



FUNKKCIE ZA ODMENU?

Kým v predchádzajúcej časti nášho porovnania sme sa zamerali na vozidlá bežných značiek, dnes si posvietime na to, ako sa ovládajú funkciami doslova prepchaté prémiové vozidlá.

Podľa názoru automobiliek totiž dnes všetci okrem rádia a navigácie v aute tiež (nutne) potrebujú webový prehliadač, informácie o aktuálnom dianí vo svete alebo počasie. Navyše sa prichádza s inovatívnymi systémami ovládania, takže než sme si stihli zvyknúť na ovládanie pomocou dotykového displeja, prišiel touchpad a najnovšie sa objavila priestorové gestá.

Na porovnanie sme k Audi A4, BMW 7, Mercedesu S kupé a Volvu XC 90 postavili Škodu Octavia, ktorej účelný systém s dotykovým displejom väčšinu podobných funkcií nemá, no v minulom teste si vybojoval medzi „obyčajnými“ automobilmi prvé miesto. Bude teraz jednoduchosť jeho výhodou v súboji s komplikovanými systémami?

Nebude, väčšina prémiových výrobcov sa totiž s rozmáhajúcimi sa funkciami dokázala vysporiadať dobre. Naši „prvoužívatelia“ museli zvládnuť základné úlohy ako zadať cieľ do navigácie, vypnúť hlasové pokyny, naladiť rozhlasovú stanicu, vypnúť dopravné hlásenie, zavolať vybranému kontaktu, resetovať nastavenie tlaku v pneumatikách a vypnúť systém ASR (alebo ESP). A vo väčšine prípadov sa dokázali veľmi dobre priblížiť redaktorovi, ktorý

v našom porovnaní nahradil zbehnúťho užívateľa. Do bodového hodnotenia v prvej časti testu vstúpil aj počet krokov potrebných na splnenie úlohy. A víťaz nás všetkých prekvapil.

Naši skúšajúci sa totiž najlepšie zžili s Volvom XC 90. Jeho obrovský dotykový displej totiž umožňuje väčšinu funkcií „vytiahnuť“ na jednu z troch domovských obrazoviek, a vy sa tak nemusíte „hrabať“ v nejakom komplikovanom menu. Pohyb v ňom však už nie >

37 s

LEN ČOCI VIAC
AKO PÓL MINÚTY
STAČILO NA ZADANIE
SLOVENSKEJ ADRESY
V AUDI A AJ
V ŠKODE.



Audi A4



BMW 7



Mercedes-Benz S kupé



Škoda Octavia



Volvo XC 90

OBJEKTÍVNE I SUBJEKTÍVNE HODNOTENIE

Test informačno-zábavných systémov sa skladal z dvoch častí. Najprv sme s užívateľmi, ktorí bežne nové autá nestrádajú, skúšali, za ako dlho vykonajú zadané úlohy spojené s ovládaním navigácie, rádia, telefónu i nastavenia auta. Získané časy sme následne porovnali s časmi, ktoré by potreboval skúsený majiteľ, pričom sme sledovali aj počet krokov, ktoré jednotlivé úlohy vyžadujú. Tieto tri hodnoty určili po vzájomnom porovnaní bodové objektívne hodnotenie. Následne sme sa potom snažili chvíľku s vozidlami žiť a do subjektívneho hodnotenia zakomponovať vlastné dojmy z dlhodobšieho používania. Tie poslúžili ako základ druhej časti testu. V nej sa hodnotila aj úroveň online služieb a hlasového ovládania.



AUDI: NAJLEPŠIA INTEGRÁCIA TOUCHPADU

Stačí len písať, Audi vyhledá položky v menu aj adresy skoro samé.



