

KOGU PERE JA PAGASKI PEALE

Maailm muutub, üha rohkem räägitakse elektriautode võidukäigust. Siiski on bensiinimootoriga keskmise suurusega universaal veel aastaid paljudele parimaks valikuks. Võtsime võrrelda kuus selle klassi tippmudelit.

AIMO NIEMI

TESTIJAD: LAURI AHTIAINEN, JARI KOHONEN, ROBERT KOISTINEN, MIKAEL KOSKIPALO, JARI PITKÄJÄRVI JA PEKKA RANTANEN

FOTOD: MIRVA KAKKO JA JARI KOHONEN



- **Ford Focus** Wagon Titanium 1,0 EcoBoost Hybrid Flexifuel Powershift 125 hj
- **Kia Ceed** T-GDI Mild-Hybrid 160 hj Business Premium DCT
- **Peugeot 308** SW Active Pack Style Puretech 130 EAT8
- **Škoda Octavia** Combi 1,5 TSI Style eTEC DSG
- **Toyota Corolla** Touring Sports 1,8 Hybrid Prestige Edition
- **Volkswagen Golf** Variant Comfort Business 1,5 eTSI 96 kW MHEV DSG





BENSIINIMOOTOR JA AUTOMAATKÄIGUKAST

Maanteeameti esmarestreerimise statistika näitab, et 2022. aasta 11 kuu jooksul Eestis arvele võetud uutest sõiduautodest olid täiselektrilised 3,2 protsenti. Teiselt poolt vaadates tähendab see aga, et 96,8 protsenti ei olnud. Tõsi, arvestades juurde ka erinevad hübriidid, tõuse suuremal või vähemal määral elektrifitseeritud autode osakaal 34 protsendini.

Traditsiooniline sise põlemismootor, võib-olla hübriidtehnoloogiat abiks võttes, peab seega edukalt vastu, kuigi tõsiuksed rohepöörjad tahaksid selle muuseumisse ära saata.

Meie testiautode kütuseks on bensiin - diiselmootorite müük on juba aastaid langustrendis ja gaasimootoriga mudelid on vaid näputäis. Linnamaasturid on haaramas endale üha suuremat turuosa, aga oma sihtgrupp on ka universaalidel. Nende seas on kõige populaarsemaks madalam keskklass, mida nimetatakse ka C-segmenndiks või lihtsalt Golf-klassiks. Sellise eelistuse tõttu võtsimegi vaatluse alla just need autod. Hinnapiiri seadsime nii, et tegemist poleks lausa baas mudeliga, vaid võiks valida pisut tõhusama mootori, automaatkäigukasti ja parema varustuse.

↑ Madalam keskklass, mida nimetatakse ka C-segmenndiks või lihtsalt Golf-klassiks, on väga populaarne ka universaalkerega.

Selles segmenndis teevad Eestis ilma Toyota Corolla ning Škoda Octavia, kelle müüginumbrid olid lõppenud aastal üsna sarnased. Kord oli peal üks, siis jälle teine. Universaalide konkurentsis oli Octavia aga selgelt ees. Meie testiautoks oli 110 kW 1,5 eTSI bensiinimootoriga ja automaatkäigukastiga kerghübriid, varustustasemeks Style.

Suvel demonstreeriti Toyota Corolla uuendatud versiooni, see jõuab meile aga alles kevadel, nii et pidime leppima vanaga. Meie käsutuses oli kahest võimalikust taltsam, 1,8-liitrise bensiinimootoriga 90 kW versioon. Corolla on rühma ainus täishübriid.

Praegune Volkswagen Golf Variant on universaal-Golfide kaheksas põlvkond. Platvorm ja jõuülekanne on samad mis Škoda Octavial, aga võimsust on siin 96 kW.

Ford Focus on samuti vana tuttav, aga 2021. a. sügisel tegi see läbi põhjaliku uuenduse. Võrdluses pääses osale-

ma mudeliga Flexfuel, mille kerghübriidtehnoloogiaga toetatud liitrine kolmesilindrine mootor (92 kW) töötab nii bensiini kui etanoolilga.

Nagu Focus, on uuenenud ka Kia Ceed. Universaal-Ceedi esmarestreerimise numbrid olid universaal-Corollast novembri vahekokkuvõtetes isegi pisut eespool. 1,5-liitrine bensiinimootor on 118 kilovatiga testirühma võimsaim.

Kuna uus Opel Astra meie valikusse ei jõudnud, osutus rühma kõige uuemaks mudeliks sarnaste tehniliste lahendustega, kuid hoopis teise stiiliga Peugeot 308 SW. Selle kolmesilindrilist 1,2-liitrist 96 kW võimsusega mootorit oleme kohanud teistelgi autodel. Peugeot kasutab ainsana hüdrotrofoga automaatkasti, milles on kaheksa käiku. Teistel on seitsme käiguga topeltsiduriga automaatkast, välja arvatud muidugi Toyota, mille hübriidmootori jõuülekanne toimib samal ajal sujuvalt muutuva ülekandearvuga käigukastina.

■ NB! Kuna test tehti Soomes, et pruugi Eestis müügil olevad autod olla täpselt samade varustuspakettidega. Seepärast on ka autode hinnad toodud lõpphinnangute juures vahemikena.

TRADITSIOONILINE SISEPÕLEMISMOOTOR, VÕIB-OLLA HÜBRIIDTEHNOLOGIAT APPI VÕTTES, PEAB EDUKALT VASTU.



TEHNIKA	Ford Focus Wagon Titanium 1,0 EcoBoost Hybrid Flexifuel Powershift 125 hj	Kia Ceed T-GDI Mild-Hybrid 160 hj Business Premium DCT	Peugeot 308 SW Active Pack Style Puretech 130 EAT8	Škoda Octavia Combi 1,5 TSI Style eTEC DSG	Toyota Corolla Touring Sports 1,8 Hybrid Prestige Edition	Volkswagen Golf Variant Comfort Business 1,5 eTSI 96 kW MHEV DSG
Mõõtmised ja massid						
Pikkus, m	4,672	4,600	4,635	4,689	4,653	4,633
Laius, m	1,825	1,800	1,852	1,829	1,790	1,789
Kõrgus, m	1,497	1,465	1,442	1,468	1,435	1,498
Telgede vahe, m	2,700	2,650	2,732	2,686	2,700	2,669
Rööbe e/t, m	1,572/1,572	1,559/1,567	1,559/1,554	1,543/1,535	1,530/1,530	1,549/1,519
Ametlik omamass, kg	1 451	1 449	1 420	1 416	1 445	1 410
Tegelik omamass, kg	1 405	1 440	1 350	1 410	1 450	1 390
Kogumass, kg	2 005	1 880	1 860	1 910	1 835	1 960
Järeلكäru lubatud mass piduriteta/piduritega, kg	725/1 500	600/1 410	710/1 200	700/1 500	450/750	700/1 400
Kütusepaak, l	52	50	52	45	43	45
Sisepõlemismootor						
Tüüp	R3, etanool/bensiin, 48 V - kerghübrid	R4, bensiin, 48 V - kerghübrid	R3, bensiin	R4, bensiin, 48 V - kerghübrid	R4, bensiin, täishübrid	R4, bensiin, 48 V - kerghübrid
Ütlelaadimine	turbo	turbo	turbo	turbo	-	turbo
Töömaht, cm ³	999	1 482	1 199	1 498	1 798	1 498
Võimsus, kW (hj)/p/min	92 (125)/6 000	118 (160)/5 500	96 (131)/5 500	110 (150)/5 000-6 000	90 (122)/5 200	96 (130)/5 000
Pöördemoment, Nm/p/min	210/1 750	253/1 500-3 500	230/1 750	250/1 500-3 500	142+165/3 600	200/1 400-4 000
Elektrimootor						
Asukoht	käivitus-generaator	käivitus-generaator	-	käivitus-generaator	käigukastis	käivitus-generaator
Võimsus, kW (hj)	9 (12)	12 (16)	-	9 (12)	37 (50)	9 (12)
Jõuülekanne						
Käigukast	A7 (topeltsidur)	A7 (topeltsidur)	A8	A7 (topeltsidur)	eCVT	A7 (topeltsidur)
I käik (km/h)	6,4	6,9	7,4	7,2	-	6,9
II käik (km/h)	10,1	11,7	12,6	12,0	-	11,5
III käik (km/h)	15,8	13,2	19,1	18,7	-	17,0
IV käik (km/h)	22,6	25,3	25,4	26,9	-	23,0
V käik (km/h)	29,6	32,9	30,3	40,2	-	30,5
VI käik (km/h)	37,1	41,4	37,3	45,1	-	37,5
VII käik (km/h)	44,8	50,7	46,2	53,8	-	45,1
VIII käik (km/h)	-	-	55,5	-	-	-
Rattad						
Rehvimõõt	205/60 R16	225/45 R17	205/55 R16	205/55 R17	225/45 R17	205/55 R16
Kiirusomadused						
Tippkiirus, km/h	193	210	210	228	180	213
Kiirendus 0-100 km/h, s	10,2	8,8	9,8	8,5	11,1	9,6
EU-kütusekulu (WLTP), l/100 km	7,6/5,6 ¹⁾	5,8	5,7	5,5	4,6	5,6
CO ₂ heitmed (WLTP), g/km	125	134	129	125	103	127

1) etanool/bensiin, 2) sisepõlemismootori võimsus 72 kW (98 hj)/5 200 r/min



SÖIDUOMADUSED

HEAD JA ERILISED

Skoda ja Volkswagen noppi rühma parimad hinded nii maanteel kui linnas. Kia jäi neist paari punktiga maha.

Selle klassi universaalid sobivad perede mitmesuguste sõiduvajaduste täitmiseks. Sõiduomadused on paremal juhul tiptasemel. Kõige tublimad olid maanteel Škoda ja Volkswagen. Suunakindluse ja roolitunnetusega on mõlemal kõik korras, kuigi stiililt on need kaks erinevad. Vedrustus pole kummalgi liiga jäik, vaid lubab autol kurvide kiiremal läbimisel ka veidi kalduda.

Volkswageni rool on keskosas Škoda omast pisut raskem, aga mõlema roolisüsteemid tõmbavad rattad korralikult otseks. Testirühma Škodal sai roolitunnestust, täpselt roolivõimenduse ülekannet sõidurežiimi valikuga muuta. Pikemale reisile minekule mõeldes leidsid kõik testijad, et emb-kumb neist kahest.

