé pro cestování (k dispozici je pro ČR 53 638 takových míst). Můžeme vybírat ty poblíž nebo je vyhledávat pomocí jejich názvu či mapy. Velmi příjemný je výběr z databáze, kde jsou jednotlivé MZ rozděleny do skupin (například stravování-> druh kuchyně a dále jsou objekty seřazeny podle vzdálenosti).

Kromě klasického plánu z místa na místo umí AY TO BE sestavit i plán cesty s jednotlivými zastávkami a dokonce si tuto trasu můžeme i virtuálně projet.

Pro výpočet trasy je důležitá celá řada nastavení, která se ale dají změnit i během jízdy a trasa je pak relativně rychle přepočítána. Všechny je najdeme v záložce nastavení-> navádění. Zejména jde o způsob dopravy, zde se nabízí možnosti: rychlé auto, pomalé auto, dodávka, motorka, skútr, kolo, chodec. Rozdíly jsou samozřejmě ve výběru trasy, ale i ve vlastnostech zobrazování, ale o tom se zmíním níže. Zkušenost z města: v nastavení Rychlé auto se systém snaží dostat na okruh/magistrálu, jakmile to jen trochu jde, a některé trasy jsou pak vyloženě zdlouhavé. Tento režim se hodí především na vzdálené cíle a meziměstské cesty, do ulic je mnohem praktičtější režim pomalého auta. Nastavení chodce Vás protáhne všemi zákoutími města, cyklista je blíže automobilu, ovšem ignoruje jednosměrky.

Dále si lze vybrat, jestli má hledat nejrychlejší či nejkratší cestu, vyhnout se silnicím s poplatky, dálnicím nebo trajektům. Volitelným rozšířením je TMC modul (Traffic Message Channel), který zaznamenává zprávy o aktuálních kolonách a jiných dopravních problémech. Těm se pak může buď automaticky vyhnout, nebo na ně upozornit a na přání najít jinou cestu.

Samotný výpočet není nikterak zdlouhavý, v rámci naší republiky byly téměř všechny zkušební trasy vypočtené do minuty. Občasné komplikace při výpočtu byly dle mého způsobené nedostatečným signálem v dané chvíli.

Navádění a zobrazení

Ať už používáme přístroj k navigaci s určením cíle či se jen orientujeme podle současné pozice, můžeme si

vybrat mezi denním a nočním režimem mapy. Rozdíl je zjevný a velmi užitečný. Další možností je, zda chceme sledovat mapu ve 2D či 3D. V obou případech se bude mapa otáčet podle toho, kterým směrem se zrovna pohybujeme.

Důležitá je podle mě i možnost vybrat si, jaké MZ budou zobrazeny na mapě. Při defaultním nastavení bylo totiž centrum Prahy pochopitelně přeplněné ikonami. Užitečné jsou například bankomaty, ubytování, policie, servis a mnoho jiných.

Jak příjemné bylo mé zjištění, že AY TO BE automaticky přepočítá trasu cesty poté, co špatně odbočím. Celá operace je otázkou několika vteřin. To byla zrovna věc, které jsem se bál, že přístroj z této cenové hladiny bude podobnou funkci postrádat a on mile překvapil.

Další dobrou schopností je najít trasu v případě objížďky. Jednoduchým způsobem se dá vybrat délka nedostupného úseku komunikace v krocích 0,5, 2 a 5 kilometrů a přístroj rovnou najde vhodnou cestu s tím, že na danou trasu se chce vrátit po určité vzdálenosti.

Jedinou výtku bych měl k hlasovým instrukcím. Hlášky jsou sice smysluplné a upozorní na odbočení několikrát, jen způsob, jakým jsou poskládané věty v kombinaci s „rychlostí“ mluvení, nejsou nejšťastnější. Jedno upozornění například přichází zpravidla 150 m před odbočením (pokud se ke křižovatce blížíte více jak cca 200 m bez odbočení): „Za__sto_padesát_metrů__odbočte_vpravo/vlevo“. Takže když hlas větu vysloví a na jejím konci nám konečně řekne na kterou stranu odbočit, už jsme většinou v (ne)odbočovací pruhu. Nečiní to samozřejmě problém vždy, ale občas se tak okolnosti sejdou a pak je třeba kouknout na obrazovku.

Tam je naštěstí vše potřebné k dispozici. V režimu mapy je v levém horním rohu umístěna ikona šipky a vzdálenosti k ní. Kromě zmiňovaného denního/nočního režimu a 2D/3D lze ještě využít zobrazování pouze této šipky (bez mapy) a vzdálenosti k ní. Tvarů šipek je samozřejmě celá řada včetně kruhového objezdu a sjezdu z dálnice. Hlas funguje s mapou i bez ní. Pouze pokud je nastaven režim chodce či cyklisty, není hlasový doprovod k dispozici.

Kromě mapy a případných tlačítek je na displeji ještě celá řada informací. Jednak počet družic, od kterých je přijímán signál (maximálně 20), nadmořská výška, souřadnice, rychlost pohybu, aktuální ulice a příští křižovatka (sjezd). Na konec jsem si nechal odhadovaný čas příjezdu. Ten je počítán podle daného typu vybrané komunikace. Ve městě je samozřejmě v podstatě k ničemu, ale u delších cest se hodí a je výrazně přesnější než v situaci se zácpami a semaforey ve městě.

Doplňky a příslušenství

V základní výbavě je jednak funkce mp3 přehrávače zvládající formáty mp3 a wma a dálkové ovládání. Přehrávač má naprosto standardní funkce s tím, že všechny skladby musíme nejdřív přidat do playlistu. Navíc nelze zobrazovat mapu a zároveň přehrávat hudbu. Jeho využití je tedy sporadické a záleží na každém, jak s ním naloží, rozhodně ale neurazí a čas od času se jistě bude hodit.

Dálkové ovládání je kompaktní a lehké, napájené "knoflíkovou" 3V baterií. Nabízí tlačítka Power, Mute, čtyřsměrové s OK uprostřed, Menu, Back, Volume Up/Dn a Mapa. Jedinou jeho výhodou pro řidiče vidím v tom, že je snazší ovládat přístroj ovladačem než-li se trefovat prstem za jízdy do tlačítek na displeji.

V krabici je dále adaptér do 220V sítě, auto adaptér a držák na sklo auta s výborně vyřešeným upevněním podtlakem. Samozřejmostí je stylus (pero na dotykový displej), manuál (včetně české verze) a CD se zálohou mapy.

K volitelným funkcím patří zmiňovaný TMC modul a také funkce lokalizující policejní radary. V případě jeho přiblížení vydá systém dvakrát akustické a textové upozornění.

Závěr

AY TO BE útočí sice především svou nízkou cenou, ovšem dle mých zkušeností to není na úkor slabší výbavy či chybějících funkcí. Jistě po něm nesáhnou uživatelé, kteří vyžadují od navigace i Bluetooth připojení k telefonu a jeho využívání jako handsfree. Pro méně náročné uživatele, především řidiče, je tu ale varianta, která nabídne srovnatelnou funkčnost za výrazně (orientačně o 15-40%) nižší cenu. Doporučená koncová cena je 5873 Kč bez DPH (6990Kč včetně DPH).

Klady a zápory

- + poměr funkce/cena
- + kvalita a citlivost displeje

- zdlouhavá hlasová upozornění

Foto galerie AY TO BE PG-63509



Vladimír Dutka