Pri manipulácii s ovládačom MMI si pohodlne opriete ruku o volič prevodovky



Najlepšie digitálne prístroje na trhu, mapa sa dá zobrazit aj ako satelitná



Online funkcie obsahujú okrem aktuálnych dopravných informácií aj počasie a spravodajstvo

Palubný systém MMI Touch v Audi A4 (a tiež Q7) s displejom šikvo umiestneným na vrchu palubnej dosky budete ovládať pomocou kolieska s touchpadom a niekoľkých kontextových tlačidiel. V tých sa musíte chvíľku zorientovať, no keď si zvyknete, dá sa riešenie od Audi vytknúť naozaj máločo. Pri zadávaní cieľa do navigácie stačí prstom písať znaky na hornú plošku ovládača, rovnako sa môžete pohybovať aj v menu, systém sám fulltextovo vyhľadáva vhodné položky. Alternatívou je vyhľadávanie otáčaním ovládača. Všetko funguje rýchlo a bez veľkého odvádzania

pozornosti od riadenia. S rovnakou logikou sa budete presúvať aj v ponukách na digitálnom prístrojovom štíte. LCD samotné patrí k menším, má však dostatočné rozlíšenie a matnú povrchovú úpravu, takže čitateľnosť nekomplikujú odrazy. Grafika máp i ponúk je prehľadná, len hlavné menu by mohlo lepšie využiť plochu displeja.

Väčšia navigácia s 8,3-palcovým LCD stojí 3 171 € (7-palcová 1 687 €), logika ovládania je viacmenej rovnaká. Online služby Audi Connect si vyžadujú vlastnú dátovú SIM kartu alebo pripojený mobil a stoja 394 €. Audi virtual cockpit stojí 562 €.

	Čas nového užívateľa	Čas skúseného užívateľa	Počet potrebných krokov
	1:18	0:37	4
	1:07	0:05	3
	0:12	0:11	3
	0:12	0:05	3
	0:17	0:13	3
	1:01	0:10	6
	0:10	0:01	1

BMW: KOLIESKOM, DOTYKOM AJ GESTAMI

Rad 7 kombinuje v iDrive novej generácie tri druhy ovládania.



Združený ovládač nie je tak dobre po ruke ako v Audi



Displej je v rade 7 aj dotykový. Ak stojíte, môže to výrazne zrýchliť zadávanie adresy



Najpodrobnejšie dopravné spravodajstvo, informácie od Google sú však často presnejšie

Ovládanie palubného systému v BMW 7 pomocou gest je zatiaľ v plienkach. Tlačidlá a dotykový displej tak fungujú lepšie. Aj v tu je horná plocha združeného ovládača tvorená rýchlym touchpadom. Určený je najmä na zadávanie cieľa do navigácie alebo hľadanie kontaktov, pri prechádzaní menu vám nepomôže. Pri státi odporúčame zadávať pokyny cez dotykový displej, čo je rýchlejšie. Náš skúsený užívateľ však zvolil touchpad, čo vysvetľuje jeho horší čas. Po priblížení prsta sa totiž na paneli objaví klávesnica. Na centrálnom displeji nám trochu prekážal lesklý povrch. Menu

a mapy však skvele využívajú plochu s uhlopriečkou 10,25 palca a skutočne vysoké rozlíšenie. Pri prechádzaní ponúk sa navyše dopredu zobrazuje náhľad submenu, čo urýchľuje hľadanie konkrétnej funkcie. Na druhej strane nás sklamal nemožnosť zobrazit mapu na digitálnych prístrojoch pred vodičom.

V rade 7 sa navigácia Professional s obrovským displejom dodáva štandardne. Priplatiť si môžete online dopravné informácie za 102 €, systém ich stahuje pomocou vstavanej SIM karty počas jedného roka zdarma. Pripláca sa aj gesta, presne 255 €.

	Čas nového užívateľa	Čas skúseného užívateľa	Počet potrebných krokov
	0:55	1:06	6
	0:30	0:04	2
	0:10	0:05	2
	1:02	0:01	1
	0:22	0:25	5
	0:21	0:06	4
	0:57	0:01	1

Zadanie cieľa do navigácie Vypnutie hlasových pokynov Naladenie rozhlasovej stanice Vypnutie dopravného spravodajstva Vyhľadanie kontaktu/volanie Reset tlaku v pneu Vypnutie protiprekážky

MERCEDES: VEĽA FUNKCIÍ, VEĽA KOMPLIKÁCIÍ

Mercedes si vyžaduje z prémiových systémov zrejme najdlhšie učenie.



