

Kellega luurele



Clarion Map 770; Garmin Nuvi 660; Sikura Galileo 3.5; Sony NV-U71T ja VDO Dayton PN 205

Eestlased armastavad autoreise. Kõige meeldiva kõrval on see tähendanud aga ka kümneid kaardilugemispeatusi igas suuremas võõras linnas. Enam pole see vajalik – GPS-navigaator viib teid hotelli ukse ette, kui te vaid riiki, linna, tänavat ja majanumbrit teate. Navigaatorite valik on suur, samuti hinnakäär – müügil on seadmeid kahest ja poolest kuni nelja-kümne tuhandeni. Levinuimad on siiski seadmed, mida “autosse ehitada” pole vaja – võtad ta karbist, kinnitad iminapaga tuuleklaasile ja maailm on sinu ees valla!

Vello Kala
Fotod Pille Kala, tootjad

10 Tehnikamaailm 7/2007

S ellised navigatsiooniseadmed on nüüd pea iga tarbeelektronika valmistaja tootenimekirjas ning müüginumbrid kasvavad kiiresti. Pole ka ime – odavam lahendus, GPSiga ühendatud sülearvuti, on kohmakas (lisaks ei kesta arvuti rappuvas autos kuigi kaua), auto lisavarustusena pakutav seade aga kordades kallim. Lisaks areneb elektroonikatööstus autotööstusest hoopis kiiremini, nii et leppides autoga kaasa tuleva seadmega olete maksnud väga palju tehniliselt juba vananenud toote eest.

Eesti jäi selles mängus stardiga veidi hiljaks, seda küll mitte oma süül. Liht-

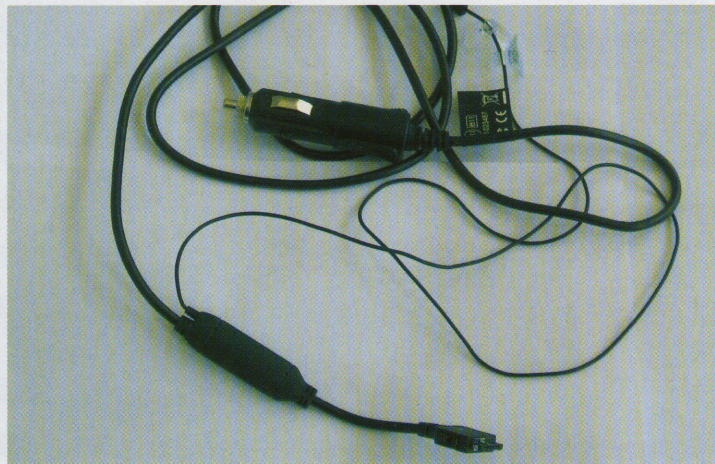
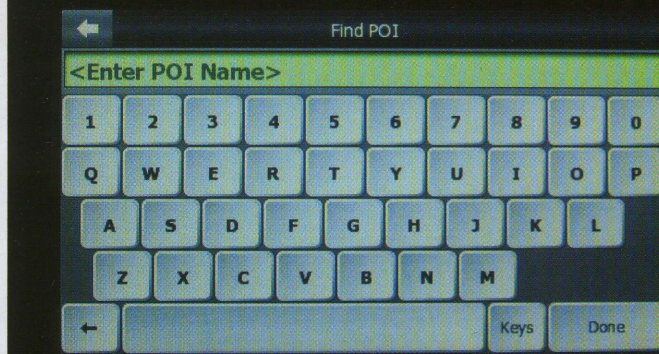
salt kahel juhtival GPS-kaarditootjal polnud Eesti ala katvaid kaarte. Täna on vähemalt Tallinn ja põhimääratelt nii Navteqi kui Tele Atlase kasutatavatel seadmetel olemas ka Eesti. Tuleval aastal peaks kaetud saama juba kogu Eesti. Aga ega me oma autode eriti ära eksimist kardagi, navigaator on hindamatu abimees võõras linnades ja linnades.

Mõne aasta eest teadsid GPS-seadmetest meil vaid purjetamise ja paadidega seotud inimesed – GPS on muutunud rel, kus teadupärast teeviitu näha asendamatu abimees. Täna seni pole me näinud mitu navigatsiooniseadmeid p

minna?



Virtuaalne "klaver".

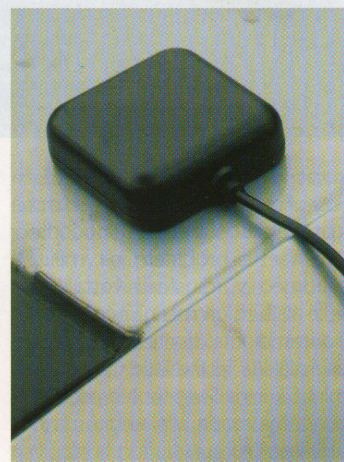


▲ Garminil on liiklusinfo vastuvõtja integreeritud toitejuhtmesse. Mitte just parim lahendus: ka liikluslevita riikides ei saa te antenniraadist loobuda. Lisaks kinnitub antenn esiklaasile, toitejuhe aga tuleb seadmest auto siseruumi poole, nii et moodustub mõttetu traadirägistik. Toitejuhtme kõikumine võib antenni iminapa lahti tõmmata.