Rühma ühtlasele tasemele osutab see, et kaheksa punktini jõudsid kolm autot. Nende plussid ja miinused olid küll erinevates valdkondades.

Ford on rühmas kõige sportlikum. Roolitunnetus on suurepärase, auto täidab juhi käske kuulekalt ja täpselt. Kurvides tuleb teha vaid väikeseid rooliliigutusi. Mõned peavad seda närviliseks, teised täpselt ja sportlikuks. Vedrustus jätkab sama rida: see on kindel ja tõhus, aga mitte liiga jäik.

Peugeot erineb teistest väikese rooli ja kiirena tunduva rooliülekanne poolest.

HINNED	Ford	Kia	Peugeot	Škoda	Toyota	Volkswagen
Maanteesõit	8	7	8	9	8	9
Linnasõit	8	7	8	9	8	9

Teelikult rool nii kiire ei olegi. Pöörderingid on kõigil samal tasemel, aga Peugeot' l on vaja rooli rohkem keerata. Maanteekiirusel on rool häälestatud keskosas raskemaks. Väikeste rooliliigutuste järel ei tõmmata rattaid iga kord päris täpselt otseks. Kui rooli rohkem keerata, tuleb võimendus jõulisemalt appi, rool läheb kergemaks. Vedrustuses on leitud hea tasakaal mugavuse ja kandejõu vahel. Auto ei kaldu peaaegu üldse, kuid suuremadki augud ja mügarad triigitakse kenasti siledaks.

Toyota iseloom erineb sportlikumatest konkurentidest. Rool on raskepoolne ja auto käitub rahulikult. Reaktsioon roolile võtab hetke aega, sest enne kurvi pööramist auto kaldub pisut. Seetõttu pole kurviliisel teel sõitmine eriti täpne ega lõbus. Sirgel teel hoiab Corolla eeskujulikult suunda. Vedrustuses on liigeset ülles-alla liikumist kohtades, kus teised autod veel midagi ei märka.

Kia vedrustus on isegi Fordi omast jäigem, pisut liigagi jäik. Väiksedki lohud ja praod teepinnas on kohe tunda ning kere äkilisi vertikaalseid liikumisi on kogu aeg tunda. Karedam asfalt toob kaasa mitte ainult tugeva rehvimüra, vaid ka jätkuva värina.

Ceedi rool jätab samuti soovida. Otse sõites on rooli keskosas tunnetus üsna ebamäärane. Kurviliisel teel tõmmatakse rattaid otseks jõuliselt, kuid ebatapselt; kui sõit jätkub sirgel, tuleb rool ise õigeks keerata. Mootor ja jõuülekanne toimivad maanteel tublisti, kuid rooli ja vedrustuse ebamugavuse tõttu jääb Kia hindeks seitse.

Linnaski ladusalt

Linnatänavatel tõusid ühtlasest rühmast kaks autot üheksa punkti peale. Škodas annab hea disainiga, mugavalt käes istuv rool koos kerge, kuid täpselt roolitunnetusega mulje heast manööverdamisvõimest. Koos Volkswageniga on Škoda müratasemelt teistest paremal tasemel. VW paksu rooliratta vahendatav roolitunnetus on kindlam ja näib usaldusväärsema. Pedaalitunnetus on mõlemal autol hea ning jõuülekanne toimib mõnusa rahulikusega.

Mõlemad autod kipuvad kergesti vee-remade, see nõuab linnaliikluses aktiivset pidurdamist. Mootoriga pidurdada



ei saa. Paigast liikumine ja aeglane ummikutes venimine probleeme ei tekita. Vedrustuses on väikseid erinevusi, kuid on tunda ka sugulust. VW sai kiita hea nähtavuse eest, Škodal varjavad külpeeglid ära laiema sektori.

Kaheksa punkti väärilisi oli kolm. Fordile heideti ette käigukasti äkilist toimimist. Gaasipedaaliga tuleb valvas olla, sest auto kipub edasi hüppama. Samas tagab gaasi ettevaatlik kasutamine hea tulemuse ka tõusu peal startides ja aeglasel liikluses. Fordi vedrustus on jäik. Kere rappub ja sisse kostab kõmiv müra.

Peugeot' käivitusnappu tuleb pikalt vajutada, see tahab harjumist. Teine häiriv pisiasi: rool on küll väike, kuid ometi varjab näitureid. Väike, kergelt liikuv rool tekitab ettekujutuse heast manööverdamisvõimest. Mugav vedrustus on linnasõidul kasuks. Jõuülekanne toimib edasi liikuda ja vedu on ühtlane. Millegipärast teeb ülekanne aga ettevaatlik olla, et liikumine ei läheks hüplevaks.

Toyota rool näib aeglase ja ebamäärasena. Auto ei tundu nii vilkana kui näiteks Peugeot. Jõuülekanne toimib hästi. Hübriidautoga on lihtne ummikutes aeglaselt edasi liikuda ja vedu on ühtlane. Millegipärast teeb ülekanne aga vahelduva tooniga kägisevat häält, see

võib hakata närvidele käima. Vedrustus toimib aukudes hästi, kuigi nina õõtsub natuke. Munakividel vedrustus väriseb ja häälitseb. Nähtavus on üldiselt väga hea, ainult taha/küljele jäävad väikesed varjatud sektorid. Tuuleklaas on lauge nurga all ja selle alumine äär asub madalal, nii pole esimest otsa hästi näha. Head peeglid ka avar nähtavus ettepoole on abiks.

Kia Ceed peab ka linnas leppima seitsme punktiga. Vedrustus on jäik, kuid ei saa hakkama ka suurte aukudega. Munakividel kere õõtsub ja rappub. Roolivõimendus on kuidagi muutlik, vahel tundub rool kergena, vahel raskena. Seda käitumist mõjutavad nii kurvi suurus, auto kiirus ja rooli keeramise nurk, kokku mõjub see häirivalt. Nähtavus on igas suunas hea. Kallakul startimine nõuab *hold*-režiimi kasutamist, aga igal juhul on paigast liikumine äkiline. Lisaks märkasime, et seejuures jõudis sidurist salongi kahtlasi lõhnu.

SÕIDUOMADUSED ON PAREMAL JUHUL TIPPTASEMEL.

PÖÖRDERING

Mõõdetud vasakust	Rattast (m)	Kaitseraua nurgast (m)	Roolil täispöördeid
Ford	10,90	11,30	2,6
Kia	10,60	11,10	2,5
Peugeot	10,90	11,40	3,0
Škoda	11,60	12,00	2,5
Toyota	10,80	11,30	2,8
Volkswagen	10,80	11,20	2,7

NÄITURIVEAD

Näit	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	100,0 km
Tegelik	kiirus (km/h)				tee pikkus (km)
Ford	57	77	97	117	100,5
Kia	57	76	95	115	99,7
Peugeot	57	77	97	117	99,8
Škoda	59	79	98	117	101,1
Toyota	57	77	97	117	100,3
Volkswagen	58	78	97	117	100,0

REHVID

Rehvimõõt	Mark ja mudel
215/50 R17 95W	Continental Ultra Contact
225/45 R17 91W	Michelin Primacy 4
205/55 R16 91V	Goodyear Grip
205/55 R17 91W	Michelin Primacy 4
205/55 R16 91V	Continental EcoContact6
205/55 R16 91V	Nexen N blue S



OHUOLUKORRAD LAIAD KAARED

➔ Kui täiskoorem peal, läheb Octavia ja Golfi pära liiga kergesti libisema ja teeb üllatavalt laia kaare.

Auto käitumist ohuolukordades hindame kolmel viisil. Takistusest möödumine näitab ära auto rooli, vedrustuse ja stabiilsuskontrolli toimimise. Pidurite tööd näitab pidurdusmaa pikkus hädapidurdusel kiiruselt 100 km/h. Lisaks katsetame automaatset hädapidurdust (AEB).

Hinnet mõjutavad kõik kolm. Kõige tähtsam on siiski möödumine, mille kaaluks on 60 protsenti. Hädapidurduse ja AEB panused on mõlemal 20 protsenti.

Kurikate vahel

Möödumiskatse tehakse kahekesi autos istudes ja täiskoormaga, mil autos on lisaks viiele inimesele veel 40 kg jagu liivakotte. Mõlemal juhul otsitakse piirkiiirust, millega auto veel katsega hakkama saab. Ühtlasi jälgitakse erinevate juhtimisvõtete mõju ja stabiilsuskontrolli toimimist.

Möödumiskatse läbib kõige paremini Ford Focus. Rool on täpne ja kere ei kaldu. Veel pidamise piirilgi toimib stabiilsuskontroll vaid taustal, tekitamata vedrustuses asjatuid liikumisi. Kui esimesel suunamuutusel äkiliselt rooli

HIINDED	Ford	Kia	Peugeot	Škoda	Toyota	Volkswagen
Ohuolukorrad	9	8	8	8	7	8

keerata, võtab stabiilsuskontroll kiirust otsustavalt vähemaks. Koorem Focus käitumist ei muuda, auto on ikka lihtsasti juhitav.

Teine eeskujulik auto on Peugeot. Suunamuutustel on esirataste pidamine suurepärase, stabiilsuskontroll töötab pehmelt ega pidurda asjatult. Juhetimiseks sobivad väikesed rooliliigutused. Rooli äkilisele keeramisele reageerib stabiilsuskontroll jõuliselt, aga auto jääb juhi kontrolli alla ja katse saab lõpuni sõita. Koorem mõjub Peugeotile rohkem kui Fordile. Kaldumised on suuremad ja vedrustuses tekib kerge oõtsumine.

Kia Ceed teeb esimese pöörde tervalt ja samas tekib vedrustuses väike oõtsumine. Stabiilsuskontroll pidurdab vahepeal tugevasti, sellest läheb tehtav

kaar laiemaks. Kiire rooliliigutuse peale võtab elektroonika kogu kiiruse maha, aga katse saab tehtud. Koorem käitumist oluliselt ei muuda, ainult oõtsumine läheb suuremaks.