Ako zadať znaky písaním na touchpad? Musíte ho zatlačiť a chvíľku podržať



Všetko o „esku“ vo vrecku. Rozhranie Mercedes Me ponúka prehľad o stave auta



Navigácia má vcelku prehľadnú grafiku, je však mierne zastaraná

Dva rýchle, kontrastné a jasné displeje, ktoré v triede S tvoria prístrojový štít a obrazovku navigácie, pôsobia aj pár rokov po ich uvedení veľmi efektne. Samotný systém sa ovláda pomocou kolieska schovaného pod masívnym touchpadom. Má však svoje chyby. Na vstup do menu je nutné kolieskom pohnúť nahor alebo nadol, na čo veľa našich prvoužívateľov neprišlo. Štruktúra ponúk navyše nie je úplne prehľadná a nájdete v nej veľa zbytočných položiek. Na vypnutie kvalitných hlasových povelov navigácie ju musíte jednoducho stlmiť ako rádio presne v momente navigačného povelu. Inak sa to

urobiť nedá. Trieda S patrí k najrýchlejším, keď chcete prepnúť rozhlasovú stanicu, naopak zadávanie textu je zdĺhavé. Môžete buď vyberať písmená ovládačom alebo využiť touchpad, ktorý si pletie napríklad „l“ a čiarku. V Mercedese sa však blýska na lepšie časy, v novej triede E je systém zjednodušený a intuitívnejší.

Rovnako ako v BMW sa systém Comand Online ponúka pre kupce triedy S zadarmo. Štandardne dostanete aj online služby (info o doprave sa nezobrazuje v mape). Priplatiť si môžete oddelené zobrazenie pre vodiča a spolujazdca (Splitview): 960 €.

	Čas nového užívateľa	Čas skúseného užívateľa	Počet potrebných krokov
	3:10	1:03	5
	1:23	0:02	2
	0:11	0:06	2
	0:22	0:10	4
	0:44	0:17	4
	1:11	0:14	4
	0:37	0:11	5

VÝVOJ SYSTÉMU TRVÁ AJ PÄŤ ROKOV

Ako vzniká návrh info-zábavného systému? Spýtali sme sa Roberta Broströma, vývojára Volva.

Sdruhou generáciou modelu XC 90 predstavilo Volvo úplne nový palubný systém, ktorý nemá žiadny spoločný prvok s predchádzajúcim (ešte ho nájdete v modeloch série 60). Ako sa na ňom pracovalo? Ponúkame vám pohľad z druhej strany.

Ako dlho trval vývoj systému a koľko ľudí sa do neho zapojilo?

Zabralo nám to asi päť rokov. Tým vývojárom mal vo Volvo asi 250 členov, na strane dodávateľov 300. Úzko pritom spolupracovali dizajnéri aj špecialisti na ergonómiu.

Ako sa líši vývoj nového integrovaného systému od tých predchádzajúcich, kedy išlo často len o kombináciu rádia a navigácie?

Väčšina vývoja a testovania softvéru teraz prebieha vo Volvo. Predtým sa jednoducho nakúpil hardvér, ktorý už mal hotový softvér.

Prebiehajú počas vývoja testy s budúciimi užívateľmi?

Áno, okrem bežného testovania máme aj tzv. klinické testy s budúciimi zákazníkmi. Prebiehajú v laboratóriu, na uzavretej trati aj na bežných cestách. Preto máme dob-

rý prehľad o tom, ako si ľudia na systém zvyknú a naučia sa ho ovládať.

Prečo ste sa vôbec rozhodli pre ovládanie pomocou dotykového displeja?

Pretože má veľa výhod. Je jednoduché s ním pracovať a naučiť sa ho. Navyše ide o rozhranie a koncept, ktorý väčšina užívateľov dobre pozná z mnohých ďalších zariadení.