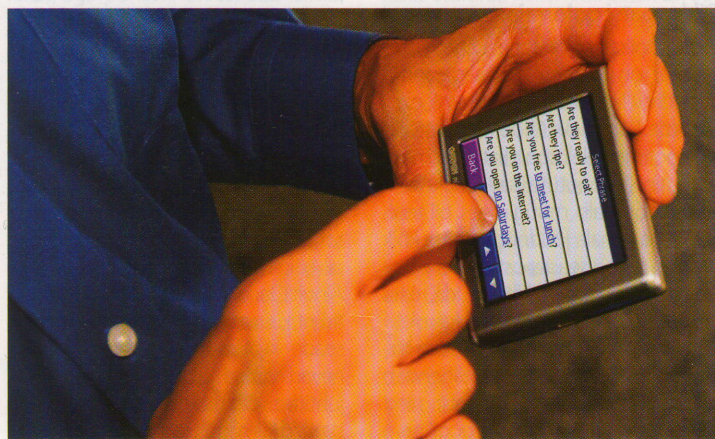
◀ Mõned navigaatorid töötavad ka MP3-pleieritena, nagu näiteks Nüvi.

► Välisantenn lisab veidi ebamugavust, ent parandab oluliselt vastuvõttu, näiteks kõrgete puude või majade vahel.

▼ Auto võib parklas seista, aga navigaator tuleb koos teiega vöörasse linna, et tänavad, muuseumid, hotellid ja söögi- kohad kätte juhatada.



Kuigi liikumisel andmete sisestamist piirav ohutuslukk on väljalülitatav, ei tohiks juht siiski sõites end seadistamisele pühendada.



Tehnilised andmed

Tootja ja mudel	Clarion Map 770	Garmin Nüvi 660	Sikura Galileo 3.5	Sony NV-U71T	VDO Dayton PN 2050
Kuvari diagonaal, tolli (cm)	4,3 (10,9)	4,3 (10,9)	3,5 (8,9)	3,5 (8,9)	3,5 (8,9)
Laius x kõrgus x paksus, cm	13 x 9 x 2	12,4 x 7,4 x 2,3	13,1 x 7,8 x 2,6	10,38 x 8,76 x 3,28	11,2 x 7,7 x 2,4
Kaal, g	200	190	192,5	280	180
Protsessor	400 MHz	ei avalda	?	300 MHz	300 MHz
Sisemälu	2 GB Flash ROM	2 GB	?	2 GB	64 MB Flash ROM ja 64 MB SD RAM
Kaasasolev mälukaart	ei	ei	SD 2 GB ja SD 256 MB	ei	SD 2 GB
Mälukaardi pesa	SD/MMC	SD	SD	ei	SD
USB-sisend	on	on	ei	on	on
Kaardi valmistaja *	Tele Atlas	Navteq	Navteq	Navteq	Navteq
Routing-optimeerimisega	on	ei	on	ei	ei
Teekonna kompuuter	on	on	ei	ei	ei
TMC-vastuvõtja	on	on	lisavarustus	lisavarustus	lisavarustus
MP3-mängija	on	on	on	ei	on
JPG-piltide vaatamine	on	on	on	ei	on
DivX-mängija	ei	ei	on	ei	ei
Valuuta/möödühikute konverteerija	ei	on	ei	ei	ei
Sõnaraamat	ei	on	ei	ei	ei
Kalkulaator	ei	on	on	ei	ei
Mängud	ei	ei	1	ei	2
Aku tüüp ja selle kasutusae	Li-Ion, min 4,5 h	Li-Ion, 3-7 h	Li-Ion	Li-Ion, kuni 6,5 h	Li-Ion
Autos laadimine	on	on	on	on	on
Toas laadimine	on	on	on	on	lisavarustus
Väline GPS-antenn	lisavarustus	lisavarustus	lisavarustus	lisavarustus	lisavarustus
Kaugjuhtimispuult	ei	ei	ei	ei	roolipult (lisavarustus)
Vutlar	ei	on	on	ei	on
Eestikeelne menüü	ei	on	ei	ei	ei
Eestikeelne juhendamine	ei	on	ei	ei	ei
Bluetoothi käed-vabad-süsteem	on	on	ei	ei	lisavarustus
Töötemperatuur	?	0...+60 °C	?	5...+45 °C	-20...+60 °C
Lisakaardid	Moskva ja Peterburi	Regio Eesti kaart			Moskva ja Peterburi
Hind, krooni	8390.-	9900.-	7600.-	6950.-	8900.-

* Clarioni kaardil on kogu Leedu kaetud tänavate-majanumbrite tasemel, ülejäänutel nagu Eestilgi – pealinn ja põhimaaanteed.

kuvat kauplust Pirita purjespordikeskuses. Ent paljud on leidnud tee ka peaaegu igasse elektroonika- või autopoodi.

