

- BMW i7 xDrive60
- Mercedes-EQ EQS 580 4Matic
- Tesla Model S Dual Motor All-Wheel-Drive



➤ BMW püstine nina on karm nähtus ümaramate Mercedesi ja Tesla kõrval.

# Parim, mida raha eest saab





Lihtne küsimus:  
kes valmistab maailma parima  
elektriauto, kui nõutav on pikk  
sõiduulatus, kiire laadimine ja  
avar siseruum?

**LAURI AHTIAINEN**

TESTIJAD: SAMULI HERTTUA, AIMO NIEMI JA OLLI LAITINEN

LATERNATE KONTROLL: JARI PITKÄJÄRVI

FOTOD: MARKUS PENTIKÄINEN





## TESLA MODEL S ON KÕIGI TÕSISELTVÕETAVATE TÄISELEKTRILISTE AUTODE ESIISA.

**P**rima elektriauto valmistaja tiitlile pretendeerijaid ei ole palju. BMW uude 7. seeriasse kuuluv i7 on esimene turule jõudnud täiselektriline esindusauto. See võib tunduda jõhkralt inetuna või tavapäraselt kaunina, aga massiivse koore all on ligi 600 km sõiduulatus ja 400 kW võimsust.

Testiauto pilkupüüdvast siseruumis leidis värvilist valgust ja kašmiirkan-gast. Raha tuleb i7 jaoks muidugi kõvasti varuda. Põhivarustusega xDrive60 maksab 151 700 eurot, tagaveoline eDrive50 on odavam, sportimudel i7 M70 omakorda kallim.

Meile testiks lubatud autole oli lisavarustust heldel käel lisatud, selle hinna-number kiskus 200 000 euro kanti. Kõige selgemini mõjub lisavarustus si-seruumis, see käib nii polstrimaterjali kui puhkeasendit võimaldavate ta-gaistmete kohta. Tõsi, imetlusväärse varustusega üllatamine käibki selle au-toklassi juurde.

Mercedes-Benz algusest peale elektri-autodeks projekteeritud mudelid kannavad tähist Mercedes-EQ; EQS on tuulekanalis BMW tippmudelist voolu-joonelisemaks lihvitud. Laiast valikust võtsime võrdluseks prima Mercedes

põhimudelitest, EQS 580 4Matic, mille alghind on 149 200 eurot. AMG välis- ja sisekujundusega mudel maksaks juba keskklassi auto jagu rohkem, rääkimata siis puhastverd AMG mudelist EQS 53 4Matic+, aga seekordses võrdluses poleks sportlikkusest abi. Pigem oleks võinud huvi pakkuda avarama siseruumi-ga linnamaastur EQS SUV.

Tesla Model S on kõigi tõsiseltvõetavate täiselektriliste autode esiisa. Kümme-kond aastat tagasi tõestas Model S, et head elektriautod on võimalikud ja hirmuäratav suutlikkus tegi autost ihaldusväärse. Aastate jooksul on autot arendatud, viimane, 2021. a. esitletud versioon kannab koodnime Palladium.

Seekordses kolmikus on Model S kõige sportlikum. Tagaiste ei püüagi pak-kuda esindusautole väärilist mugavust, see väljendub ka sakslastest ma-dalamas hinnas. Tesla võeti võrdlusesse eelkõige kõrgetasemelise jõuülekan-de tõttu. Model S erinevatest varianti-dest sobis kõige paremini Dual Motor, milles on ühendatud pikk sõiduulatus ja tippasemel suutlikkus, hinna poolest oleks sobinud ka 750 kW võimsu-suga Plaid. Kõige märkimisväärsemaks lisavarustuseks on valmidus autopi-

loodi kasutamiseks ehk siis isesõitmi-seks, Tesla keeles on see *full self-driving (fsd)*.

Porsche Taycan jäeti võrdlusest väl-ja, kuna see on Teslastki selgesti sport-likum ja ahtam. Maailmas on põnevaid autosid veel, näiteks Lucid Air või äs-ja esitletud Rolls-Royce Spectre. Nen-dest räägime aga siis, kui need siinkan-dis müügile tulevad.

### Palju imetlusväärset

Kui testiautod meie laborisse saabusid, valitses seal rõõmus elevus. Ei juhtu ju tihti, et kolm autot maksavad kokku üle poole miljoni. Need esindasid tootjate parimaid oskusi nii elektro-tehnikast kui selle ümber ehitatud au-tondusest. Imetlemist jätkus seega nii inseneridele kui inimlikust mõõtmest huvitatutele.

Esimene imeasi on BMW uks: kui vajutada lingil olevale nupule, hakkab uks automaatselt avanema. Andurid tagavad, et see ei pörka millegi vastu, aga protsess on nii aeglane, et seda on mõtet kasutada ainult naabrimehele demonstreerimiseks. Et uks piduripe-daalile vajutades sulgub, on seevastu nii praktiline, et püüdsime seda - as-jatult - teha ka Teslas ja Mercedeses.

