GPS autono

La tentation du prix

La chute du prix moyen aura été vertigineuse en 2007 et pour la première fois, la barre des 100 euros a été franchie. Que peut attendre le consommateur du GPS entrée de gamme ? Quels sont les arguments pour conseiller un premier prix plus élevé et préserver la marge ? Le JDLI a enquêté pour vous. par Roland Marianna

S'inscrivant comme l'un des secteurs les plus dynamiques de l'électronique grand public, l'électronique embarquée a atteint un niveau record avec un chiffre d'affaires de 728 millions d'euros en 2006. Et les GPS autonomes sont désormais la composante principale du secteur automobile, devant les autoradios et les lecteurs DVD portables. En 2007, la croissance fut spectaculaire avec 100 % de hausse pour atteindre deux millions d'unités. En même temps, le prix moyen a chuté très fortement pour s'établir à 220 euros en fin d'année, ce qui fait une baisse de 20 % en 2007. Avec un taux d'équipement des foyers possédant une voiture qui s'établit à 20 % six mois, il reste encore un très gros marché de premier achat. Or on sait aussi qu'après les technophiles et les CSP+, ce sont plutôt le modèles à bas prix qui vont convaincre les derniers irréductibles. Faire baisser davantage le prix en entrée

TomTom
One v3

La référence

Le design est toujours aussi réussi avec un boîtier compact et très bien fini. Le système de fixation a été revu pour davantage de facilité à l'installation mais il filtre un peu moins bien les chaos de la route. Côté ergonomie, on retrouve sur le One les canons de TomTom. Les menus sont clairs et intuitifs ainsi que la recherche des adresses rapide. La saisie prédictive s'avère appréciable et le calcul des itinéraires se situe parmi les meilleurs de la catégorie. La voix est claire et donne les indications au bon moment. Lors de la navigation, l'utilisateur aura accès aux panneaux routiers et à la limitation de vitesse. Une carte des radars est également implémentée et une alarme sonore et visuelle se déclenche à leur approche. Le constructeur batave propose aussi un service inédit qui permet de modifier les cartes (changement de sens d'une route, nouveau rond point...) et de partager ces modifications avec les autres utilisateurs sur le site Internet dédié. Une idée originale qui assure une mise à jour quasiment en temps réel.

Carte : France
Écran : tactile 3,5 pouces, POI, Carte des radars
Dimensions/poids : 96 x 82 x 25 mm, 174 g
179 €

Mio
C230

L'Europe à petit prix

La nouvelle gamme de Mio est très réussie sur le plan esthétique. Doté d'un écran de 3,5 pouces et de bords réduits au maximum, le C320 est le GPS le plus compact de cette sélection. Le système de fixation est simple à mettre en place et peu encombrant. En revanche, il ne gomme que partiellement les soubresauts de la route. Le logiciel de navigation est toujours d'excellente facture. Dans sa version 3.3, MioMap propose une ergonomie de premier ordre. Quelques ralentissements se font sentir dans les menus mais rien de rédhibitoire. La recherche d'adresse avec saisie prédictive est un régal. Le temps de recherche s'avère rapide, tandis que celui du calcul d'un itinéraire reste dans la moyenne. Ce GPS n'affiche pas les panneaux routiers mais indique en permanence les routes à suivre, ce qui est néanmoins moins efficace. Assez rare sur les GPS, le C320 affiche en permanence la vitesse limite de la route empruntée. Il avertira des éventuels dépassements de façon sonore. Une carte des radars est également implémentée.

Carte : Europe
Écran : tactile 3,5 pouces, POI, Carte des radars
Dimensions/poids : 90 x 84 x 24 mm, 144 g
179 €

mes

La tentation du premier prix signifie aussi un retour en arrière technologique rarement salvateur pour un secteur.

de gamme pour gagner des parts de marché est donc très tentant pour des constructeurs qui n'ont pas atteint la limite de leur rentabilité. En revanche en passant sous les 100 euros, la fonction première de navigation commence à souffrir d'un retour en arrière technologique, ce qui n'est jamais très bon pour un secteur.

À la limite de l'acceptable

À un tel prix, les constructeurs ont en effet recours à des puces de génération précédente et cela a des conséquences sur le confort de navigation mais aussi sur la sécurité parfois. Si le pare-brise est athermique de dernière génération, la reconnaissance de satellites peut être très longue. C'est un point à vérifier avec le client qui envisage un tel achat. Par ailleurs, le temps de calcul de l'itinéraire est généralement plus long et des ralentissements peuvent survenir lors du trajet. Ce n'est pas rédhibitoire mais tout de même un pas en arrière. En revanche côté ergonomie, le prix ne semble pas avoir une influence néfaste. Évidemment, il faudra aussi se passer des aides modernes comme les panneaux de signalisation ou la représentation des échangeurs complexes. Par contre, les fonctions de lecture multimédia et la carte des radars sont déjà de la partie.