Omaette probleem oli, millised seadmed võrdlustesti võtta. Meie selle ala turg on veel nii noor, et turuliidritest ja autsaideritest pole põhjust veel rääkida. Testi valitud Clarioni, Garmin, Sikura ja Sony tooted peaksidki andma saada olevatest üsna hea ülevaate.

Pikka patsi pole vaja

Elektroonikaseadmetega vähem tuttavale on navigatsiooniparaadid meeldiv üllatus: nende kasutamine on ülilihtne. Põhjus on selge: navigaatorid on noorimad elektroonikatooted ning teadmine, et lõputute lisavõimaluste lisamine on halb müügimees, oli tegijaile juba kohale jõudnud – mitte kõik ei soovi mõnd seadet ostes pika patsiga arvutiguruks kvalifitseeruda, osta seadet, millest mõistus üle ei käi, oleks ka tobe tegu. Navigaatoritega seda hirmu pole – "installimine" tähendab lihtsalt seadme sisse lülitamist ning kõik juurdekäiv on lihtne ja loogiline.

12 Tehnikamaailm 7/2007

Erinevad tootjad on seda teemat siiski veidi erinevalt käsitlenud. VDO Dayton, eriti aga Clarion ja Sikura pakuvad rohkeid võimalusi aparati oma käe järgi seada, Garmin järele on keskendunud enam põhilisele – kasutuse lihtsusele ja arusaadavusele.

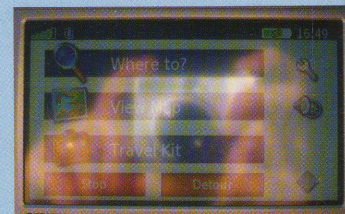
Tublid, head ja veel paremad

Kui kõigi seadmete passiandmed-juhised tudeeritud ja võrreldud, oli aeg praktiliseks testiks. Hea oli siin see, et kui neljas autos sa korraga kuidagi istuda ei saa, siis navigaatorid mahuvad esiklaasile ritta nagu linnukesed. Nii oli võimalik võrrelda reaajas, ja mitte sarnastes, vaid TÄPSELT SAMADES oludes.

Esmapilgul näis hindamine olevat raske, kuna kõik seadmed kasutavad sama GPS-süsteemi ning baaskaartki on kõigil põhiliselt sama, Navteqi oma. Ainult Clarion kasutab Tele Atlase kaarti. Ent kui vaadata, kuidas üks või teine seade vajaliku teabe teieni toob, ilmnevad vahed. Tihedas liikluses autot juhtides võib naviseadmele pühendada vaid kiirpilgu. Hea aparati graafika



Omapärane võimalus Sikura Galileo: seadme külgedel on kahevärvilised märgutuled, mis teatavad läheneva pöörde kauguse ja suuna. Kui harjuda, siis pimedal ajal vägagi kasulik täiendus.



▲ Hele päev on navigaatori vaenlane – te ei näe mitte teejuhiseid, vaid peegeldusi kuvaripinnal.

▼ Sony jalg on massiivsem, sellesse on integreeritud ka liiklusteabe vastuvõtja. Puuduseks on värisemine sõidul.



Ekraani heledus on navigaatori kõige olulisemad omadusi. Kui te heleda päikesega ekraanipilti ei näe, on üsna ükstepuha, on viimane hea või halb. Vasakult Sikura Galileo, VDO Dayton, Sony, Garmin ja Clarion.

Clarion – stabiilne ja toekas.



VDO Daytoni jalg on kindel ja kompaktn.



Garmini jalg on värikindel ja mugav. Vaid iminapp võiks toekam olla – Garmin oli ainus, mis klaasilt kukkuma kippus.



Galileo pikk kandejalg lubab küll vaatenurka mugavalt seada, ent pika varre otsas seade sõidul vibreerima.



olgu seega selge, detailidega üle koor-
mamata – loetav ühe pilguga. Tootja,
kelle detailirohke kuvaripilt nõuaks va-
jaliku näpuga taga otsimist, teenib
meilt miinuseid.