Golf ja Octavia üllatasid möödumiskatsel. Kahekesi autos istudes on Golf lihtne ja taltsas juhtida. Kiiruse kasvades püsib stabiilsuskontroll ikka taustal, aga alajuhitavuse tõttu ei mahu auto enam teele ära. Roolivõimendus ei luba äkilisi liigutusi teha, seetõttu jääb käitumine tasakaalukaks. Üllatus tekib siis, kui auto täis laadida. Pära libiseb kergesti alt juba väikeselgi kiirusel. Auto kaldub liiga palju, vedrustus oõtsub ja rehvid on pidamise piiril.

Octavia käitub üsna sarnaselt. Ilma koormata on see tavaline hea auto ja stabiilsuskontrolli sekkumist pole tunda. Kui kiirus läheb liiga suureks, on auto pisut alajuhitav. Kiireid rooliliigutusi ei saa teha, sest roolivõimendus on kange. Paremini, nii ei saa juht midagi rumalat korraldada.

Koormaga muutub ka Škoda käitumine. Rahulikust alajuhitavusest saab üllataval kombel tugev ülejuhitavus. Esimene suunamuutus läheb ladusalt, tei-



sel hakkab auto libisema ja kolmandal pöörab end põiki teele. Tagavedrustus ei kannu koormat vaid hüpleb.

Toyota kaldub juba kahekesi sõiteski üllatavalt palju. Rehvid ootavad pikka aega, enne kui pidama hakkavad. Kaldumise ja viivituse tõttu pole Corolla täpselt juhitud. Koorem kallutab autot veelgi rohkem ja teisel suunamuutusel ilmneb tugev ülejuhitavus. Libisemisele lisavad draamatikat vedrustusest kostvad kolksatused ja tagaistme külgedel istuvatel reisijatel pörkavad pead vastu laepolstrit. Seejuures ei saa ka Corolla rooliga äkilisi liigutusi teha.

Pidurid on korras

Pidurdusmaid mõttes selgub, et neile autodele pole selles osas midagi ette heita. 100 km/h kiiruselt saab kõige pa-

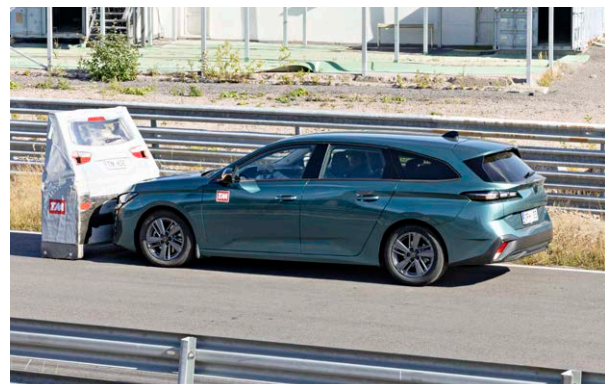
remini pidama Kia. 37 meetrit kuulub meie kõigi aegade parimate tulemuste hulka. Ford ja Škoda saavutavad samuti suurepärase tulemuse ja teisedki on heal tasemel.

Head pidurid on eelduseks, et õnnestub ka automaatne hädapidurdus. Kõik kuus märkavad meie takistust. Kiiruselt 70 km/h hoiatavad kõik juhti piiksumisega, kuid see jääb pisut hiljaks. Varasem hoiatus annaks juhile rohkem tegetsemisaega. Kui elektroonika häälestada eriti valvsaks ja aktiivseks, hoiatavad esimesena Ford ja Škoda.

Kui takistusele läheneda ühtlase kiirusega, teevad autod kokkupõrke vältimiseks automaatse hädapidurduse. Peugeot ja Ford saavad enne takistust pidama kiiruselt 50 km/h. Fordi laeks jäi 55 ja Kial parimal katsel 60 km/h.

Kõige tublimad olid AEB-katsel Škoda ja Volkswagen. Škoda jõudis pidurdada kiiruselt 70 ja Volkswagen kiiruselt 75 km/h. Golfil oleks vast eeldusi enamakski, sest auto lõpetas täispidurduse ja müksas kergelt takistust.

Kõigil autodel esines tõrkeid, mil need kas ei märganud takistust või lõpetasid pidurdamise enneaegselt.

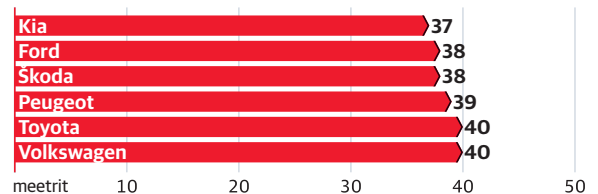


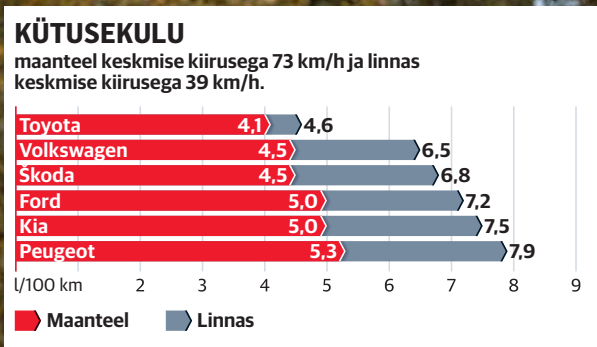
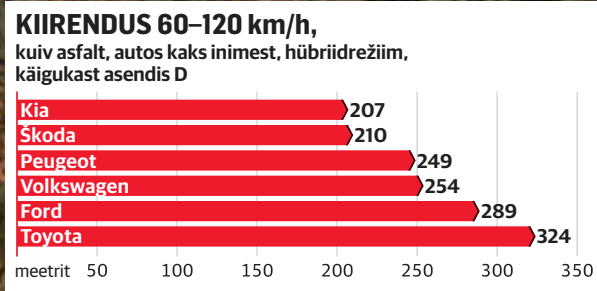
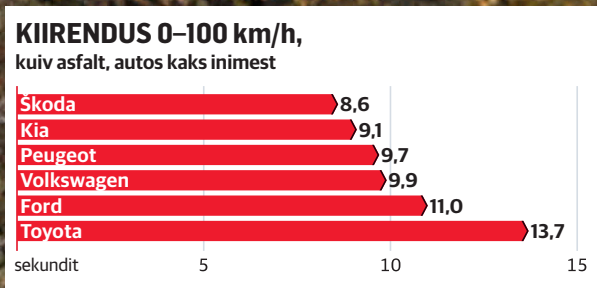
Peugeot alustas AEB-katsel pidurdamist õigeaegselt, kuid loobus poolel teel. Kokkupõrke vältimiseks peab juht ise pidurdama või kõrvale põikama.

KÕIGE TÄHTSAM ON MÖÖDUMISKATSE, MILLE KAALUKS ON HINDE PANEMISEL 60 PROTSENTI.

PIDURDUSMAA 100-0 km/h

Pidurdusmaa meetrites kiiruselt 100 km/h, kuiv asfalt, autos kaks inimest.





**COROLLA
KULUTAB KA
MAANTEEL
KÕIGE VÄHEM.**

KÜTUSEKULU JA KIIRENDUS

Igaüks oma stiilis

HINDED	Ford	Kia	Peugeot	Škoda	Toyota	Volkswagen
Kütusekulu	8	8	7	9	10	9
Kiirendus	8	10	9	10	7	9

S eekordse rühma autode mootorid on üllatavaltki erinevad. Väiksema töömahuga Ford ja Peugeot on kolme silindriga, ülejäänutel on neljasilindrilised bensiinimootorid. Focus on sellegi poolest erinev, et bensiini asemel võib kasutada etanooli. Kõik peale hübriidsüsteemiga Toyota kasutavad turboülelaadimist, Corolla puhul on loodetud suuremale töömahule ja elektrimootori abile.

Kõigil kuuel on automaatkäigukast, aga needki on erinevad. Kõige levinum lahendus on seitsme käiguga topeltsiduriga automaatkast. Eranditeks on Peugeot oma traditsioonilise hüdrotrofoga kaheksa käiguga automaatkastiga ja Toyota, mille elektrimootori toimimine muudab sujuvalt ülekandearvu.

Linnas suured erinevused

Ökonoomsuselt on Toyota kindlalt esimene. Bensiini- ja elektrimootori koostöö sujub linnas eriti hästi. Corolla 4,6 l/100 km edestab järgmist kohta 1,9 liitriga. Hübriidsüsteem talletab pidurdamisel elektrit, kasutades seda hiljem paigast liikumiseks ja kiirenduseks.

Tehnika poolest on Škoda Octavia ja Volkswagen Golf küll sarnased, aga lisaks võimsusele on neil seegi erinevus,

et Golfi mootor oskab vahepeal puhata. Kui koormus mootorile on väike, lülitatakse kaks silindrit välja. Näituriteploki-le ilmub vastav teade, seda on ebahühtlasest veojõust ka tunda. Linnas kulutab VW Škodast 0,3 liitrit vähem.

Kõige vähem kulutab Corolla ka maanteel. Siin on erinevused küll väiksemad, kuid paremusjärjestus säilib endisena. Maanteel pikalt hühtlase kiirusega sõites pole Toyotal hübriidsüsteemist enam nii palju kasu. Ning vanemat tüüpi automaatkasti kasutav Peugeot ei kaota nii palju kui korduvaid paigaltvõtmisi sisaldavas linnasõidus.

Reipalt minema

Valmistajate andmetel on võimsused Kia 118 ja Toyota 90 kW vahel. Ka Škoda on oma 110 kilovatiga ülejäänutest võimsam. Kaks paberite järgi võimsamat on paigalt kiirendades nobedamad. Octavia ja Ceed jäävad valmistaja lubatust vaid õige pisut aeglasemaks. Kaks keskmist mahuvad sajani kiirendades napilt kümne sekundi sisse. Kohmakamad on Ford ja Toyota, mis jäävad selgesti maha nii konkurentidest kui valmistajate lubatud aegadest.

Automaatkastiga autode möödumiskiirendust mõõdeti nii, et sõideti D-käiguga 55 km/h ja suruti siis gaas põhja. Tulemus näitab jõuülekande toimimist ja mootori jõuvarusid. Üldiselt jäi järjekord samaks kui paigalt kiirendades, ainult kaks esimest vahetasid kohad.

Kokkuvõttes oli Škoda tulemus kõige parem. Kiirendus on hea ja ka kütusekulu on korralikul tasemel. Kia plusiks on kiirendus ja Toyota plussiks ökonoomsus.