↑ Tuulekanal kin-nitab seda, mida silm kahtlustab: BMW tuuletakis-tuskoeffitsent 0,24 on suurem kui voolujoonelisema kujuga Mercedesel (0,20) või Teslal (0,208).





TEHNIKA	BMW i7 xDrive60	Mercedes-EQ EQS 580 4Matic	Tesla Model S Dual Motor All-Wheel Drive
<b>Mõõtmed ja massid</b>			
Pikkus (m)	5,391	5,223	5,021
Laius (m)	1,950	1,926	1,987
Kõrgus (m)	1,544	1,521	1,431
Telgede vahe (m)	3,215	3,210	2,960
Rööbe e/t (m)	1,714/1,735	1,667/1,682	1,690/1,690
Ametlik omamass (kg)	2 715	2 585	2 170
Tegelik omamass (kg) (koos laadimisjuhtmetega)	2 856	2 723	2 199
Kogumass (kg)	3 250	3 135	2 534
Järelikäru lubatud mass piduriteta/piduritega (kg)	750/2 000	750/750	750/1 600
<b>Aku</b>			
Energiasaldus bruto/neto (kWh)	105,7/101,7	ei teatatud/108,4	ei teatatud/95 (hinnanguliselt)
Tüüp	liitiumioon	liitiumioon	liitiumioon
Jahutus	vedelikjahutus	vedelikjahutus	vedelikjahutus
<b>Elektrimootor</b>			
Kogus/ülekanne	2/nelikvedu	2/nelikvedu	2/nelikvedu
Tüüp	elektromagnetiga sünkroonmootorid	püsimagnetiga sünkroonmootorid	püsimagnetiga sünkroonmootorid
Võimsus (kW (hj))/p/min	400 (544)	385 (524) <sup>1)</sup>	504 (685)
Pöördemoment (Nm/p/min)	745	855 <sup>1)</sup>	ei teatatud
<b>Laadimine</b>			
AC-laadimisvool (faasid x A)	3 x 32 A	3 x 16 A <sup>2)</sup>	3 x 16 A
AC-laadija võimsus (kW)	22	11 <sup>2)</sup>	11
Kiirloomistamise võimsus (kW)	195	200	250
<b>Rehvid</b>			
Rehvimõõt	245/50 R19	235/55 R19	e: 255/45 R19, t: 285/40 R19
Testiauto rehvimõõt	e: 255/40 R21, t: 285/35 R21	265/40 R21	e: 265/35 R21, t: 295/30 R21
<b>Dünaamika (valmistaja andmetel)</b>			
Tippkiirus (km/h)	240	210	250
0-100 km/h (s)	4,7	4,3	3,2
Energiakulu (WLTP) (kWh/100 km)	19,4	19,3	17,5
Sõiduulatus WLTP (km)	590	645	634

1) Uuematel autodel 400 kW ja 858 Nm 2) Lisavarustuses 22 kW AC-laadija (3 x 32 A)



◀ Selles hinnaklassis sõltub tervikmulje pisi-asjadest. BMW i7 kõrghetkedeks on lisavarustusse kuuluvad klaasist istmehäälestus ja Bowers & Wilkinsi metallgrilliga kaetud audiosüsteem.

BMW jahedalt üleolev välimus on petlik, sest siseruumis leidub meeldivaid kangaid, kvaliteetset nahka ja hea maitse piire kompavaid kristallidega tikandeid, mis ümbritsevad salongi, pakuvad valgusmänge ja osutavad puutenuppudele. Lääkivaid detaile jagub ka ustele paigutatud istmete reguleerimise nuppudele ja iDrive infosüsteemi juhtrullikule.

BMWst Mercedesesse istudes muutub õhkkond märksa konservatiivsemaks. Esimesena jäävad käe alla endistviisi süvendatud ukseingid. Valmistaja demonstreeris BMWga sarnaseid mugavusüksusi 2021. aastal esitlustel, kuid seni pole neid veel lisavarustuskeski.

EQSi sisemust valitseb lai HyperScreen-ekraanidekomplekt, millesse kuulub näitriteplokk, suur keskekraan ja reisijapoolne ekraan. Viimane ootab ammulubatud uuendust, mille järel saaks reisija sõidu ajal ka või filme vaadata - praeguses seisus sobib see peamiselt teiseks navigatsiooniekraaniks.

Mercedeses kasutatud materjalid ja viimistlus on kõrgel tasemel, kuid esindusauto tunnet on siin märksa vähem kui BMWs.

Imestamist jätkub ka Teslas. Tähelepanu köidab Yoke-tüüpi rool, mis seotub pigem lennukite või vanade ulmefilmidega. Viimase mudelivärskenduse järel tuli Model S algselt välja Yokega, peagi hakati selle kõrval pakkuma ka traditsioonilise kujuga rooli. Praegu kuulub Yoke lisavarustusse.