Siin selgus, et proovitud seadmed
jagunevad selgelt kaheks – kui Galileo,
Clarion ja VDO Dayton pakuvad detai-
lirohket pilti, siis Sony ja eriti Garmin on
keskendunud olulisemale, st hõlpsale
loetavusele. Ka kõik muu on kuvarilt
leitav, aga põhiline on tabatav silma-
nurgastki. Mõistagi mõjutab nähtavust
kuvari suurus. Testis me seda siiski eriti
ei arvestanud, kuna kõigist osalenud
mudelitest on olemas nii 3,5- kui 4,3-
tollised variandid. Liati on 16 : 9 mõi-
dus "laiekraani" (Garmin ja Clarion)
efekt mõneti näilik – ekraan on laiem
külgsuunas, sõidate te aga ikka ju
edasi, ekraanil siis ülespoole! Lihtne
soovitus tootjale – keerake kuvar püs-
tiasendisse, siis näeb juht kaardil ma-
ala, kuhu ta sõidab, mitte kasutatut terri-
tooriumi vasakul ja paremal.

Sama teema jätkub ekraani hele-
dusega. Ka parimast teabest pole kasu,
kui te seda eredas päikeses lihtsalt ei

näe! Selles osas on konkurentsitud
Garmin ja Clarion – teised jäävad üld-
joontes ühele joonele. Samas on näi-
teks Sony varustatud fotoelemendiga,
mis lülitab hämaruses sisse öise val-
gustusrežiimi. Garminil sellist võim-
alust pole. Tõsi, saab programmeerida
kellaajad, millal päevase ja öise ekraanikuvandi vahetused toimuvad.

Ka kasutuse selgus ja loogilisus on
navigaatori puhul väga oluline – liik-
luses osalevad kõik, mitte ainult arvuti-
fännid. Hea seadme kasutusloogika
peab seega olema lihtne ja lollikindel.
Siingi oli parim Garmin. Hea ja arusaad-
av oli menüüloogika ka VDO Daytonil.
Sony ja eriti Galileo ning Clarionil
menüüdes tee leidmine nõudis enam
keskendumist ja pilke kasutusjuhendi-
sisse.

Ent pole halba ilma heata. Kasutus-
loogika osas kaotatu teenisid Galileo ja
eriti Clarion tagasi navigeerimise lisa-
võimaluste eest. Mõlemad pakuvad
võimalust ehitada paljude vahepea-
tustega marsruut. Kõige enam võima-
lusi pakkus kindlalt Clarion: sujuv üle-
minek kahemõtteliselt "kolme-

Tehnikamaailm 7/2007 13



VDO DAYTON: siingi on servades palju liisateavet, mis teeb üldpildi liiga kirjuks, e seda kiirpilguga "lugeda".



▲ CLARION: graafika sisaldab elemente, mis võtavad ekraaniruumi, pole aga ehk nii olulised, et kogu aeg silma ees püsivad.

◀ Kui olete minemas Riia aadressil, teie ilmuvad aga sellised liiklusemärgid, et targa oma navigaator hooldusse viia, midagi on temas sassi läinud.

mõõtmelisele" kuvaripildile, võimalus valida kasutusrežiimiks "operatiivauto", "takso" või "buss". Milles vahe? Aga teatud tänavale pääsevad vaid ühissõidukid. Tavaseades Clarion teile neid tänavaid ei paku, bussi/takso seades aga küll. Ja operatiivauto võib sõita ka ühesuunalisel teel vastuvoolu – tähtis on vaid kiireim marsruut.

Vastuvõtja tundlikkuse probleem kerkib esmajoones neil, kel päikesekiirguse vähendamiseks töödeldud tuuleklaas. Kõigi vastuvõtjate juhendis soovitati sel puhul kasutada lisaantenni. Sellegipoolest said mõned seadmed lisaantennita hakkama, teised kippusid alul jääma. Kõige kiiremini murdsid läbi metalliseeritud klaas-

si Clarion ja Garmin, Sony ei jäänud kuigivõrd maha. Veidi vaevlisemalt õnnestus see VDO Daytonil ja Galileol.

Lisavõimaluste osas lähevad inimeste arvamused lahku – kes tahab, et üks riist koondaks võimalikult palju funktsioone, kes jälle usub, et "põhivastuse lisadega" määratakse talle raha eest pähe seda, mida ta ise ehk ei vajaks-ostaks. Üritasime seetõttu lisasid erinevalt kaaluda. Näiteks Bluetoothi käed-vabad seade ja valuutakalkulaator tõstsid hinnet tublisti, tõlkerobot juba vähem ning mängude, pildilehitseja ja MP3-mängija olemasolu veelgi vähem.

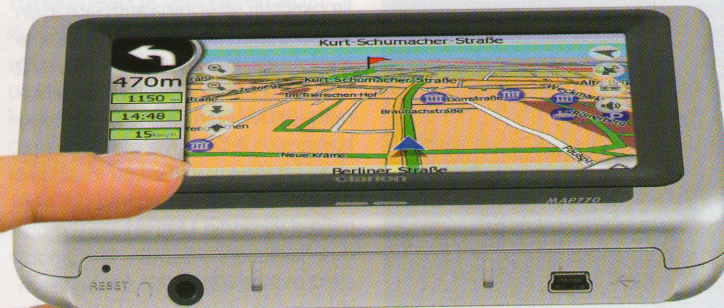
Lisavarustus puudutab eeskätt lahendust, kuidas seade autoga ühildub



Garmini "põhirelv" on selge ja ülevaatlik ekraanipilt.