KASUTATAVUS Ekraani ees

HINDED	Ford	Kia	Peugeot	Škoda	Toyota	Volkswagen
Kasutatavus	9	8	7	8	7	8

Viiimastel aastatel on puuteekraanide areng olnud tagasihoidlik, eriti just madalama ja keskmise hinnaga autodes. Testiautode kasutajaliidestest on tunda vananemise märke, kõige enam navisüsteemides ja nende välimuses.

Argielus saavad põhilised asjad tõrgeta tehtud. Erinevused tulevad peamiselt valmistajate eelistustest - ja nendega harjumisest.

Üldine suund juhikohale värske mulje andmisel on lülitite kõrvaldamine keskkonsoolilt ja näituriteploki juurest; juhti tahetakse sundida tegema kõiki toiminguid puutekraani kaudu.

Kasutatavuse poolest ei ole lõpptulemus sugugi soodus, sest mõnedki varem ühe nupuvajutusega lahendatud asjad kaovad nüüd ekraani menüüde džunglisse. Mõne auto kasutatavus on

mudeliuudusega selgelt kehvemaks muutunud.

Meie testitud Peugeot erines sama mudeli kallima varustuspaketiga variantidest selle poolest, et mõnede toimingute jaoks olid keskkonsoolil endiselt lülid. Paljude jaoks võib see olla plussiks.

Kas häälkäskudest on kasu?

Autod õpivad aru saama järjest enamatest keeltest ja heal juhul võib see olukorra, kus toimingud on ekraani sügavusse viidud, jälle lihtsamaks teha. Häällega antud käsud ei vii tähelepanu nii palju liikluselt kõrvale kui puutekraani näperdamine. Paraku oli kõigi testitud autode kõnetuvastuses veel arenguruumi.

Probleemiks võivad saada kohanimed, aga ka lihtsamad asjad, nagu soov autosse sooja juurde saada.

TÄNASEKS ON ÜHENDUSED ENAMASTI JUHTMEVABAD.

➔ Mõne lihtsa toiminguni jõudmiseks tuleb mitmes menüüs valikuid teha. Näiteks Kia kohati häirivalt mõjuvate reaalvuri ja muude juhiabide välja lülitamiseks tuleb see tee iga käivitamise järel uuesti läbi käia.

Oma auto häälkäskude harjutamiseks ja õpetamiseks tuleb aega varuda, vahel võivad autod nõuda pedantselt täpset hääldust. Ent kui see kord selge, lahe-nevad mõnedki asjad nagu iseenesest ja pole enam vaja ekraaniga vaevelda.

Nutitelefon süsteemi osana

Tänaseks on ühendused enamasti juhtmevabad. Seega on näiteks lihtne jätta kõrvale auto navisüsteem ja kasutada telefonis olevaid uemaid andmeid. Peaaegu kõik autod toetavad juhtme Apple Carplay ja Android Auto ühendust. Ainult Kia tahab veel juhtme kasutamist ja Toyota ei ühildu juhtmevabalt Android Autoga.

Seni on tavaliselt olnud nii, et soovitud lisavarustus tuleb valida kohe autot tellides. Ehk siis juba ostes tuleb otsustada, kas näiteks navisüsteem on vajalik või mitte. Nüüd saab autole hiljem üht-teist lisaks osta ja otsustamisega ei ole enam nii kiire.

Mõnesid asju saab lühikeseks ajaks tutvumiseks tasuta tellida ja seejärel otsustada, kas pakutav on küsitav raha väärt. Näiteks oli testitud Volkswagenis kuuks ajaks aktiveeritud navisüsteem ja sisevalgustuse automaatika.

FORD



➤ Suur 13,2-tolline puuteekraan on Fordis paigutatud keskkonsoolile näitriteploki samale kõrgusele. See ei ole juhi poole pööratud, nii et kasutamine nõuab küünitamist. Kasutajaliides on rühma uuuseum, aga kasutamine vajab õppimist. Kliimaseadme juhtimine käib ekraanilt.

KIA



➤ Kia 10,25-tolline puuteekraan asub keskkonsoolil näitriteploki kõrgusel. Kasutamisel on abiks kiirvalikute nupud ja helitugevuse reguleerimisvõimalus ekraani alaosas. Kasutajaliidese välimus tundub pisut vananenuna ja mõned toimingud on peidetud mitmetasemeliste menüüde alla.

PEUGEOT



➤ Peugeot' kümnetolline puuteekraan on armatuurlaua alumises osas. Ekraan on pisut juhi poole pööratud, see teeb kasutamise lihtsamaks. Kasutajaliidese menüüde ülesehitus on segasevõitu ja häälkäskudele Peugeot ei reageeri.

ŠKODA



➤ Škoda kümnetollise puuteekraaniga on püütud vabaneda võimalikult paljudest füüsilistest nuppudest, nende asemel on liug- ja puutelülid. Ekraanil on lihtne kogemata vale kohta puudutada. Kliimaseadme juhtimine käib peaaegu täielikult ekraani kaudu.

TOYOTA



➤ Toyota kaheksatolline puuteekraan asub kõrgel. Juht peab ekraani parempoolse ääreni ulatamiseks küünitama. Ekraani kõrvalt on kadunud kiirvalikute nupud, alles on jäänud ainult helitugevuse nupp.

VOLKSWAGEN



➤ Volkswageni kümnetolline puuteekraan on kohe näitriteploki kõrval. See on kergelt juhi poole pööratud, mis lihtsustab kasutamist. Kliimaseadme ja helitugevuse juhtimine käib ekraani all asuvalt puutepaneelilt. Kasutatavuse poolest on see halb lahendus.



SISERUUM JA MÜRA

On vaiksemaid ja mitte nii vaikseid

Testirühma autode müratase-
mes on üsna suuri erinevu-
si. Vaiksematena said Ford ja
Volkswagen hindeks üheksa.

Madalal kiirusel on Fordi rehvimüra väga tagasihoidlik ja autost jääb vaikne mulje. Kiiruse kasvades helisid lisandub, 60 km/h juures tekib tuulekohin, aga detsibellide lisandumist veel kõrvaga tähele ei pane.

Golfi kohta käib sama jutt. Rehvimüra on taustal, kiirusel 80 km/h anab õhutakistus endast juba tugevasi märku, detsibelle tuleb juurde. Üldmulje on siiski meeldiv.

Peugeot ja Škoda saavad hindeks kaheksa. Peugeot' mootor teeb kiirendades jõulist häält. Helitaust on üldiselt meeldiv. Škodas on müratase ees ja taga ühesugune, hääled ei häiri ka suuremal kiirusel. Rehvimüra kostab üle teiste helide.

Kia ja Toyota saavad seitse punkti. Kia pagasiruumist kajavad helid tagaistmele tagasi. Tuule undamine ei lähe nii valjuks kui näiteks Toyotas, aga tugev rehvimüra kostab üle kõige muu.

Corollas mootori pöörded kõiguvad ja seda on tunda ka sisemüra. Pagasiruumist kostab lärmi, nii et taga on detsibelle rohkem kui ees. Suuremal

kiirusel tõuseb selgesti esile tuule undamine.

Ergonoomika on paigas

Juhi jaoks on töökoht korralikul tasemel. Kolm autot, Ford, Škoda ja Volkswagen, saavad hindeks üheksa. Fordis teevad rõõmu suurepärased võimalused rooli asendit reguleerida. Kümme punkti ei tulnud aga seepärast, et reietugi jääb õnnetult lühikeseks.

Ka Škodas on istme ja rooli reguleerimisvõimalused piisavalt suured. Seljatugi annab päris hea külgtõe. Peatoed on laiad ja küünarnukitoe saab sobivasse kohta seada. Kiita sai ka juhtseadmete paigutus.

Golfis on hea sõiduasend ja rooli asendi saab sobima seada. Kolm esimest teenivad plussi ka selle eest, et on

Jalgratta transportimise kast sobib pagasiruumi mõõtmiseks, kui tagaistmete seljatoed on maha keeratud. Lapiti mahtus kast kõigisse ja Fordi ka püsti.

HINDED	Hindeks					
	Ford	Kia	Peugeot	Škoda	Toyota	Volkswagen
Sisemüra	9	7	8	8	7	9
Istmed ja siseruum						
- sõiduasend	9	8	7	9	8	9
- tagaiste	9	8	7	9	8	8
Pagasiruum	9	8	8	10	9	9

mõeldud vasaku jala toele. See on kõrgis piisavalt lai ja tugev.

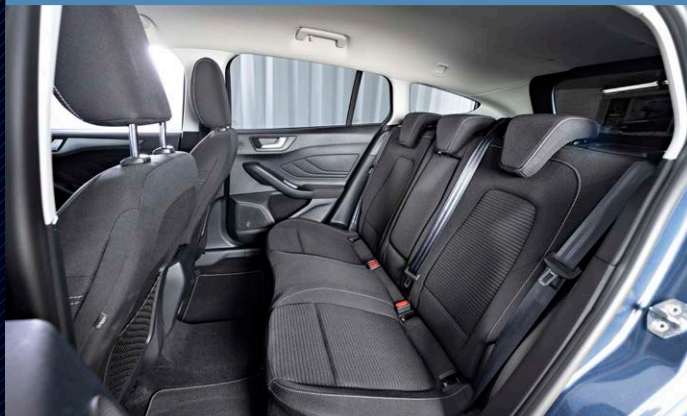
Kia ja Toyota teenisid hindeks kaheksa. Kias on esiistmele lihtne pääseda. Ukseava on suur, lävi on madal ning istme ja rooli vahele jääb sobiv vahe. Üldmulje on aga odavalt plastiline. Nähtavus on hea ning pedaalid ja vasaku jala tugi saavad kiita.

Toyota esiistmele tuleb laskuda, aga ukseava on piisavalt avar. Istmepõhi on häirivalt lühike. Ka vasaku jala tugi on lühike ja ülaosast kitsas. Üldiselt on ergonoomika ja ulatuslikud võimalused sõiduasendi reguleerimiseks aga heal tasemel ning hinne on õigustatud.