Model S siseruumi viimistlusele pole midagi ette heita, kuid hinnavahe sakslastega annab tunda ka oluliselt argisemas õhkkonnas. Nii jääbki silma suur, elektriliselt pööratav ekraan, millelt pääseb navigatsiooniks ja auto häälestuseks vajaliku juurde, ent millel on laadimisaja täitmiseks ka valikud YouTube ja Netflix keskonda.

### Linnatänavatel

Kolmiku erinevad stiilid tulevad linnasõidus kohe esile.

BMW tundub suurena, see tuleb pikast ninaosast, laiast A-piilaritest ja nende külge kinnitatud peeglitest. Massiivsus sobib i7 luksusliku, muust maailmast eraldatud õhkkonnaga.

Õhkvedrustus toimib erksalt ja mugavalt, koos kergepoolse rooliga teeb

see linnasõidu lihtsaks. Heliisolatsioon on hea, kuid karedal asfaldil või munnakividel kostab rehvimüra vahel siiski sisse.

Jõuülekanne töötab kenasti, käigukangiga saab kiiresti valida, kas eelistatakse ühe pedaaliga juhtimist või võimalust ka mootoriga kergelt pidurdada. Esimesel juhul püsib auto paigal, teisel liigub aeglaselt edasi, just nagu traditsioonilise automaatkäigukasti korral.

Tänu sellele, et kõik neli ratast pööravad, näib suur auto vilkana, aga kui tagarattad ringristmikel suunda muudavad, ei tundu pära liikumine päris loomulikuna.

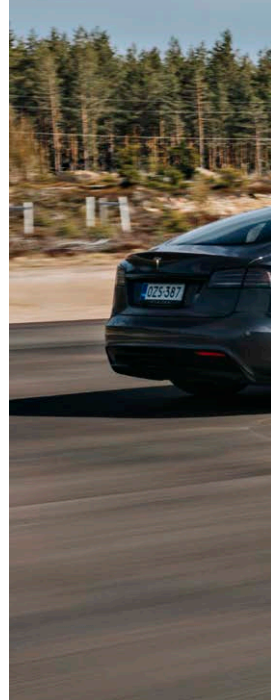
Kitsamates kohtades on lisaks neljarattajuhtimisele abiks ka suurepäraseid kaamerad.

BMW järel tundub Mercedes pisut argisemana, osalt põhjustavad seda ebamäärased taustahelid ja natuke ebamugavam vedrustus. Siiski on ka EQS sõitmiseks väga mugav. Erilist kiitust väärib lisavarustusse kuuluv neljarattajuhtimine, mis pöörab tagarattaid lausa kümme kraadi. See tagab EQSile rühma parima manööverdamisvõime ja toimib sujuvamalt kui BMW oma.

EQSi roolil olevate „käiguvahetuslabade“ abil võib mootoriga pidurdamise määra reguleerida vabalt veeremisest kuni hästi toimiva automaatsendini, kuid selle režiimi sisse- ja väljalülitami-

### PÖÖRDERING

Möödetud vasakust	Rattast (m)	Kaitseraunurgast (m)	Roolil täisringe
BMW	11,95	12,55	2,3
Mercedes-EQ	10,35	10,85	2,1
Tesla	12,10	12,55	2,3





ne nõuab peatumist ja menüüdes sobramist. Piduri- ja gaasipedaali tunnetus on suhteliselt hea, kuid selles rühmas kõige ebamäärasem.

Suurepärased kaamerad on kitsates kohtades abiks, kuid voolujoonelise kere kaldus A-piilarid peidavad pilgu eest laia sektori. Massiivsuse tunnet loob ka suur ja kõrge armatuurlaud. Elektriauto mootorruumis on rohkem vaba ruumi, kas siis ei võiks armatuurlaua juurde kuuluvat sinna paigutada ja armatuurlaua madalamaks teha?

Tesla jõuülekanne on eriti reibas. Firma stiiliks on vaid ühe pedala kasutamine ehk siis mootoriga pidurdamine on järsk ja puudub võimalus vabaks veeremiseks. Peenhäälestus on osavalt tehtud, nii et lahendus tundub kohe tuttavana ja toimib linnaliikluses kenasti.

Model S-i rool on kiire ülekandegaga ja saksa autodest raskem. On väga vähe olukordi, milles tuleb Yoke-roolil käte asendit muuta, ja tunnetus on hea. Ainult rooli lõpuni välja keerates on vaja

käte asendit vahetada ja isegi juba autoga harjunud olles pole siis päris selge, kuskohast Yokest kinni haarata. Aga nagu öeldud, tegemist on lisavarustusega, mida ei tarvitse endale tellida.

Yoke, aga ka traditsioonilise rooli küljes pole kange, vaid suunda tuleb näidata vasaku käe all olevate nuppude abil. Üsna lihtne on järskudel pöretel vale nappu vajutada; võib järel-dada, et Ühendriikides pole ringristmikud kuigi levinud. Lihtne on ka suunatu-li kogemata välja lülitada.