Odiaľ ste brali inšpiráciu pri návrhu užívateľského rozhrania?

Prostredie bolo navrhnuté s tým, že sa bude používať v aute. Samozrejme, že ho

ovplyvnili tablety alebo mobilné telefóny, to je napokon zrejme aj zo zvladu ikoniek či ovládacích postupov. Všetko však bolo upravené tak, aby sa systém dal účinne používať počas riadenia. Preto je väčšina najpoužívanejších funkcií a informácií dostupná na domovskej obrazovke.

Ako sa líšia požiadavky na hardvér na použitie v aute a v bežnej spotrebnej elektronike?

My v automobilkách máme oveľa viac požiadaviek, najmä na odolnosť proti okolitému prostrediu a bezpečnosť. V niečom sa však zhodujeme, potrebujeme totiž hardvér s rýchlymi reakciami.

Ako sa palubné systémy zmenia s príchodom autonómnych áut?

Budeme musieť splniť požiadavky majiteľov na oddych, zábavu a prácu. Riadenie totiž počas jazdy nebude ich primárnou úlohou. Predpokladám, že samozrejmosťou bude internetový prehliadač, televízia, prehrávač filmov. Ľudia však budú pravdepodobne chcieť aj kresliť, čítať knihy, písať a robiť ďalšie veci, ktoré sú pre nich dôležité.



Na konferencii Car HMI Concept & Systems v Berlíne bol systém Volvo ocenený ako najinovatívnejší



ŠKODA: S PREMIANTMI DOKÁŽE DRŽAŤ KROK

Efektívne navrhnutý systém patrí k tomu najlepšiemu&



Po priblížení prsta sa v navigácii objavujú ovládacie prvky



Najpoužívanejšie funkcie majú vlastné tlačidlá...



... k ostatným sa dostanete z menu presúvaním ikon

Jednoduchý a efektívne navrhnutý systém Škody funguje výborne, to už vieme. Displej však na prémiovú konkurenciu stráca, má nižšie rozlíšenie, horší kontrast a aj umiestnenie v strede palubnej dosky vás núti často nepozerať na vozovku. Je však v dosahu pravej ruky. Pohyb v účelne spracovaných ponukách je aj v porovnaní s BMW alebo Audi dostatočne rýchly, situáciu zjednodušujú tlačidlá na prístup k najpoužívanejším funkciám po stranách. Škoda, že na zmenu niektorých nastavení musíte vkročiť hlboko do menu (vypnutie ASR, zmena intenzity podsvietenia atď.). Avšak v tomto

konkurenčnom prostredí nedopadlo objektívne hodnotenie Octavie tak dobre ako v minulom teste. Ponuka online služieb nie je taká široká, pripojenie k internetu pomocou samostatnej dátovej SIM má až Superb. Ocenenie si zaslúži výborné hlasové ovládanie, ktoré však podobne ako v Audi nevie pracovať so slovenčinou.

Infotainment Columbus sa s prémiovou konkurenciou môže merať svojimi kvalitami a aj cenou. Pre výbavu Style sa dodáva za 1 631 €, počítajte však ešte s nutnosťou príkripiť bluetooth (od 307 € s hlasovým ovládaním).

	Čas nového užívateľa	Čas skúseného užívateľa	Počet potrebných krokov
	0:49	0:37	4
	0:21	0:07	3
	0:15	0:07	3
	0:16	0:04	2
	0:35	0:12	5
	0:49	0:06	4
	0:12	0:05	4

VOLVO: RADIKÁLNA ZMENA VÍŤANÁ

S obrovským displejom nemali testujúci žiadne veľké problémy.