Peugeot pidi leppima seitsme punktiga. Juhiistmele tuleb laskuda ning reite jääb rooli ja istme vahel üsna kitsas vahe. Seljatugi tundub kumerana, pikemal sõidul hakkab see segama. Küünarnukitugi on liiga madalal. Ka juhi kõrval on raske sobivat asendit leida. Vasaku jala tugi on kuidagi ebamäärane. Rahuliku sõidu puhul on jalad erineval kõrgusel, ehk siis parema jala põlv on kõrgemal.

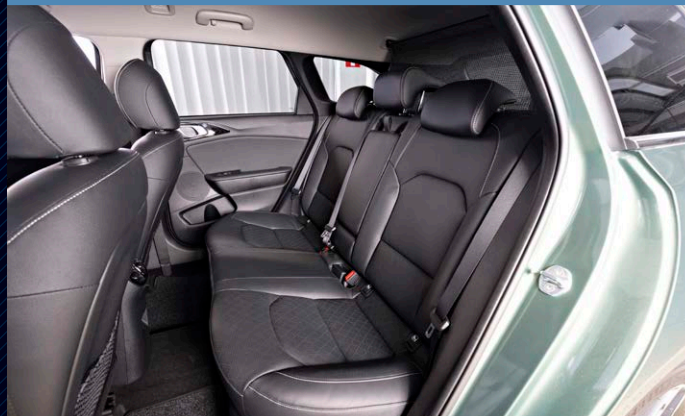
MÜRA	Müratase autos, ühtlane kiirus, kõrgeim käik (dB(A))			
	60 km/h ees/taga	80 km/h ees/taga	100 km/h ees/taga	120 km/h ees/taga
Ford	59/60	63/64	66/67	69/69
Kia	63/64	66/67	68/69	69/70
Peugeot	61/61	63/64	67/68	69/70
Škoda	61/62	64/64	67/67	70/70
Toyota	62/64	64/66	68/70	71/73
Volkswagen	60/61	64/65	67/69	70/71

FORD



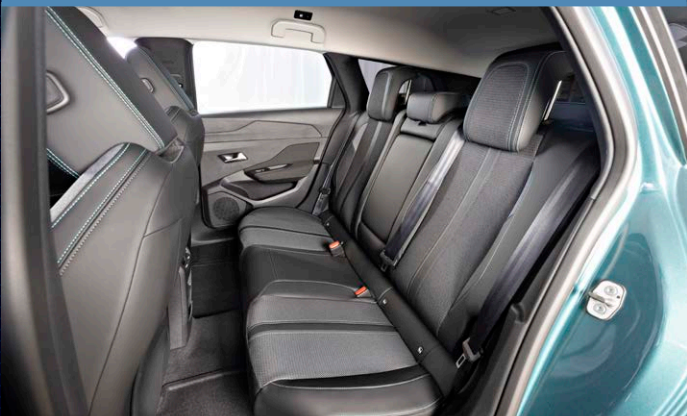
➤ Tagaistmele pääseb kergesti, kuna istmepõhi on lühike. Õlaruumi ja pearuumi on piisavalt. Suurim mure on korraliku reietoe puudumine. Keskmine iste vajub sügavamale ja vähemalt lühikeseks ajaks mahub sinna ka täiskasvanud reisija.

KIA



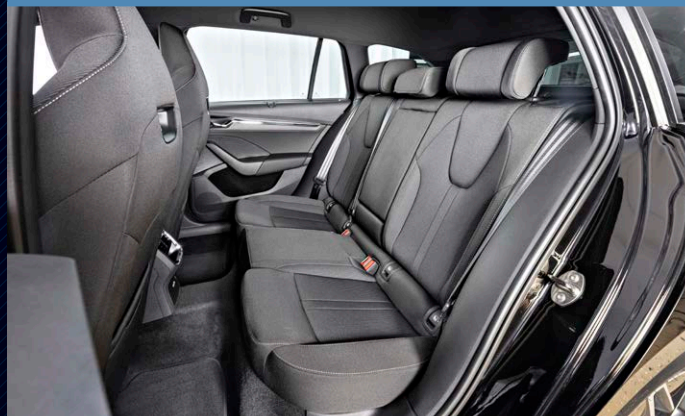
➤ Istmepõhi on madal ja lühike, nii et pikemat kasvu reisijatel jääb reietoest väheks. Varbad esiistme alla ei mahu, aga põlvedele, õlgadele ja peale on ruumi piisavalt. Keskmine koht on külgmistest pisut kõrgemal.

PEUGEOT



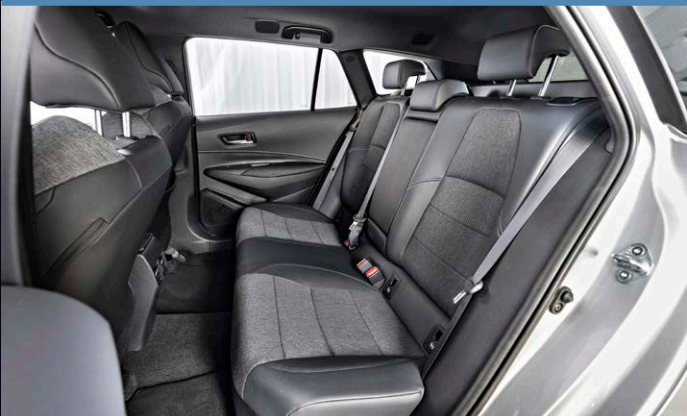
➤ Väikesed aknad ja tume sisu loovad sünye meeleolu. Lühike ja madal istmepõhi ei anna reitele tuge. Põlveruum on korralik. Kolme reisija jaoks on jala- ja pearuumi napilt ning turvavööde kinnitused jäävad keskmise reisija tagumiku alla.

ŠKODA



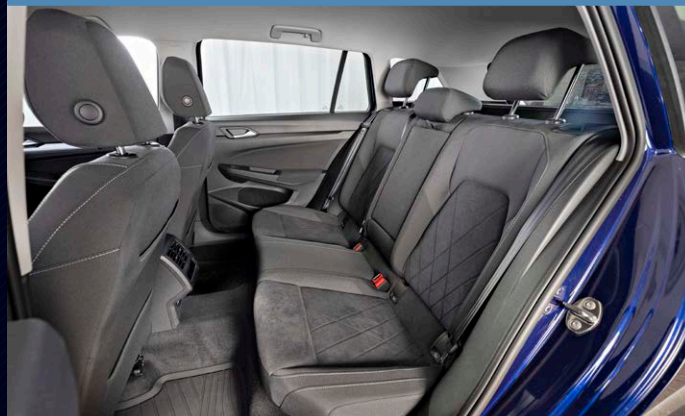
➤ Tagaistmele pääsemine on lihtne. Lävi on madal ja ukseavad avarad. Jalaruum on hea ja reietugi suurepärase. Kükunarnukitoed on õigel kõrgusel. Kolm reisijat mahub ära, õlgadele jätkub ruumi. Keskmine koht sobib ka täiskasvanule.

TOYOTA



➤ Polster on suhteliselt kõva, aga reitele pakub iste head tuge. Kolmekesi läheb taga kitsaks. Õlad ei mahu samale joonele, keskmine reisija peab end ettepoole kallutama. Varvastele ja põlvedele ruumi jätkub, aga pearuumi pole just palju.

VOLKSWAGEN



➤ Reietugi on hea ja seljatugi on disainitud seljale sobivaks. Jalaruumi jätkub ka kolmele. Keskmine iste on kitsam, kuid seda on võimalik kasutada. Õlad on samal joonel, nii jääb laiuusest aga väheks.

FORD



➤ Fordi pagasiruum on hästi valgustatud, selgepiiriline, lai ja avar. Tagaaken on püstine, nii jätkub vaba kõrget ruumi pikalt. Põhi koosneb kolmest osast. Selle all on ruum, mida saab madala lahtikäiva ja ümberpaigutatava vaheseina abil lahtriteks jaotada.

KIA



➤ Rühma väikseima pagasiruumi mõlemal küljel on valgusti ja kotikonks. Tagaistme keskmise osa saab avada suusaluugiks. Põhja all on laegas, kuhu lisaks muudele asjadele võib paigutada kaitsevõrgu - selle saab kinnitada esi- ja tagaistme vahele.

PEUGEOT



➤ Peugeot' pagasiruum on Kia omast vaid 10 l suurem, kuid see on hästi varustatud. Lisaks on põhja all mitmeosaline pehmest materjalist laegas, mille saab ka välja võtta. Siis kasvab pagasiruumi maht olulisel määral.

ŠKODA



➤ Pagasiruum on täisnurkne ja mahukas. Varustusse kuuluvad kotikonksud ja lisaalad. Varustuspaketist sõltuvalt kuulub pagasi kinnitusvõrk põhi- või lisavarustusse.

TOYOTA



➤ Toyota üllatas mahuga, sest põhja all on suur ruum varurattale. Selle maht on umbes 100 liitrit - kui põhi on ülemises asendis. Pagasiruumi tavaline maht on 370 l. Suusaluuki Corollal ei ole.

VOLKSWAGEN



➤ VW pagasiruum on hästi varustatud ja põhja all on varuratta jagu lisaruumi. Põhja kõrgus on muudetav. Kui tagaiste maha keerata, saab pika sileda põrand. Pagasiruumi maht on sama kui Toyotal.



TULED JA NÄHTAVUS

Turvalisus kõigepealt

Testirühma autodele on parimal juhul saadaval kolmed erinevad laternad. Turvalisuse mõeldes proovisime neid võimaluse korral võrrelda.

Škoda kliendid on üsna üksmeelselt eelistanud Octaviat maatrikslaternatega, mis kuuluvadki nüüd varustusel alates Style-paketist, seega olid need ka meie testiautol.

Ford oli kohal põhivarustuse reflektor-LEDidega, kuid Focusele saaks ka nii toimimiselt kui võimsuselt peaaegu Škoda tasemel laternad.

Kial oli parim varustuspakett, millesse kuuluvad kahetoimelised Bi-LED-laternad. Ceedi põhivarustuse laternaid me pole kohanudki.

Peugeot´ valgusallikad sõltuvad paraku varustustasemest. Eeskujulikud maatrikslaternad on vaid GT-paketis, aga sinna kuuluvad ka rühma teistest liikmetest suuremad rattad. Testis osalenud auto Active Pack Style paketis on reflektor-LEDid, aga neil puudub kaug-

➔ **Väliselt nii erinevate laternate tõhususe kohta ei saa ilma mõõtmiste ja sõidukogemuse-ta midagi öelda.**

tulede automaatika, mis tuleks koos hinnalt järgmise varustuspaketiga.