Tesla vedrustus on sakslaste omast selgesti jäigem, nii et linnas öötsub ke-re tihti ja järsult. Sportliku stiili miinuseks on ka esirataste jõuline otseks tõmbamine.

Väljavaade on hea, aga ka Model S-i A-piilarid varjavad laiu sektoreid. Rea-vahetusel on suunatu sisselülitamisel käivituv, taha-küljele vaatav kaamera igati abiks, aga parkimisel pole Tesla kaamerad juhile nii head abilised kui BMW või Mercedese abid.

## Maanteel

Maanteel näitavad need autod oma tõelisi võimeid.

BMWs tundub sõit ikka pidulikuna, kõik võimalikud ebamugavused taan-datakse ära sammukese võrra paremini kui Mercedeses. Mugavus pole küll sel-lel tasemel, mis oli omane Ameerika li-

musiinidele aastat nelikümmend taga-si, aga kurvliisel teel näitab BMW end parimast küljest. Auto ei kaldu liialt ja mõistliku kiirusega kurvide läbimine on lausa naudingutpakkuv.

Et auto tundub tegelikult kergema-na, tuleb osalt ka roolisüsteemist. Tunnetus on selle autoklassi kohta asjalik ja rooli rohkem keerates liigub see raskemalt - paistab, et BMW on viimaks kümnekond aastat kestnud ebako-hast üle saanud.

BMW ja Mercedes pakuvad auto-maatset mootoriga pidurdamist: vabal teel auto veereb, aga järsus kurvis või eessõitjale lähenedes hakkab mootoriga pidurdama, isegi kui koha-nev kiirushoidik pole sisse lülitatud. Mercedeses toimub see kui mõtte jõul, kuid BMW automaatika pole vahel ju-higa sama meelt, mis toob kaasa tüü-tuid jónksatusi.

Mercedese massi on rohkem tunda ja näha, sest suur auto kaldub oma või-mete piirile lähenedes tugevasti. Soo-vimatuid liigutusi auto ei tee, sõit on kogu aeg kontrolli all. BMW mugavu-seni Mercedes siiski ei küüni. Sport-lik AMG rool ei sobi muu õhkkonnaga hästi kokku, aga varustuse üksikasju saab ju valida.

Suunakindlusel on Mercedes rüh-ma parim, roopad ei paista seda üld-se häirivat.

MÜRA	Helitugevus autos, ühtlane kiirus (dB(A))			
	60 km/h ees/taga	80 km/h ees/taga	100 km/h ees/taga	120 km/h ees/taga
BMW	59/60	62/63	63/64	64/65
Mercedes-EQ	58/60	61/63	63/65	65/67
Tesla	64/66	66/68	68/69	69/70

NÄITURIVEAD					
Näit	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	100,0 km
Tegelik	kiirus				tee pikkus
	(km/h)	(km/h)	(km/h)	(km/h)	(km)
BMW	58	78	98	118	100,0
Mercedes-EQ	58	78	98	117	101,3
Tesla	59	79	99	118	99,3



**MERCEDESE ABISÜSTEEMID JUHIVAD AUTOT TÄPSELT JA VIISAKALT, ENT KUI JUHT ISE ROOLI KEERAB, TÕMBUB REAVALVUR TAGAPLAANILE.**





## BMW ESIMENE PIDURDUSKATSE ON HÄVING.

Tesla on rühma kõige sportlikum. Kindel vedrustus, kiire ja otsekohe ne roolisüsteem ning hea pidamisega Michelin Pilot Sport 4S rehvid - need koos teevad Teslast kurvilisel maanteel kõige lõbusama kaaslase. Siiski, kiiruse kasvades usaldus auto vastu kahaneb. Rool võiks olla veidi rahulikum ja märksa parema tunnetusega.

Argisel maanteesõidul toimib Tesla hästi, kuigi pikkadel sirgetel võiks rool vähem võbiseda. Auto on roobaste suhtes tundlik, kuid rooliga kursi täpsustamine on lihtne.

Teslal saab kliirensit ja vedrustust mitmeti reguleerida. Siiski ei tasuks kiirteel madalat kliirensit ja kõige mugavamat vedrustust kokku sobitada, see paneb auto üles-alla pörkama.

Model S on kõige erksama jõuülekanedega, kuid mõnes olukorras tahaks nii mõnedki juhid lasta Teslal vabalt veereda.

Kiirteel on BMWga sõitmine nagu pühapäev. Edenemine on mugav ja 120 km/h kiirusel on müra vähem kui konkurentides. Ega ka Mercedeses istudes pole põhjust nuriseda, aga see viimane luksuslikkus, mis BMWs olemas, jääb puudu.

Tesla müratase on kõige valjem, aga vahe BMWga on kiirusele vaatamata

→ MercedesEQ kaldub möödumiskatsel tugevasti, kuid auto käitumine on kontrollitud ja turvaline.