Il est tout de même raisonnable de privilégier l'entrée de gamme de second niveau à des prix qui démarrent à 170 euros. Ce sont alors des puces de dernières générations qui officient le plus souvent avec un confort de navigation supérieur à la clef. Apparaissent aussi des aides comme les panneaux et les limites de vitesse.

9 cm de diagonale

Si dans le milieu et haut de gamme, la taille de l'écran est généralement de 4,3 pouces soit 11 centimètres, pour les GPS entrée de gamme la diagonale sera plus souvent de 3,5 pouces, soit neuf centimètres. Même si certains constructeurs comme TomTom proposent des variantes de leur modèle entrée de gamme avec un écran plus large, le surcoût d'environ 50 euros pourra aussi être investi dans une option trafic info ou le passage de la cartographie française à celle de

Becker

7927

Le plus assisté

Becker est plutôt spécialisé dans le haut de gamme et le 7927 ne déroge pas à la règle. Ce GPS est pourtant doté d'un petit écran de 3,5 pouces seulement mais qui le rend compact et discret. Le système de fixation est des plus classiques mais s'avère efficace. Ce sont les fonctionnalités qui justifient le prix. Le logiciel de navigation dispose d'une bonne ergonomie et l'utilisateur n'aura aucun mal à se repérer dans les menus. On constate parfois de petits ralentissements mais rien de rédhibitoire. La recherche d'une adresse est rapide, tout comme le calcul d'un itinéraire. Lors de la navigation, l'utilisateur sera renseigné avec des panneaux routiers et averti d'un éventuel dépassement de la vitesse autorisée. Le GPS dispose également de la fonction Lane Assist qui indique la bonne voie à prendre lors d'un changement de direction sur autoroute. Cette fonctionnalité est une réelle aide lorsque l'on arrive sur un échangeur routier complexe. Le 7927 est également équipé d'un module TMC info trafic, il est donc vraiment très complet.

Carte : Europe
Écran : tactile 3,5 pouces, POI, TMC, Lane Assist
Fonctions multimédia
Dimensions/poids : 130 x 95 x 22 mm, 256 g

279 €

Takara

GP26

Le moins cher

Avec la guerre des prix qui fait rage et la concurrence accrue sur le marché des GPS, il fallait bien que cela arrive. Takara propose désormais un système de navigation à moins de 100 euros. Malgré ce prix record, le design n'a pas été bâclé. Le support est en revanche de première génération. Il est facile à installer mais ne filtre pas très bien les secousses. Pour économiser au maximum, Takara a utilisé le processeur Centrality pour le GPS. La recherche d'adresses et le calcul des itinéraires se montrent un peu longs. De la même manière, le système ne réagit pas très rapidement aux sollicitations. La détection des satellites sera également plus longue avec un pare-brise athermique. L'ergonomie du logiciel de navigation Destinator 7 est en revanche satisfaisante. La carte et les informations sont claires, par contre l'utilisateur n'aura pas accès aux panneaux routiers ou à l'affichage des vitesses limites. Mais Takara a implémenté une carte des radars. Malgré le prix très serré, le GP26 dispose même d'un lecteur multimédia.

Carte : Europe
Écran : tactile 3,5 pouces, POI, Carte des radars
Fonctions multimédia
Dimensions/poids : 102 x 72 x 19 mm, 172 g

99 €

l'Europe. Il est bon d'exposer ces options au client et de lui suggérer un choix en fonction de ses besoins. Disposer d'un écran plus petit n'est d'ailleurs pas forcément un handicap. Le GPS est plus petit et donc plus pratique à emporter sur soi à l'extérieur du véhicule. D'ailleurs, les systèmes de navigation commencent à s'émanciper.

À pied aussi

De plus en plus de constructeurs découvrent une nouvelle cible, l'usage loisir. Ainsi l'encombrement continue de diminuer et la plupart des modèles peuvent désormais être mis dans une poche. La première application utilisable par le plus grand nombre est le mode piéton. Les indications sont alors adaptées à un usage pédestre. Les sens interdits sont praticables et la fréquence des annonces de changements de direction revue à la baisse. Les chemins de certains grands parcs comme les zones piétonnes sont désormais pris en considération lors du calcul de l'itinéraire. Tout cela est assez pratique à pied en ville. La prochaine génération de GPS qui devrait arriver cet été pourra déjà être

Le mode piéton va sans doute devenir une fonction importante cette année.