▲ SIKURA GALILEO: peenejooneline kujutis teeb kiirpilguga orienteerumise raskeks.

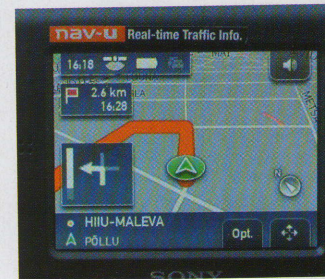


▲ Viimase põlvkonna navigaatorid on üliõhukesed ja mahuvad päris hästi ka rinnataskusse.

► SONY: pilt on selge ja ülevaatlik, vajaka jääb ekraaniheledusest.



Clarioni jalal on lahti võetav kinnitusplaat.





▲ Võitjad omavahel. Clarion (paremal) pakub enam teavet, ent Garmin on see-eest loetav kiirpilgugagi.

◀ Lihtne kuulligend on käepärasem enamikul kasutatud kahel tasandil seatavast-fikseeritavast kinnitusest.



Navigaatoritel on puuetundlik ekraan.

– kas on mõeldud vaid iminappkinnitusele või on muidki võimalusi, kas on olemas lahendus seadme ühildamiseks autoraadioga, kui käepärane on toiteühendus ja TCM-antenni kinnitus jms. VDO Daytonile tõi siin lisapunkte roolile kinnituvale juhtpuldil lisamise võimalus, teised seda mugavat lisa ei paku. Muide, iminappjalal ja iminappjalal võib olla selge vahe. Näiteks Galileo ja Sony kippusid halval teel värisemavibreerima, mis mõistagi segab juhiste jälgimist. Garmini jalg oli küll värinakindel, ent seadme tuuleklaasilt kukkumist tuli kogu testil ette neljal korral – ja kõigil kordadel “kukkus sülle” Garmin.

Hinnet tõstis ka toalaadija olemasolu, sest kuigi kõik viis on eeskätt autonavigaatorid, lubab suurus ja sisseehitatud aku neid võõras linnas jalutades ka nn elava linnaplaanina kasutada.

Kokkuvõtteks

Tehnikamaailma jaoks oli see esimene navigatsiooniseadmete võrdlustest. Ent see ei tähenda, nagu poleks me nende arengul silma peal hoidnud. Lihtsalt varem polnud põhjust neile ajakirjaruumi anda, kuna Eestis kasutati-osteti selliseid seadmeid vähe.

Nüüdseks on asi muutunud, müük kasvab plahvatuslikult ning veelgi suuremat hüpet on oodata järgmisel aastal, mil peaksid saabuma Eestit katvad marsruudivõimelised kaardid.

Selge on, et GPS-tehnoloogia on viimasel ajal ülikiirelt arenenud. Veel hiljaaegu tuli sõita must valgel “hooldete” järgi, nüüd pakuvad kõik seadmed kvaliteetset värvilist kaarti. Osad lisavad kaardiinfole veel teabe kiiruspiirangute ja muude liikluses oluliste asjade kohta. Tõsi, vähemalt Eestis ei saa seda teavet alati usaldada – näiteks Clarioni kiiruspiirangute näitaja lubas Tallinnas mitmel pool üheksakümnega sõita – politseil oleks sellest asjast kindlasti erinev arvamus. Paradoksaalne on seegi, et nn pihunavigaatorid kipuvad autode originaalvarustuse keerukatele-kallitele naviseadmetele “ära tegema” – elektroonika areneb kiiresti, autode esmaasetuse seadmed aga pärinevad ajast, mil autot ennast projekteeriti.

Kui punktid kokku löime, selgus, et esikoha pärast võistlesid eeskätt Garmin ja Clarion. Mõlemad on head, tõsi, loojad on panustanud erinevatele väärtustele – Garmin pakub vaid põhilist, ent seda tippasemel, Clarioni või-

malused on hoopis suuremad, ent seadme jälgimine nõuab enam tähelepanu. Meie soovitus: kui sõidate põhiliselt üksi, eelistage Garminit – Nüvi lugemiseks piisab vaid kiirpilgudest. Kui ollakse autos kahekesi, tasuks mõelda Clarioni peale, juhi kõrval istuval “kaardilugejal” on võimalik kasutada rohkeid Map770 pakutavaid lisavõimalusi. Hinnatundlikum ostja võib aga usaldada ka vähem punkte teeninud navigatsiooniseadmeid – kohale viivad teid kõik.