Z prístrojového štítu možno vyvolať posledné ciele z navigácie alebo telefonné čísla



Domovská obrazovka ponúka rýchly prístup k navigácii, médiám, telefónu a klimatizácii



Aj vo Volve získate online info o opravu. Po zväčšení mapy zostanú dole stavové riadky

Ovládanie sa inšpirovalo inteligentnými telefónmi a tabletmi, hlavné menu (upravíte v ňom aj citlivosť jazdných asistentov) je schované pod záložkou na hornej strane displeja, presunutú domovskej obrazovky sa dostanete k rýchlym prepojeniam potrebným napríklad na vypnutie stop-štartu (vľavo), vpravo je okrem iného nastavenie zvuku. Domovské zobrazenie (dostanete sa k nemu tlačidlom pod LCD) vždy ponúka rýchly prístup k médiám, navigácii, telefónu, klimatizácii. Pri zväčšení mapy sa ostatné položky zmenšia do riadkov pod ňou. Najpoužívanejšie funkcie sú veľmi dobre do-

stupné, pri podrobnejších nastaveniach to už také jednoduché nie je. Aby ste do systému prenikli poriadne a do hĺbky, vyžaduje si Volvo trochu skúmania. Naše úlohy v ňom testujúci plnili s najväčším prehľadom. Negatívom je nefunkčné hlasové ovládanie a prekrývajúce sa pokyny navigácie (dajú sa veľmi rýchlo vypnúť).

Palubný systém s navigáciou najlepšie príkripiť v balíku Business (od 1 250 €), ktorý obsahuje aj digitálny prístrojový štít, alebo Business Pro (od 3 500 €) so špičkovými reproduktormi Bowers & Wilkins. Samotný displej bez navigácie je v XC 90 vždy.

	Čas nového užívateľa	Čas skúseného užívateľa	Počet potrebných krokov
	1:06	0:48	4
	0:13	0:01	1
	0:17	0:09	2
	0:27	0:06	3
	0:24	0:14	4
	0:46	0:07	4
	0:21	0:03	4

Zadanie cieľa do navigácie Vypnutie hlasových pokynov Naladenie rozhlasovej stanice Vypnutie dopravného spravodajstva Vyhľadanie kontaktu/volanie Reset tlaku v pneu Vypnutie protiprekrzku

AUDI ALEBO BMW? OBA SYSTÉMY SÚ VEĽMI VYROVNANÉ

	Audi A4	BMW 7	Volvo XC 90	Škoda Octavia	Mercedes-Benz S kupé
Systém	MMI Touch	Professional	Sensus Connect	Columbus	COMAND Online
Uhlopriečka displeja	8,3" (21 cm)	10,25" (26 cm)	9" (22,9 cm)	8" (20,3 cm)	12,3" (31,2 cm)
Rozlíšenie displeja	1 024 x 480	1 440 x 540	768 x 1 020	800 x 480	1 440 x 540
Cena	3 171 €	sériovo (+ ďalšie príplatky)	s navigáciou od 1 250 €	1 631-1 721 € (podľa výbavy)	sériovo (+ ďalšie príplatky)
Ďalšie modely s týmto systémom	Q7	zatiaľ žiadne	S90, V90	Superb, VW Passat...	S, C, GLC, GLE...
OBJEKTÍVNE HODNOTENIE (PODĽA DOSIAHNUTÝCH ČASOV)					
Zadanie cieľa do navigácie (20)	14	20	18	19	0
Vypnutie hlasových pokynov (10)	2	8	10	9	0
Naladenie rádia (20)	17	20	15	0	20
Vypnutie dopravných hlásení (10)	10	0	7	10	8
Vyhľadanie kontaktu/volanie (20)	20	17	13	0	1
Reset tlaku v pneumatikách (10)	0	10	6	5	2
Vypnutie protiprekrz. systému (10)	10	0	7	7	2
Spolu (100)	73	75	76	50	33
SUBJEKTÍVNE HODNOTENIE					
Intuitívnosť (25)	25	25	15	21	12
Rýchlosť systému (25)	19	20	16	18	20
Kvalita zobrazenia (15)	13	15	12	10	15
Grafika menu (10)	7	7	5	8	7
Grafika navigácie (10)	9	10	6	8	7
Hlasové ovládanie (10)	10	2	2	10	5
Online služby (5)	8	10	7	5	7
Spolu (100)	92	89	63	80	73
Celkový súčet (200)	165	164	139	130	106
auto magazine HODNOTENIE	★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆

Pre bodové hodnotenie v objektívnej časti bol rozhodujúci rozdiel medzi časom neskúseného a skúseného užívateľa a tiež počet krokov potrebných na vykonanie danej úlohy. Najlepšiemu bol následne pridelený plný počet bodov, ostatným podľa výsledku nižší. V prípade subjektívnych kritérií bodové zisky vychádzajú z hodnotenia redakcie.