Corolla on uuenemas, tootmine algab jaanuaris. Senisele mudelile enam eritellimusi vastu ei võeta, autod müüakse maha laternatega, mis neil juba küljes. Kolmest võimalikust oli testis osalenud Toyota varustatud kõige mitmekülgsemate, Multi-LED-maatrikslaternatega.

Ka Volkswagenile on olemas kolme tüüpi laternad, testi tegemise ajal ei olnud kohanevaid iQ.Light LED-laternaid küll saadaval. Testiautol olid madalama taseme reflektor-LEDid, hinde panime aga Golfi Led-Performance lääts-LEDide põhjal. Lisavarustusest võtsime juurde kaugtulede ümberlülitusautomaatika.

Octavia juhtimisel

Škoda laternad on kokkuvõttes rühma parimad. Kaugtulede valgusvihk on tugev ja lai, ei pimesta vastutulijaid, kaugtuled on varmalt aktiivsed ka valgustatud teelõikudel. Kiirteel pole valgusvihi vasak pool aga kasutusel ka siis,

HINDED	Ford	Kia	Peugeot	Škoda	Toyota	Volkswagen
Tuled ja nähtavus	9	8	6	9	8	6

kui kedagi läheduses ei ole. Põhivarustuse reflektor-LEDid on nõrgad, kuid nendega varustatud Octaviaid kohtab õnneks harva.

Fordi kohanevad LED-laternad on uuenduse käigus märgatavalt paremaks läinud. Eelmise mudeli lähitulede ebasümmeetria piirkonnas ei jätkunud valgustihedust, nüüd aga jätkub. Otse sõites on valgusvihk auto ees piisavalt lai, pöörates lisandub sellele heledust sisekaare pool staatiline kurvituli - aga alles siis, kui auto tõesti juba pöörab, suunatule näitamisest ei piisa.

Kaugtuled ei ulatu nii kaugele kui Škodal, aga valgusvihul on laiust ja ko-



ŠKODA LATERNAD ON KOKKUVÖTTES RÜHMA PARIMAD.

hanevad, teisi mitte pimestavad kaugtuled on oludele vastavalt kogu aeg aktiivsed, juht ei pea selleks midagi tegema.

Kohtumistel ja möödumistel toimivad kaugtuled suurepäraselt. Eessõitja pimestamisest hoidutakse aktiivselt, aga see ei tekita närvilisi välgatusi. Nagu Škoda, sõidab ka Ford kiirteel ainult kaugtulede parempoolse osaga. Meie arvates on see halb mõte. Täislaiusega kaugtuli lisab turvalisust, kui kedagi läheduses ei ole. Siiski saavad laternad eeskujuliku hinde nagu Škoda omadki.

Fordi reflektor-LEDidega saab hädapäraselt hakkama, kaugtuled ulatuvad üsna kaugemale, kuid neil pole kurvide jaoks piisavalt laiust.

Kia Ceedi ninas on nüüd kummaski nurgas kaks läätse, aga sõidutuled on vaid välimised, sisemised on udutuled. Kahetoimeliste läätsete lähituled ulatuvad kaugemale. Auto ees on valgusvihk piisavalt lai, kuigi udutuled ei toimi nurgatuledena. Laternate sellise lahenduse puhul on kaugtulede valgus-

vihk, teadagi, napp, nii et turvalisuse mõttes oleks õigem olnud kasutada sisemisi läätse udutulede asemel abistavate kaugtuledena. Kaugtulesid lülitab ümber automaatika, mis vahel tegutseb ülitundlikult, vahel viivitusega.

Ühendkuningriigis valmivate Toyota Corollade levinuimaks valikuks kolme võimaluse hulgas on kahetoimeliste läätsetega LEDid. Nende lähitulede valgusvihk on peaaegu samasugune kui kohanevatel Multi-Led maatrikslaternatel, aga kaugtuledes ja nende toimimises on erinevus. Ent ka kohanevad kaugtuled pole Fordi ega Škoda tasemel.

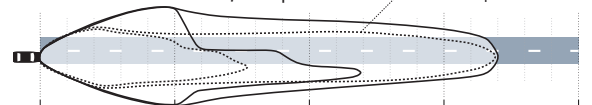
Maaletooja lisavarustuse nimekirjas leidub Corolla Bi-LEDide jaoks rohtu, seal on iga Toyota mudeli jaoks lisakaugtulede komplekt.

Volkswageni reflektor-LEDide valgusvihud on kitsad. Performance-LEDide lähituledel on laiust, kuid pikkust on imelikult vähe ning ka kaugtuled ei vasta auto eeldatavale kvaliteedile.

Ford Focus: kohanevad LED-laternad

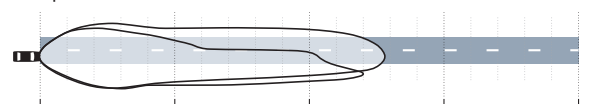
LED/LED, Ford, 17,5
Staatilised LED-kurvituled, LED-päevatuled

LED/LED, Ford, 20
LED-nurgatuled, LED-päevatuled



Kia Ceed: kahetoimelised BI-LED laternad

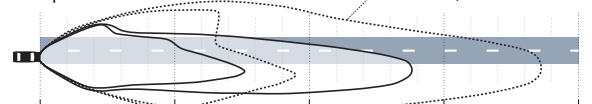
LED, Mobis, 12,5
LED-päevatuled



Peugeot 308: LED-laternad

LED/LED, AL, 17,5
LED-päevatuled

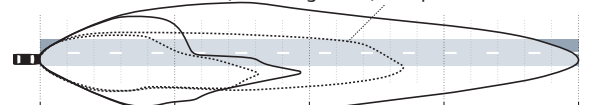
Kohanevad LED-laternad LED/LED, AL, 20 LED-päevatuled



Škoda Octavia: kohanevad LED-laternad

LED/LED, AL, 27,5
Staatilised LED-kurvituled, LED-nurgatuled, LED-päevatuled

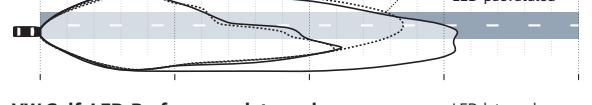
LED-laternad LED/LED, AL, 17,5 LED-päevatuled



Toyota Corolla: kohanevad multi-LED maatrikslaternad

LED/LED, Valeo, 12,5
LED-päevatuled

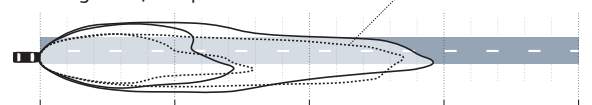
Kahetoimelised BI-LED laternad LED, Valeo, 12,5 LED-päevatuled