Kui keegi märkab, et olime hinnates üsnagi ranged – mitte ühtegi viietärnilist –, siis põhjuseks on navigaatorite väga kiire tehnoloogiline areng. Las jääda hinderuumi ka nende seadmete jaoks, mis jõuavad poodi õige pea. **ZZZ**



NÜVI: täpne, selge, ülevaatlik.

	Osakaal, %	Clarion	Garmin	Sikura	Sony	VDO Dayton
Graafika selgus ja loetavus	20	7	10	7	8	7
Ekraani loetavus päikeses	20	10	10	8	9	8
Kasutuse selgus ja loogilisus	20	8	9	7	7	8
Navigeerimise lisavõimalused	20	10	6	9	6	8
Antenni tundlikkus	10	9	9	8	9	8
Lisafunktsioonid	5	8	10	6	4	8
Lisavarustus	5	8	6	6	6	10
Koondhinne	100	8,7	8,7	7,6	7,4	7,9

Clarion Map 770



Hinnaklass: 8390 krooni

■ Clarion on, nagu VDO Daytoni, eesminejad autode esmaasetusnavigaatorite osas. Sellest tulenevad ka pihunavigaatorid paljud plussid koos mõne miinusega. Kõige pealt: Map 770 kuvar on sama hele kui muudel minilgi, jättes kõik ülejäänud kaugele maha. Lihtne tõde: giiditeenuse kvaliteedist on mõtet rääkida alles siis, kui te seda tööpoole näete. Selge on see tõde vaid kahel tootjal.

Clarion ei peta ka nähtava osas – erinevalt enamikust lubab Map 770 teil koostada marsruudi kas või läbi kogu Euroopa – hõlmades hotellid, muuseumi uksed eest järgmise osakuni se ukse ette. Lisaks suudab Map 770 teie teekonnapunktid ka sellisesse järjekorda seada, et nende läbisõitmine nõuab minimaalset arvu kilomeetreid. Sellega üldiselt lõpe. Lisaks marsruudile teab Clarioni navigaator ka kiiruspiiranguid ning kuvab ekraanile nile hetkel kehtiva kiiruspiirangu märgi. Sõidate lubatud kiiremini, juhivad navigaator sellele teie tähelepanu. Silmatorkavalt on Clarioni huvipunktide varamu – näiteks Tallinnas teab Map 770 hoopis enam ka keskusi, restorane, tanklaid ja sularahatomaate kui Navteqi baaskaardil töötavaid konkurendid. Kui usaldada navigatsiooniseadme ajakirjandusteavet, kehtib sama kogu Euroopa kohta. Map 770 ei kasuta klappantenne sellele vaatamata on seade pea sama tüüpi kui Garmin – metalliseeritud tuuleklaasiga – seega tuli Clarion vaevata toime.

Clarioni kandejal on rühma parimad iminapp tagab kindla haarde, liigend seadmenurka mugavalt muuta. Liiklusinfotuvõtja on integreeritud korpusse, Eestis mujal, kus liiklusinfot ei edastata, ei peeta antenniga tuuleklaasi risustama – see rahu kindalaekasse läänepoolseid rühm ootama jääda.

Clarionil oluks head võimalused seadme võita. Komistuskiiviks sai ekraanigraafika detailne, see on täpne – aga pilguga loetav oleks see ehk poole suurema ekraanipuhul. Sinna puhast esikoht kaduski.

Hea

Valgusjõuline kuvar
Vahepeatusetega marsruudi võimalus

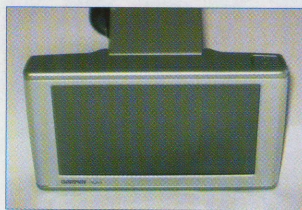
Halb

Raskesti loetav ekraanigraafika

Üldhinne: 8,7

★★★

Garmin Nüvi 660



Hinnaklass: 9900 krooni

■ **Garmini** Nüvi-seeria on õnnestunud autonavigaator. Ta on kerge, kompaktna, pilkupüüdiva disainiga. Vaatamata sellele et Nüvi-seeria oli testis ainult 4,3tollise kuvariga seade, oli see kõigist osalenud navigaatoreist kergem. Nüvi kaardimaterjal põhineb Navteqi baaskaardil. Kaardi graafiline lahendus oli selgeim, eriti ainsa pilguga loetavuse poolest. Nüvi loojad olid ehk kõige paremini aru saanud arvuti ja navigaatori kasutuse põhierinevusest – arvutis on aega kuvarinäitu süveneda, liikluses jääb mahti vaid kiirpilguks. Ainsana on Nüvi baasvarustuses Eesti kaart. Rõutimisvõimalust see ei paku, näete, kus olete, ent ei saa navigeerida sihtkoha aadressi sisestades. Regio teatel teistele navigaatoritele nad sellist kaarti valmistanud ei ole.