REHVID	Rehvimõõt	Mark ja mudel
BMW	e: 255/40 R21 t: 285/35 R21	Pirelli P Zero
Mercedes-EQ	265/40 R21	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5
Tesla	e: 265/35 R21 t: 295/30 R21	Michelin Pilot Sport 4S

sama, ehk siis asi ei lähe kiiruse kasvades hullemaks.

### Nähtamatud abilised

Kui mitte enne, siis kiirteel on sobiv aeg sõitu lihtsustavad abiseadmed sisse lülitada.

BMW roolist on õrnalt tunda, kui auto juhtimise enda peale võtab. Kui ise rooli keerata, siis reavalvur taandub.

Süsteem toimib hästi. Reavahetuseks tuleb suunatuli sisse lülitada ja auto teeb selle kiiresti ise ära.

Mercedese abisüsteemid toimivad elegantsetl. Juhivad autot täpselt ja viisakalt, ent kui juht ise rooli keerab, tõmbub reavalvur tagaplaanile. Auto- maatsed reavahetused edenevad vähemalt niisama kiiresti kui BMWl, nii et süsteem lisab mugavust.





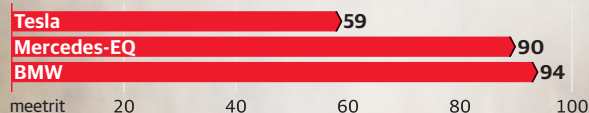
## KIIRENDUS 0–100 km/h

kuiv asfalt, autos lisaks juhile üks reisija



## KIIRENDUS 60–120 km/h

kuiv asfalt, autos lisaks juhile üks reisija



## PIDURDUSMAA 100–0 km/h

kuiv asfalt, autos lisaks juhile üks reisija



↑ BMW esimeste katsete 46 m oli vilets tulemus, hilisematel katsetel pidurdas BMW ootuspärasel tasemel.

↑ Kui harjutada, saab Teslaga möödumiskatse suure kiirusega läbida, aga esimesel katsel on see keerulisem kui BMW või Mercedesega.

Levinud arvamuse kohaselt on Tesla sõiduabi või lausa iseseisvate süsteemide väljatöötamisel teistest aastaid ees. Valmistaja on tõesti teinud palju tööd ning pakub naljakaid lisavõimalusi, näiteks saab läheduses seisva auto telefoniga enda juurde kutsuda.

Sõidu ajal kasutatava reavalvuri töö mõnele meeldis ja mõnele mitte. Süsteemi käivitamise järel tundub, et arvuti on auto juhtimise üle võtnud, rooli fikseerinud ja sõidab nüüd nagu rööpaid mööda. Juhtimine läheb päris hästi, aga kohati muutub trajektoor robotlikult kandiliseks. Kui ette satuvad teetööd või muud juhi sekkumist vajavad takistused, tuleb süsteem välja lülitada - järsemat sorti roolipööre mõjub küll samamoodi. Automaatsed reavahetused võtavad pikalt aega, lihtsam on süsteem välja lülitada ja rida ise ära vahetada. Tuleb lisada, et testi ajal ei märganud me kordagi üleliigseid pidurdamisi või muid segadusi, mida oleme kohanud Model 3 ja Model Y puhul.

### Möödumine ja pidurdamine

Kui muretu maanteesõidu katkestab järsku teele astunud põder, saavad kõik kolm autot olukorra lahendamiseks hästi hakkama. Tõestasime seda küll lennuväljal, mitte metsa vahel.

BMW veenev käitumine maanteel jätkub möödumiskatsel. Rung on varustatud kaldumisvastase süsteemiga, mis toimib aktiivselt ja saab oma tööga hakkama ka täiskoorma korral, ning auto püsib kindlalt valitud joonel. Neljarattajuhtimine on seejuures abiks, kuid selle tegevust ei pane tähelegi. Kuna vedrustuse ja roolisüsteemi põhimõtetega on kõik korras, ei tarvitse stabiilsuskontrollil üldse sekkuda.

Ka Mercedes teeb katse tublisti läbi. Suure auto tugevas kaldumises pole küll elegantsi, kuid ega see poleks lisapunkte toonudki. Vedrustus hoiab üles-alla liikumised aeglastena ja auto ei hakka sellest veel pörkama, kui amordid korraks ka põhjas käivad. Kergel roolil pole erilist tunnetust, kuid rool on täpne. Stabiilsuskontrolli tegevust pole tunda. Käitumine on oluliselt kindlam kui mullu proovitud S-klassi pistikhübriidil (vt TM 10/2022).

Tesla on teistest õige pisut laiem, nii on teel püsimine sellele raskem. Kui lisada äkiline rool ja karmi pidamisega rehvid, lähebki möödumiskatse ärevaks. Koormaga tundub rool eriti tuimana ja kohatine ülejuhitavus panebki teeservi tähistavad kurikad kukkuma.