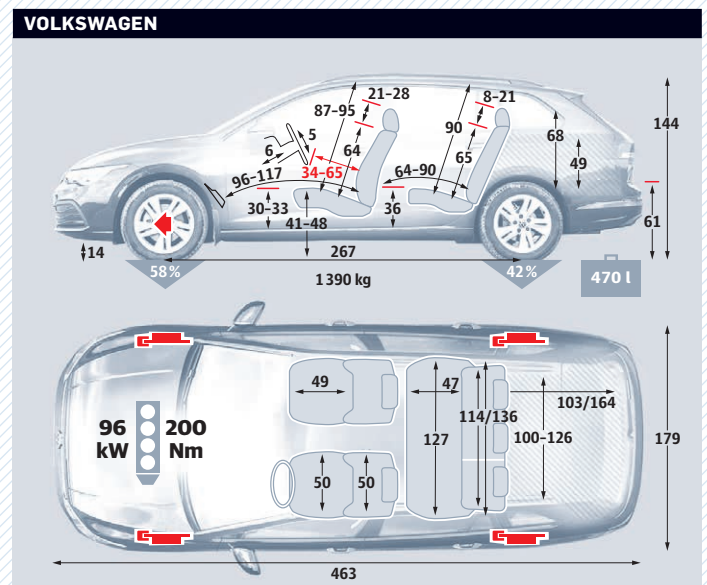
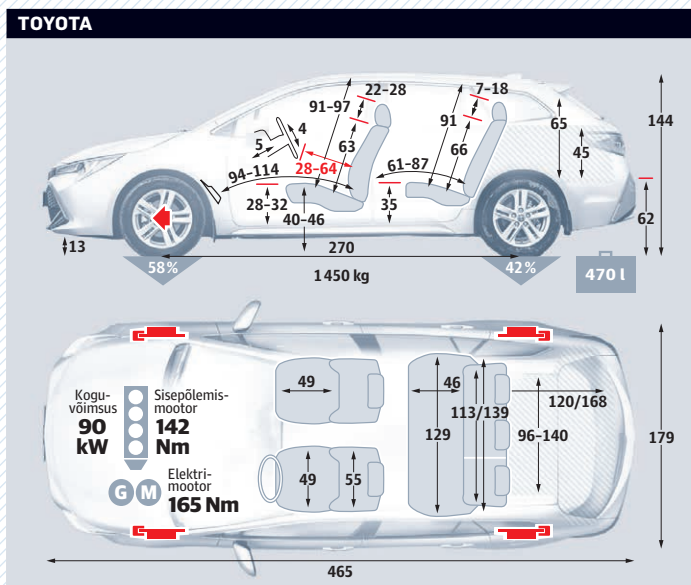
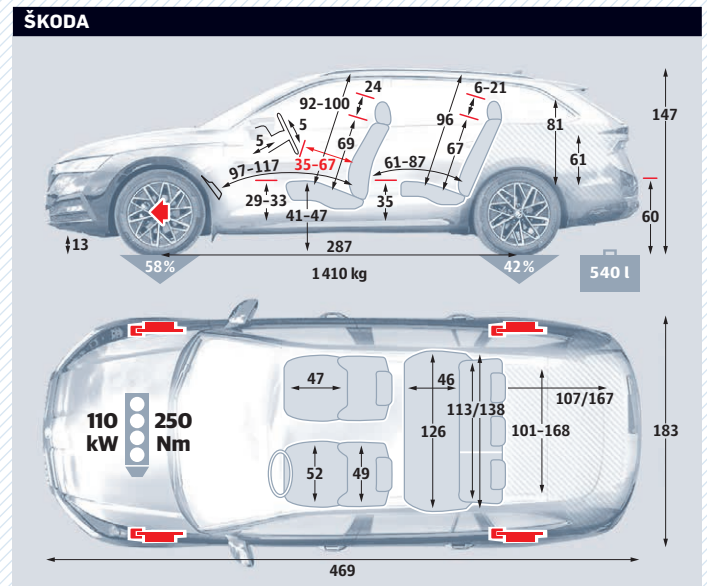
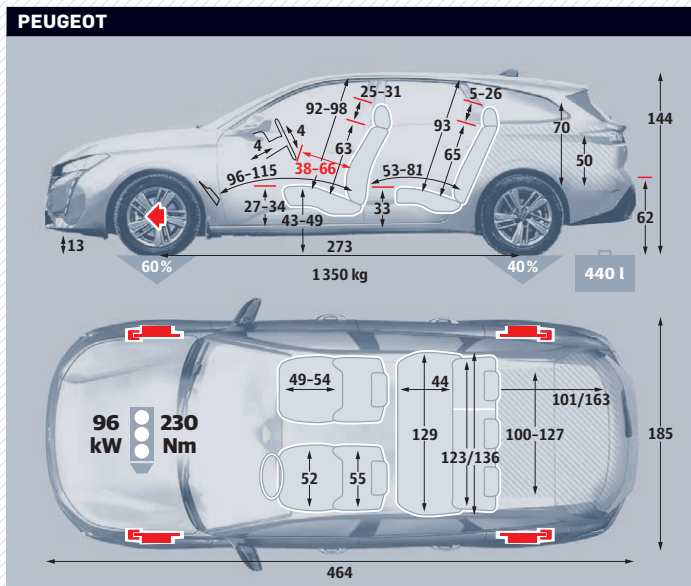
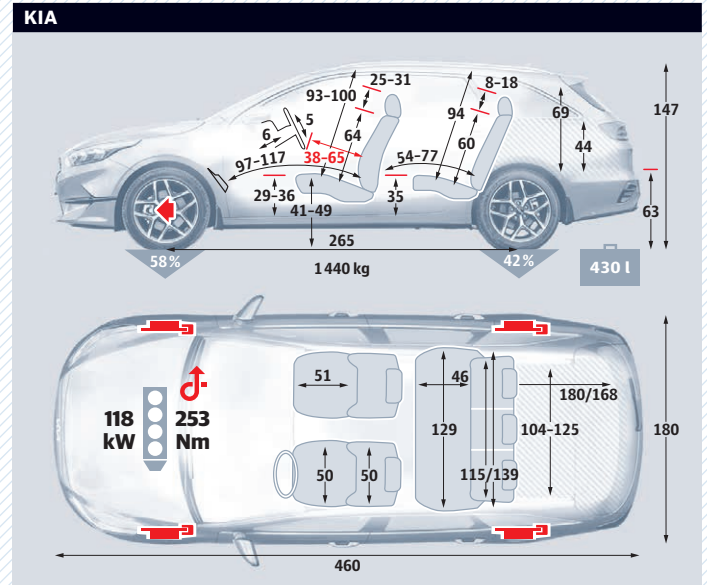
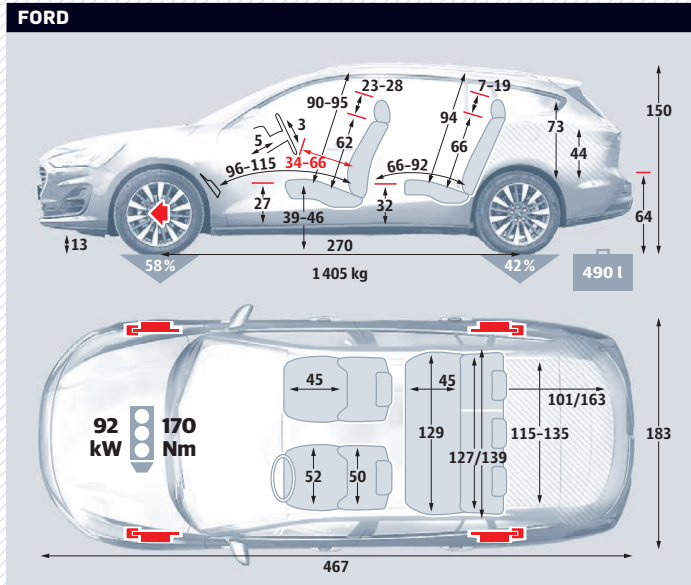
VW Golf: LED-Performance laternad

LED/LED, Valeo, 17,5
LED-nurgatuled, LED-päevatuled

LED-laternad LED/LED, Valeo, 20 LED-päevatuled



meetrit 50 100 150





Kokkuvõtteks

■ Hindeid kokku võttes on autod jälle üllatavalt lähestikku. Milline omadus oli ühele plussiks, sai teisele miinuseks ja vastupidi. Täispunkte jagati sel korral napilt. Kokkuvõttes sai eeskujuliku tulemuse vaid võitja.

Võitmiseks pidid kõik tulemused olema tasemel, eriti aga selles autoklassis olulised sise- ja pagasiruum. Octavia saabus pisut parema varustusega, kui alguses kavatsesid, aga see ei mõjutanud lõpptulemust.

Autot valides saab korvata ka testis ilmsiks tulnud puudusi. Näiteks on Fordi 114 kW versioon suutlikum ja linnas kergemini juhitud. Toyotal on olemas võimsam kaheliitrine hübriid ja kui auto praegu ära tellida, saab igal juhul kätte uuendatud versiooni.

Lõpptulemus on alati kompromiss kõikide omaduste suhtes. Kui mõni asi tundub tähtsam või siis mitte nii tähtis, võib nende kaalud alati ise ümber muuta.

TESTI HINDAMISPARAMEETRID

■ Mõõtmistulemused, sõidukatsed ja testijate hinnangud on koondatud autode erinevaid omadusi väljendavateks hinneteks. Need kehtivad ainult konkreetsetele autodele ja mõjutanud on neid järgnevad komponendid.

Maanteesõit: Suunakindlus, rooli tundlikkus, juhitavus, vedrustus, mootori ja ülekannete töö.

Linnasõit: Manööverdatavus, juhitavus, vedrustus, nähtavus, peeglid, gabariitide tunnetamine, juhtseadmete kasutatavus, mootori ja ülekannete töö.

Ohuolukorrad: Juhitavus äkilistel manöövritel ja hädapidurdusel, peatumisteed, pidamise kadumine kurvi kiirel läbimisel, koorma mõju.

Ökonoomsus: Kütuse- ja energiakulu maanteel ja linnas, erinevatel kiirustel.

Dünaamika: 0–100 km/h ja möödumiskiirendus 60–120 km/h

Kasutatavus: Varustuse, juhtseadmete ja -liideste kasutusomadused.

Istmed ja siseruum: Istmete seadistamisvõimalused, juhi sõiduasend, juhtseadmete kättesaadavus, rooli

reguleerimine, istmete kuju ja materjalid, ruum tagaistmel, peatoed.

Pakiruum: Pakiruumi maht ja kuju, varustatus, pinnamaterjalid, varieeritavus, laekad, taskud jms.

Sisemüra: Sõitjateruumi kanduva kere ja mootori põhjustatud müra siledal asfaldil erinevate kiiruste juures, selle muutumine erinevatel kiirustel ja teekatetel, mootori hääli kiirendamisel, ventilatsiooni- ja soojendussüsteemi müra.

Kasutuskulud: Kindlustus, hooldus, talverehvid, garantiitingimused.

Valgustus ja nähtavus: Sõidutuled ja nende kasutamine, muud valgustid, klaasipuhastid ja -pesurid, klaaside määrdumine, peeglite ja klaaside soojendus.

Tabelis on toodud erinevate hinnete osatähtsus lõpphinde andmisel ja see peegeldab testijate hinnangut erinevatele omadustele konkreetse autoklassis.

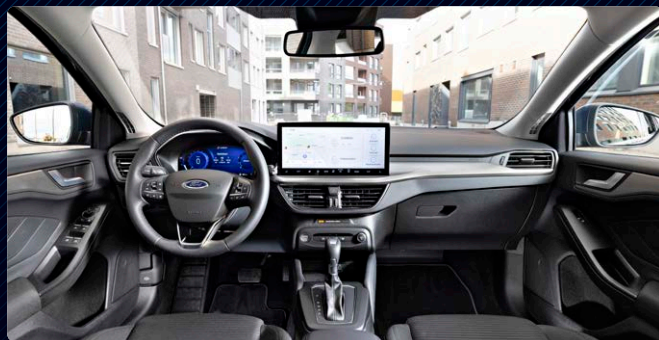
HINDED	Osakaal (%)	Autoklassid					
		Ford	Kia	Peugeot	Škoda	Toyota	Volkswagen
Maanteesõit	15	8	7	8	9	8	9
Linnasõit	10	8	7	8	9	8	9
Ohuolukorrad	10	9	8	8	8	7	8
Kütusekulu	15	8	8	7	9	10	9
Kiirendus	5	8	10	9	10	7	9
Kasutatavus	10	9	8	7	8	7	8
Istmed ja siseruum							
- sõiduasend	5	9	8	7	9	8	9
- tagaiste	5	9	8	7	9	8	8
Pagasiruum	5	9	8	8	10	9	9
Müratase	5	9	7	8	8	7	9
Ekspluatatsioon	5	9	7	8	8	8	8
Tuled ja nähtavus	10	9	8	6	9	8	6
Koondhinne	100	8,6	7,8	7,5	8,8	8,1	8,4

KOKKUVÕTTED | Bensiinimootoriga pereuniversaalid



ŠKODA Octavia Combi 1,5 TSI eTEC DSG

Hind: Octavia Combi 27 850-37 940 €



FORD Focus Wagon 1,0 EcoBoost Flexifuel Powershift

Hind: Focus Wagon 27 400-32 300 €

SÕIDUOMADUSED

Škoda sõiduomadused on olulistes asjades tipptasemel. Octavia-ga on mõnus minna ka pikemale reisile. Rool on loogiliselt tundlik ja sirgel teel liigub auto kui ise-

enesest. Ainus miinus on koormaga hätta jäävas tagavedrustuses, viga tuleb ilmsiks möödumiskatsel.