Nüvi oli võrreldud seadmetest ka selgelt tundlikuma antenniga: sai hakkama katsel metalliseeritud esiklaasiga ning oli kiireim sisselülitamisel oma asukohta leidma. Nüvi räägib ka eesti keelt, nii menüüdes kui hääluhustena. Tõsi, eestikeelne hääluhuste tugi on primitiivsem võrrelduna ingliskeelsega.

Nüvi 660 on varustatud Bluetooth-liidese-ga mobiilside tarvis ja toitejuhtmesse integreeritud FM-liiklusinfostuvõtjaga.

Mujal tehtud testidel on Nüvi saanud hurjutada kehvapoolse kandejala poolest. Konkurentidega võrreldes näib see tõepoolest õbluke, ent on ju Nüvi ka kergem kui konkurendid. Esiklaasile kinnitatult püsis Nüvi igatahes värvateta paigal (tõsi, Nüvi oli ka ainus, mis meil paar korda klaasilt maha kukkus).

Lisadena pakub Nüvi MP3-mängijad, pildilehitset, kalkulaatorit, sõnaraamatut (lisas), valuutakonverteeri, mootühikute teisendajat ja maailmakella.

Ebamugav on toitejuhtmesse integreeritud liiklusinfo vastuvõtja – see teeb toitejuhtme kohmakaks. Samas paljudes riikides (sh Eestis) liiklusinfoteenust ei ole.

Viie Tehnikamaailma täni saamisest jäi puudu mitme peatusega marsruudi koostamise võimalus. Selle olemasolu korral oluks Nüvi ka testivõtja, mitte esikoha jagaja.

Hea

Selge ja ülevaatlik näit
Lihtne ja loogiline kasutus
Hele ekraan

Halb

Puudub võimalus koostada rohkete vahepeatustega marsruute
Nõrga haardega tugijalg

Üldhinne: 8,7

★★★★

VDO Dayton PN 2050



Hinnaklass: 8900 krooni

■ **VDO Dayton** on endale nime teinud mitmetele autotootjatele autosse integreeritud naviseadmete valmistajana. Seetõttu oli huvitav, kuidas vastav kogemus kompaktsesse navigaatorisse mahutada on õnnestunud. Üldiselt pole viga – PN 2050 on Nüvi järel võrdlustesti kergem ning kujunduski on elegantne. Otsingu hõlbustamiseks kasutab VDO Dayton nn intelligentset klaviatuuri – kui näiteks linnas, kus aadressi sisestada tahate, q-tähega tänavat ei ole, ei pakuta teile ka võimalust seda tähte klikkata, aktiivsed on vaid tähed, millega algavad tänavad andmebaasis leiduvad. Mugav lisa, kuid vähemalt Tallinnas kippus see teinekord ka eksima. Näiteks kui soovisime sisestada Tähe tänavat, pakkus seade kolme esimese tähe järel Tähetorni ja alles kolmandal katsel nõustus, et tänav nimi võib ka Tähega piirduda.

Hea asi on Daytonil roolile kinnituv infra-punaühendusega pult, tõsi, see on eraldi ostetav. Nii saab sõidu ajal seadet kindlalt juhtida. Teiste navigaatorite puuetundliku ekraaniga opereerimine on sõidu ajal paras kunst ja seob teie tähelepanu ohtlikult kauaks. Daytonil nagu Sonylgi on pakkuda seade, mis võimaldab hääluhusteid läbi auto audiosüsteemi kuulata. Liiklusinfo vastuvõtja on integreeritud esiklaasile kinnituvasse kandejalga. Kaasas autolaadija, võrguvoolul töötav on võimalik hankida lisavarustusena.

Ent pole head ilma halvata. Esiteks, PN 2050 ekraan pole kuigi hele ja eredas päikeses võib näidu lugemine raskusi valmistada. Seda võimendab peenejooneline ja kirju ekraanigraafika, mis on analoogne Galileo omaga. Garmini ja ka Sony ekraanigraafika on märksa selgem.

PN 2050 on selgelt punktist-punkti-navigaator, mitme vahepeatusega marsruudi ehitamist ta ei võimalda – isegi mitte ühte vahepeatust, nagu näiteks Garmin Nüvi.

Kandejalg on soliidne ja ei lase seadmel värseda ka konarlikul teel.