Vaid kahekesi sõites annavad kiire rooliülekanne, hea pidamine ja

jääk vedrustus autole väga korraliku manööverdamisvõime. Äkilisemad liigutused panevad rooli paremini toimima - või siis hakkas testimeeskond autoga harjuma. Piisavalt trennides saab möödumiskatse läbida suure kiirusega, kuid katsel hinnatakse turvalisust, mitte kiirust. Sellel katsel ei olnud Yoke-rool miinuseks, sest käte asendit polnud vaja muuta.

Automaatsel hädapidurdusega saavad kõik kolm korralikult hakkama. Parim tulemus oli Mercedesel, mis sai pidama kiiruselt 85 km/h. Auto üritas ka kiiruselt 90 km/h, kuid pidamisest jäi puudu. BMW piirkiiruseks on 75 km/h, suurema puhul pole lootustki enne takistust seisma jääda. Tesla pidurdas kiiruselt 72 km/h. Kõik kolm hoiatavad lähenevast takistusest üsna hilja.

Tavaline pidurdamiskatse pakkus üllatuse. Mercedesest ja Teslast eriti rääkida ei ole, Mercedese pidurdusmaa oli stabiilselt 41 meetrit, Tesla alustas 39 meetriga ja saavutas kolmandal katsel lausa 37,6 meetrit. Hinde panemisel arvestati kolme katse keskmisega.

BMW esimese pidurdusmaa oli hävinguline 46,1 meetrit, seda on ikka väga palju. Teine ja kolmas pidurdamine andsid sarnase tulemuse.

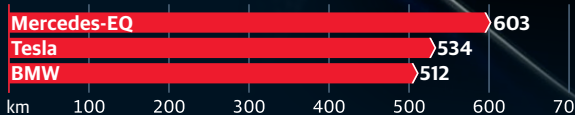


➔ Mercedese navisüsteem paneb pika reisi marsruudi laadimiskohtadest lähtudes selgesti paika. Kogenud juht võib küll teada kiirematki teed.



### SÕIDUULATUS MAANTEEL

keskmine kiirus 62 km/h



### KÜTUSEKULU

maanteel ja linnas keskmise kiirusega vastavalt 62 km/h ja 34 km/h



Mõeldes, milles viga võib olla, alustasime kiirenduse mõõtmisega. Kuna stardiraja pikkus on üle kahe kilomeetri, mõõtsime ka tippkiirust. Kui BMW oli kaks korda tippkiirusest seisma saadud, kordasime pidurdamiskatset. Nüüd oli i7 kui hoopis teine auto, kolme pidurdusmaa keskmine oli 41 meetrit ja parim katse jäi pisut alla 40 meetri.

On siiski lubamatu, et BMW pidurdusvõime pole kohe esimesest katsest alates korras. Ilmselt said kaks tippkiirusest mahapidurdamist pidurid normaalselt toimima. Samas, auto polnud ju otse tehases tulnud, vaid enne testi 8000 km läbinud. Pidurite eest sai i7 viis punkti, aga teised katsed tõstsid ohuolukordades käitumise hinde seitsmele.

BMW esindus arvas, et tegemist võis olla pidurite korrosiooniga.

### Sõiduulatus ja kiirlaadimine

Võrreldav kolmik peaks hajutama pelguse, et elektriautoga ei jõua õigeks ajaks sihtkohta. Maanteel on kõigi sõiduulatus üle 500 km, Mercedes ületab napilt isegi 600 km piiri. Pika sõiduulatuse taga on suured akud, tõhus jõuüle-

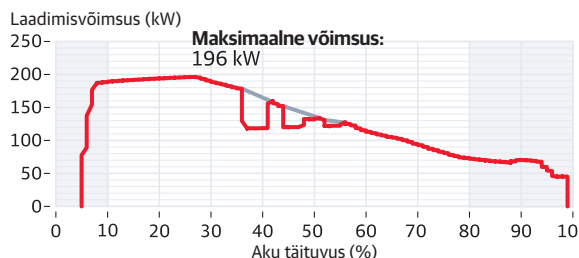
kanne, madala veeretakistusega rehvid ja väike õhutakistus.

Kuna rahalised erinevused saja kilomeetri läbimiseks vajatava elektri laadimisel jäävad kümnete sentide piiridesse, on energiakulu hinnatud väikese kaaluga. Autode kasutamismugavus sõltub rohkem sõiduulatusest ja kiirlaadimisest.

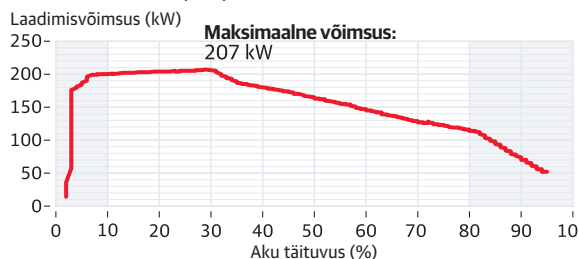
Kõigi kolme elektrisüsteemid kasutavad 400 voldi tehnoloogiat. Kuna CCS kiirlaadimisstandardi lagi on 500 amprit, jääb maksimaalne laadimisvõimsus 200 kW tasemele. Lausa üllatav, et polnud kasutatud 800 voldi tehnoloogiat, mida eelistavad Hyundai, Kia ja Porsche.