+ Skvelá integrácia touchpadu, umiestnenie displeja, matný povrch, možnosť fulltextového vyhľadávania.
- Systém povinne viaže ďalšie príplatky, slabšie online funkcie.

+ Výborné online funkcie, ľahko pochopiteľné ovládanie, dobrá grafika, rýchla reakcia.
- Lesklý povrch zhoršuje čitateľnosť, hlasové ovládanie nefunguje v slovenčine, digitálny prístrojový štít nezobrazí mapu.

+ Solídne zladenie s displejom v prístrojovom štíte, ľahký prístup k najpoužívanejším funkciám.
- Občas pomalšie reakcie na dotyk, niektoré prvky ovládania pôsobia trochu nelogicky, v slovenčine nefunguje hlasové ovládanie.

+ Prehľadné a logické menu, rýchla osvojitelnosť, šikovný senzor priblíženia.
- Displej je utopený v palubnej doske, systém viaže ďalšie príplatky.

+ Rýchly, kontrastný a kvalitný displej, svižný systém, pekná grafika, prehľadné mapy.
- Neintuitívne ovládanie pomocou kolieska a touchpadu, menu zahŕňujú podružné funkcie.

6 krokov

ABY STE VYNULOVALI SYSTÉM KONTROLY TLAKU V PNEUMATIKÁCH, MUSÍTE V AUDI A4 NAČRIEŤ NAOZAJ HLBOKO DO MENU PALUBNÉHO SYSTÉMU.

je taký jednoduchý a najmä počas jazdy ovládanie palubného systému dosť výrazne odvádza pozornosť od riadenia. Ešte šťastie, že nakoniec tretie XC 90 nemá s armádou asistentov ďaleko od autonómneho vozidla.

Podobne sa spočiatku budete cítiť aj v triede S od Mercedesu, ktorý v objektívnom hodnotení skončil posledný. Kombinácia ovládania pomocou kolieska a touchpadu je mäťúca, do rôznych menu sa dostanete pohybom nahor, nadol aj stlačením. To si vyžaduje veľa sústredenie a od začínajúceho užívateľa nemôžete čakať nič, len to, že bude jednoducho tápať. Pri zadávaní cieľa do navigácie smie tak jednému z nich namerali čas dlhší ako tri minúty. Ešte, že v novej triede E prešiel systém Comand Online výraznou zmenou a je užívateľsky priateľší.

Škoda Octavia skončila štvrtá a nám tak zostali dvaja kandidáti na celkové

vítazstvo. To si nakoniec odnieslo Audi A4, ktorého ostatná generácia MMI sa nesnaží byť revolučná a neprináša tri rôzne spôsoby ovládania (gestami, dotykom alebo kolieskom). Ide však o vyladený systém, ktorý s komplexnou ponukou funkcií a možností nastavenia auta boduje, napríklad aj funkciou vyhľadávania v ponukách. Páčilo sa nám aj fulltextové vyhľadávanie adresy, ktoré pripomína Google. Výborná je integrácia digitálneho prístrojového štítu, ktorý nie je len na efekt, ale má svoj zmysel.

BMW, bohužiaľ, niečo podobné neponúka. Stále je však veľmi intuitívne, ľahko si naň zvyknete a to aj napriek tomu, že rad 7 má toľko funkcií a nastavení až sa vám z toho doslova zatmie pred očami. Na druhom mieste skončil len s jednobodovým odstupom.

Text: Martin Příbýl

Foto: Václav Novák a Ondřej Kroutil