équipée des dernières données de Navteq et Tele Atlas qui renseignent mieux pour un usage piéton avec par exemple la localisation des magasins, la prise en compte des zones piétonnes et aussi des voies à forte circulation difficiles à franchir. Le système de navigation pourra alors proposer des itinéraires pédestres en fonction de de l'activité souhaitée, par exemple du tourisme ou du shopping. Vous en saurez plus en lisant notre focus sur le salon de la mobilité à Barcelone.

La cartographie au cœur du système

Si les deux cartographes offrent aux constructeurs des cartes précises et remises à jour plusieurs fois par an, ces derniers ne les utilisent pas forcément. On constate néanmoins que les cartographies généralement proposées datent de moins d'un an. C'est un point essentiel qui n'est pas réellement mis en avant jusqu'à maintenant. À l'achat, le client doit pouvoir disposer de la cartographie la plus récente possible. Les constructeurs devraient même indiquer sur les caractéristiques du produit la date. Par la suite, l'utilisateur devrait pouvoir mettre à jour aisément. Au point de vue technique, il n'y a pas de difficulté. En effet, la cartographie se trouve généralement sur une carte mémoire ou sur une mémoire interne qui peut être mise à jour par une carte mémoire. Le problème vient de la disparité des systèmes utilisés qui obligent pratiquement à vendre une carte mémoire additionnelle distincte par modèle. Il serait souhaitable qu'il y ait une unification, du moins par fabricant de GPS car ce marché pourrait être conséquent à terme. Cela est plus particulièrement valable sur les modèles premier prix qui sont livrés avec seulement une carte française. L'utilisateur pourra éventuellement avoir le besoin de passer à la cartographie européenne.

Garmin

Nuvi 250 pink

Le plus coloré

Garmin dispose de plusieurs modèles entrée de gamme et enrichit encore cette offre avec cette déclinaison rose de son Nüvi 250. Le système de fixation se montre un peu difficile à mettre en place mais filtre correctement. Le logiciel de planification des itinéraires est un produit maison qui se nomme MapSource City Navigator. L'ergonomie est bonne et l'accès au menu via de larges boutons rassemblant textes et visuels s'avère très efficace. La recherche des adresses est facile et le temps de calcul rapide. Nous avons été étonnés par la réactivité du 250 pink qui ne souffre d'aucun ralentissement. Garmin a pourvu son produit d'innombrables fonctions supplémentaires comme une visionneuse d'images, un convertisseur d'unités ou une horloge universelle. Enfin, le constructeur a également intégré un système antivol qui bloque l'appareil grâce à un code. En revanche, on cherche en vain quelque fonction de navigation supplémentaire comme les panneaux routiers mais une carte des radars est tout de même implémentée.

Carte : Europe
Écran : tactile 3,5 pouces, POI, Carte des radars
Dimensions/poids : 97 x 71 x 20 mm, 148 g

169 €

Acer

V200

Le strict minimum

Acer dispose d'une gamme assez restreinte de systèmes de navigation. Le v200 fait partie de l'entrée de gamme. Le design est sobre et l'encombrement réduit. C'est l'un des plus compacts du marché dotés d'un écran de 3,5 pouces. Le bras de fixation est plus que classique et ne filtrera pas beaucoup de vibrations. Acer a opté pour le logiciel de navigation Destinator. Il dispose d'une bonne ergonomie mais commence à dater face aux applications de la concurrence. La recherche des adresses est dans la moyenne mais le temps de calcul d'un itinéraire s'avère un peu long. Ceci est en partie du aux performances du processeur Centrality Atlas II qui fait également office de récepteur GPS. La réception des signaux satellites est moins efficace qu'avec les puces SiRF-III, surtout en environnement difficile comme dans une voiture avec un pare-brise athermique. Les graphismes de la carte ont été un peu retouchés et le résultat est plus esthétique. En revanche lors de la navigation, il n'y a toujours pas de panneaux routiers ni d'alerte de dépassement de la vitesse limite. Acer a quand même inclus une carte des radars.

Carte : France, Écran : tactile 3,5 pouces
Fixation : par bras articulé à ventouse, POI
Carte des radars
Dimensions/poids : 95 x 79 x 25 mm, 172 g

149 €