Hea

Juhtpult roolil
Värvakindel kandejalg

Halb

Ebaülevaatlik ekraanigraafika
Napp ekraaniheledus

Üldhinne: 7,9

★★★

Sikura Galileo 3.5



Hinnaklass: 7600 krooni

■ **Galileo** on väliskujult kahtlemata võrrelduist kõige omapärasem. Seadme mõlemal küljel on LED-tuled, mis näitavad läheneva pöörde suunda ja kaugust. Esiosa tundus selline lisand tühiveiderdamisena “siniste tulukeste maailmast”, ent päriselt see nii ei ole. Tõsi, päeva ajal ei ole tuleinfost mingit kasu – seda lihtsalt ei märka. Ent pimedas on tule värv ja vilkumissagedus hõlpsasti jälgitavad ja teevad Galileost ainsa navigaatori, mis viib kurdigi kohale ilma et ta seadmele pilku heitma peaks. Korras kõrvedega inimese jaoks teevad selle töö ära hääluhused. Teine täiendus, millega Galileo varustatud, on juba hoopis olulisem. Galileo ei ole lihtsalt punktist-punkti-navigaator. Te võite paika seada kogu suvepuhkuse marsruudi läbi kümnete linnade, pole vaja iga kord uue sõidujupi sihtkohta sisestada. Enamgi, Galileo oskab teile ka parima tee arvutada – kui sisestate kohad, mida külastada kavatsete, seab Galileo need ritta niimoodi, et marsruut tuleks lühim võimalikest. Ainsana on Galileo varustatud DivX-mängijaga. Ka on Galileo ainus, millega tuleb kaasa mäluplukk.

Puuduste poolele jääb kindlasti kuvatava selgus ja loetavus. Pilt on detailirohke ja kiirpilguga seda juba ei loe, vaja on pilk vähemalt sekundiks seadmele suunata. Sekundiga juhtub aga liikluses nii mõndagi. Galileoga sõites tuleks programmeerimistöo hotellis või peatuste ajal ära teha ning sõites järgida eeskätt hääluhusteid. Eesti keelt Galileo ei toeta, ka ei ole tal Eesti kaarti (Tallinn ja põhimaanteed on kaetud põhikaardiga). Küll on kaasas Moskva ja Peterburi kaardid.

Seade on kerge ja kompaktna. Hea on ka pikk kinnitusjalg, mis pakub enam võimalusi seada aparaat sobiva nurga alla.

Miinuspoolele jääb vastuvõtja tundlikkus – Galileol oli tõsiselt tegu, et metalliseeritud esiklaasiga autos üldse tööle hakata ja ka sisselülitusejärgne oma asukohta tuvastamine võttis palju aega.

Hea

Mitme peatusega marsruudi koostamine
Valgussignaali olemasolu
Hea kandejalg

Halb

Ebaülevaatlik ekraanigraafika
Napp tundlikkus

Üldhinne: 7,6

★★

Sony NV-U71T



Hinnaklass: 6950 krooni

■ Ei tea miks, aga **Sony** kulus oma seadme valmistamiseks hoopis enam materjali kui konkurentidel. Vaatamata väiksemale ekraanile kaalub NV-U71T Nüvist pea poole rohkem. Auto aknale kinnitatult pole sellest küll suurt tülid, aga navigaatorit kaasas kandes on erinevus kaalus ja mootmetes vägagi märgatav.

Sony Navteqi baaskaardil põhinev graafika on selge ja hästi loetav, jäädes selles osas alla vaid Garminile. Eesti kaarti ei ole, on vaid Navteqi baaskaardil leiduv Tallinn ja muud Eesti põhimaanteed. Omapäraseks täienduseks on nn viipejuhtimine – lisaks füüsilistele ja virtuaalsetele klahvidele saab seadet juhtida näpuga ekraanile joonistades: näiteks joonistades paremale alla pöörduva joone, arvutab navigaator tee eelsalvestatud “koduni”. Joon vasakult paremale avab marsruudi eelsalvestatud huvipunkti nr 1, joon ülalt alla huvipunkti nr 2 ja paremalt vasakule kolmandasse huvipunkti. Nii pole vaja kuvipunkte menüüst taga otsida. Suurt aja-ega töövõitu viipejuhtimine siiski ei anna, näiteks Garmini lahendus, kus mõned huvipunktid (“Kodu”, “Töö”) on klahvidena ekraanil välja toodud, on ilmselt käepärasem. NV-U71T on punktist-punkti-navigaator, mitmete vahepunktidega marsruuti see teha ei võimalda. Lisavõimalustele Sony eriti panustanud ei ole, pole mängu ega sõnaraamatut.

Sony massiivne kinnitusjalg mõjub soliidiselt – ent tegelikult tähendab raske seadme ja raske kinnitusjala ühendus seda, et ebataasasel teel kipub navigaator tuuleklaasilt värisema, mis jälgimist mõistagi ei hõlbusta. Hea lahendus on kandejalga integreeritud FM-liiklusinfostuvõtja – kui olete liiklusinfo toimealast väljas, võib antennitruat rahumeeli kindalaeas puhata. Sony pakub ka lisaseadet XA-49FM, millega navigaator auto audiosüsteemiga ühendada, sel juhul saab hääluhusteid kuulata läbi auto kõlarite.

Hea

Selge ja ülevaatlik näit
Disain

Halb

Kaal ja mootmed
Vibreeriv kandejalg
Vähe lisasid

Üldhinne: 7,4

★★