Laadijate maksimaalse voolutugevuse piiril võib kiirlaadimisel tekkida probleeme. BMW ja Mercedese kahel kiirlaadimisel tekkisid äkilised laadimisvõimsuse kõikumised. Tegime kindlaks, et neil kordadel oli viga laadijas. Seepärast on Mercedese kiirlaadimisgraafik auto proovisõiduajast ja BMW graafikule on lisatud ideaalne joon. Graafiku võivad võimsuse kõikumised pahaendelistena näida, kuid nende mõju laadimisajale on väike, kõige enam mõni minut.

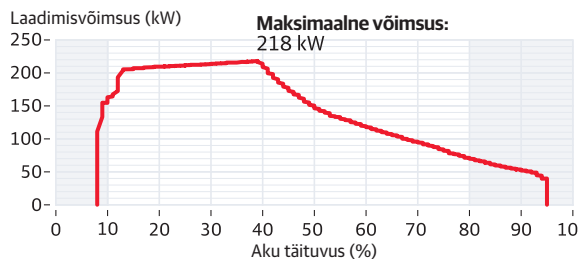
### BMW i7



### MERCEDES-EQ EQS



### TESLA MODEL S







Teslale kehtivad tavalises laadimisvõrgus samad piirangud. Siiski oli 218 kW laadimisvõimsus teistest suurem, sest pinge on pisut kõrgem. Tesla enda Supercharger-laadimisvõrgus oli Model S-i laadimisvõimsus 250 kW, mis tähendab, et voolutugevus on CCS-standardist suurem, üle 600 ampril.

Otsustasime teha oma katsed üldkasutatavates laadimisjaamades ja kuigi Tesla ei saanud oma maksimaalset laadimisvõimsust kasutada, tõusis aku täidetus kümnele kaheksakümnele protsendile 29 minutiga. Teistel ei läinud oluliselt kauem ja Mercedese keskmine laadimisvõimsus oli tubli 165 kW - võrdluseks, Hyundai Ioniq 6 vastav arv on 197 kW.

Teekonna planeerimine on kõigis autodes eeskujulik. Mercedes näitab tee kätte kõige selgemini. Tesla probleemiks on puudulikud teadmised üldkasutatavatest laadimisjaamadest, süsteem loodab liialt Superchargerite võrgule. Talvel on asi hullem, sest Model S ei soojenda akut kiirlaadimisjaamades, mida auto andmebaasis ei ole. BMW akusoojendus lülitatakse sisse menüü kaudu, selleks ei pea laadimisjaama otsima.

**BMW ohtra lisavarustusega tagaistmel võib muheleda küll, isegi kui testiautol puudus laest laskuv 31-tolline 8K-ekraan filmide vaatamiseks. Tesla ja Mercedese tagaistmel on olemine sellega võrreldes üsna argine.**

### Kes on kiireim?

Ühegi testiauto suutlikkuse üle ei saa nuriseda, kuigi erinevused on suured. Gaasipedaalile vaid kergelt surudes tundub BMW Mercedesest võimsamana, kuid kui pedaal põhja vajutada, on Mercedes parem nii paigaltstardist kui - napilt küll - ka möödumiskiirendusel.

Kuna meie käsutuses oli tühi startirada, mõõtsime ka kiirendust tippkiiruse saavutamiseni. Nii BMW kui Mercedes jõudsid hõlpsasti valmistaja lubatud maksimumini.

See katse oleks olnud Tesla tugevuseks, kuid paraku oli testiautole pandud piirang 140 km/h ja meie palvestest hoolimata keeldus esindus seda maha võtmast.

Hinnet katse ei mõjutanud, aga tõenäoliselt oleks Tesla selle ära võitnud: paigaltstardist ja möödumiskiirendusel oli Model S konkurentidest selgesti üle. Tubli saavutus kõige vähem energiat kulutavalt autolt.

### Siseruum ja kasutamismugavus

Hinnaklassile sobivalt saab sõiduasendi seada suurepäraseks. Nurisemiseks saab juhile põhjust anda ainult kasutatavus.

BMW iDrive kasutajaliides arenes esimeste murede järel paarikümne aastaga lihtsasti kasutatavaks. Paraku on uus, kaheksas põlvkond läinud teist teed. Viimasedki mälestused kunagistest selgetest näituritest on viidud muuseumi ja asemele tulnud kuldsest roosiline kombinatsioon meenutab Dubai luksushotelli lifti ekraanipilti.

Harjumist vajavad ka roolile toodud juhtnupud. Õnneks on keskkonsooli puutepinnad mõistliku suurusega ja helitugevuse jaoks on vanamoodne pöördnupp.