MÕÕTMISED

Suutlikkuse poolel pole põhjust enam tahtagi. Paigaltstart edeneb reipalt ja möödumiskiirendus on rühma tippude seas. Reipusele vaatamata on kütusekulu ta-

gasihoidlik, maanteel kuulub see rühma paremasse poolde.

RUUMIKUS

Octavias on olemasolev ruum tõhusalt ära kasutatud. Sobiva sõiduasendi leiavad erineva kehakujuga juhid ja ergonoomikaga on asjad korras. Tagaistmel ruu-

mi jätkub ja vajaduse korral mahub sinna ka kolm reisijat. Pagasiruum on ülekaalukalt rühma suurim.

KASUTATAVUS

Škodas on juht sunnitud peaaegu kõiki reguleerimisi, ka kliimaseadme omasid, tegema puutekraani kaudu, see aga teeb sageli vigu. Nii võib kasutamis-

mugavuse osas kohata vastakaid arvamusi.

■ Octavia suurimateks plussideks on hea juhitavus just pikkadel reisel ja avar siseruum.

HEA

- siseruum
- juhitavus

HALB

- käitumine ohuolukorras (koormaga)
- puutekraan

★★★★★

8,8

Neile, kes soovivad sportlikku, roolile kiiresti reageerivat ja milimeetri täpsusega juhitavat autot, sobib Ford suurepäraselt. Kõrvalnähtusteks on teatud äki-

lisus ja vedrustuse jäikus, mis võivad pikemal reisel häirida. Linnajaoks sobiks pehmemini toimiv käigukast ja sujuvam paigast liikumine.

Mootori ja käigukasti äkilisus ei too veel kaasa tippulemusi suutlikkuses. Olukord oleks teine, kui kasutada sama mootori võimsamat versiooni. Fordis on

meeldivalt vaikne nii esi- kui tagaistmel. Laternad on rühma parimate seas.

Siseruumi kasutamine on Focuses hästi õnnestunud. Kõik juhtseadmed on juhi käeulatuses ja tagaistmel on piisavalt avarust. Pagasiruum jääb liitrite poolest

Škodale alla, kuid selle kuju ja kõrgus on tipptasemel, see lisab kasutusvõimalusi.

Suur puutekraan ja selle kasutajaliides said kiita nii selge kujutise kui kasutatavuse eest.

■ Focuses on üheskoos sportlik juhitavus ja avar siseruum.

HEA

- siseruum
- madal müratase

HALB

- äkilised paigaltvõttud
- vedrustuse "sportlikkus"

★★★★★

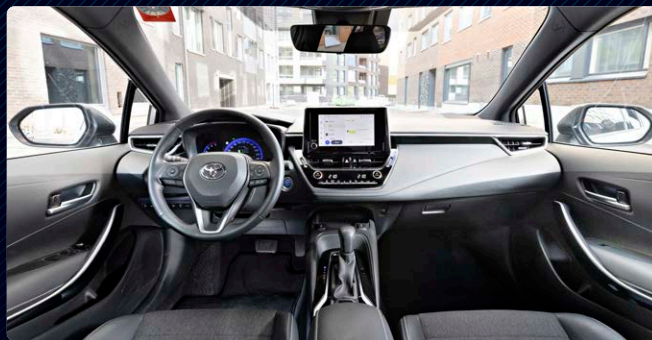
8,6

KOKKUVÕTTED | Bensiinimootoriga pereuniversaalid



VOLKSWAGEN Golf Variant 1,5 eTSI DSG

Hind: Golf Variant 27 664-31 362 €



TOYOTA Corolla Touring Sports 1,8 Hybrid

Hind: Corolla Touring Sports 28 800-37 600 €

SÕIDUOMADUSED

Juhitavuselt on Volkswagen peaaegu kõiges Škodaga sarnane. Golf on kindel valik nii pikemate matkade kui linnasõitude jaoks. Auto on maanteel eriti rahulik ja

kindel ega lase tee ebatasasustel end eksitada. Mõõdukaskatsel selgus, et täiskoormaga ei käitu Volkswagen just ideaalselt.

MÕÖTMISED

Ökonoomsuselt on Volkswagen rühma teine. 4,5 l/100 km on maanteel korralik tulemus ja linnas oli kokkuhoidlikum vaid täishübriidne Toyota. Kulusid vähen-

dab Golfi oskus mootori väiksema koormuse ajal kaks silindrit välja lülitada. Müratase on autos madal.

RUUMIKUS

Juhi jaoks on ergonoomika hoolikalt läbi mõeldud. Sobiva sõiduasendi leiab kergesti ja iste on mugav ka pikema sõidu jaoks. Tagaiste on hästi kujutatud ja

kaks reisijat tunnevad end seal hästi. Kolme jaoks jääb tagaiste kitsaks. Pagasiruum on selgepiiriline ja piisavalt suur.

KASUTATAVUS

Puuteekraan on paigutatud juhile käepäraselt. Selle all olevate puutenuppude üle nuriseti aga ohtrasti, eelkõige nende kasutamise ebamäärasuse pärast. Või-

malus täiendavaid omadusi tagantjärele osta on hea mõte.

■ Rahulik juhitavus ja madal müratase teevad reisimise meeldivaks. Pagasitki mahub piisavalt kaasa.

HEA

- juhitavus
- müratase

HALB

- käitumine ohuolukorras (koormaga)
- laternad

★★★★

8,4

Toyota reageerib roolile teistest aeglasemalt. Enne pöörama hakkamist auto kaldub pisut. Linna kitsamates kohtades tundub rool liiga aeglasena. Mõõdukaskatsel

tekib kaldumine juba väikeselgi kiirusel ja kui koorem peal, läheb pära libisema. Õnneks lahendab stabiilsuskontroll olukorra.

Kütuse kokkuhoiu poolest on Toyota tänu hübriidtehnoloogiale klass omaette. Suurem vahe tuleb sisse linnaliikluses, kus on rohkelt võimalusi järgmiseks

stardiks ja kiirenduseks energiat koguda. Kiirendusel jääb Toyota teistest selgesti maha ja maanteel on müratase kõrge.

Juhi töökoht on Corollas põhimõtteliselt korras, aga näiteks istmepõhi on liiga lühike. Kui püüda tagaistmele kolme reisijat mahutada, siis kõigepealt

saab otsa pearuum. Pagasiruum on mahu ja kuju poolest kiiduväärne.

Uuenduste käigus ei ole Toyota puutekraani kasutamine lihtsamaks läinud. Kasutatavust piirab ka juhtmevaba Android Auto puudumine.

■ Tänu hübriidtehnoloogiale on Corolla suurimaks trumbiks väike kütusekuju linnaliikluses. Muidu on auto nagu traditsiooniline Toyota ikka.

HEA

- väike kütusekulu
- pagasiruum

HALB

- käitumine ohuolukorras
- sisemüra

★★★

8,1



KIA Ceed T-GDI Mild-Hybrid 160 hv DCT

Hind: Ceed SW 19 490-28 990 €

Igapäevaste sõitude jaoks on Kia vedrustus liiga jäik. Väiksemadki augud ja põikipraad asfaldis panevad selle üles pörkama. See on tüütu nii maanteel kui lin-

nas. Mootor veab maanteel hästi ja käigukast on linnas asjalik. Roolitunnetus ja ka rataste otseks tõmbamine võiksid täpsemad olla.

Suutlikkus on tiptasemel. Mõõdukaskiirendusel on Kia parim ja paigaltstardis jääb alla vaid Škodale. Sees on müra liiga palju, eriti mootori madalatel pööre-

tel. Pidurdusmaad on eeskujulikult lühikesed ja pidurdamine ei tekit dramaatikat.

Tänu suurtele ukseavadele on Kiasse lihtne pääseda. Sõiduasend on üldiselt hea, aga juhiiste võiks rohkem tuge pakkuda. Tagaistmel on piisavalt ruumi,

kuid istmepõhi on lühike. Pagasiruum on selle rühma väikseim. Kaldus tagaaken on piiravaks teguriks, kui tahetakse pagasiruumi kuni laeni ära kasutada.

Ceedi pidamine läheb suhteliselt kalliks, sest hooldusvälp on ainult 15 000 km. Tehnikauundustega kaasas käijate jaoks on miinuseks seegi, et Apple Car-

play või Android Auto ei levi läbi õhu vaid tuleb juhtmega ühendada.

■ Kia Ceed on hea suutlikkusega auto, mille vedrustusel ja roolil on veel arenguruumi.

HEA

- pidurid
- suutlikkus

HALB

- sõiduomadused
- müratase

★★★

7,8



PEUGEOT 308 SW Puretech 130 EAT8

Hind: 308 SW 25 000-49 200 €

Sõiduomaduste poolest erineb Peugeot konkurentidest. Vedrustus on mugav, kuid väike ja madal asuv rool ning aeglane roolülekanne tekitavad hoopis

teistsuguse tunde. See tahab harjumist. Linnas häirib see, et käigukast teeb sõidu vahel ebaühtlaseks.

Peugeot' mootoris piisavalt võimsust, kuid esimeste hulka siiski ei pääse. Miinuseks on aga rühma suurim kütusekulu, linnas on seda eriti selgelt tunda. Müratase on

keskmisel tasemel, aga mõni teekate sobib paremini ja siis tundub auto vaiksena. Parematest laternatest ei peaks tingimata kõige edevamat varustuspaketti hankima.

Juhikohal tekib teistest erinev tunne. Väike rool tuleb seada madalale, et näituriid ikka nähtaval oleksid. See seab oma piirid sõiduasendi leidmisele. Tagaistmel

on suhteliselt kitsas, aga kaks täiskasvanut mahuvad siiski ära. Pagasiruum on üks rühma väiksemaid.

Peugeot' puutekraani menüüsüsteem on keeruline. Õnneks on praeguses versioonis osade asjade seadistamiseks veel nupud alles. Häälkäskusid süsteem ei tunnista.

■ Peugeot on ergutavalt eripärane ja sõiduomadustelt mugav, aga ruumi on selles pisut vähem kui teistes selle rühma autodes.

HEA

- suutlikkus
- mugav vedrustus

HALB

- laternad
- vähe ruumi

★★

7,5