Ekraan reageerib puudutustele ja klaasist juhtkettale. Peamiselt on mõeldud siiski puudutustele, sest ketta keeramisele reageerib kasutajaliides kohmakalt. Kavandamisel on eesmärgiks olnud lihtsus, kuid ilmselt osutus see võimatuks ja kümned toimingud on kuhjatud valikutesse, mis oma segasuses meenutavad aastaid kasutatud iPadi. Õnneks saab ikoone ümber paigutada. Kiirvalikud ja kiire reaktsioon on igati abiks. Siiski jääb kahtlus, et mõne luksuslike võimaluste peale lihtsalt ei sattunudki.

Mercedes näitriteploki võib kasutada mitut teemat, mis kõik >>



meenutavad midagi ulmefilmidest pärinevat. Suurt ekraani on kasutatud mõistlikult, mõnedki vajalikud toimingud on kohe peavalikus. Menüüde hargnemised on loogilised, nii õnnestub otsitav alati üles leida.

Paraku on AMG roolil kahele tasandile asetatud puutepinnad kasutamisel ebatäpsed ja midagi kiiduväärset pole ka ekraanist allpool olevas helitugevust reguleerivas puutepinnas.

Mercedese telefoniäpp võimaldab paljusid toiminguid ja töötab korraliku kiirusega, kuigi kaua seisnud auto võib esimese käsu täitmiseks kümme sekundit viivitada. Mõlemad tähelepanekud käivad ka BMW kohta.

Tesla kasutatavuses on nii head kui halba. Yoke-roolist ja suunatudledest oli juba juttu. Miinuste hulka läheb ka kõigi asjade puutekraanile viimine. Tõsi küll, näiteks peeglite ja rooli asendi reguleerimise osas on see harjumuse asi, kui tihti neid siis ikka muuta on vaja?

Puutekraan toimib kenasti ja valikute ülesehitus on suures osas loogiline. Telefoniäpp tõestab, et Teslas osatakse tarkvara kirjutada - see on sakslastest palju kiiremini kasutatav. Kui kord juba harjuda õuele pargitud Tes-

la tagaluuki telefoniga avama, tundub sakslaste äpiga kaasnev ootamine tüütult vanaaegsena.

Osa selle hinnaklassi autode veetlusest on seotud erilise varustusega.

Tesla pakub ühendust mängudesaidiga Steam, BMW loodab rohkem mitmesuguste toimingutele nagu menüüst uste avamine, meeleolukad värvimängud klaasist laes või tagauksel olevad puutepinnad, millest häälesta da multimeediat ja istmete mugavust. Testiauto Bowers & Wilkinsi audiosüsteem oli parim, mida me kunagi oleme autodes kuulnud.

Mercedese erilises eesreisija puutekraan, mis esialgu ei tee küll veel midagi. Tõsi, EQSi ruumikus, kvaliteetsed materjalid ja mitmekülgne meeleoluvalgustus eristavad auto argisematest. Testiauto Burmeister audiosüsteem oli samuti hea, kuigi mitte BMW tasemel.

Kuigi kõik rühma autod on suured, võib vaid ühe tagaistmel saadavat kogemust pidada omaseks esindusautole. BMWs loovad meeleolu juba automaatselt toimivad uksekäsi, aga lisavarustusse kuuluv parempoolse tagaistme puhkeasend on midagi, mida teistel ei ole. Reisija võib jalad välja siruta-

da ja kõik mured unustada, ruumi on keskmisest pikematki kasvu inimesele, see aga pole alati nii ka esindusautode puhul.

Mercedese tagaosa on avar, aga põlvedele pakutav ruum on peaaegu ainus asi, mis erineb väiksemast EQE mudelist. Tagaistet pole tehtud eriti mugavaks ja see asub madalal, nii et reitele toe saamiseks tuleb jalad võimalikult kaugele sirutada. Seljatugi on üsna püstine. Üllataval kombel ei saa EQ-Sile lisamugavust isegi raha eest, kuigi traditsioonilise S-klassi tagaistme jaoks pakutakse mitmesuguseid lahendusi.

Teslas on iste samuti pöranda lähedal ja seljatugi püsti. Kuna aga Model S on olemuselt rohkem juhi kui reisija te auto, siis on tagaistme keskpärasusega kergem leppida. Kolm reisijat mahuvad Tesla tagaistmele üllatavalt hästi, abi on sellest, et keskmine koht on toodud pisut ettepoole.

Pagasiruum me sel korral ei hinnanud, siiski väärrib Tesla ruumirohkus esiletõstmist. Lisaks suurele tagumisele pagasiruumile on ka ees asjalik ruum olgu või laadimiskaablite hoidmiseks. Sakslaste ninast võib leida vaid plastiku alla peidetud tehnikat.

**1** BMW kasutajaliidese iDrive 8. põlvkond ajab pisut segadusse ning vajab harjumist ja nuputamist.

**2** BMW i7 kašmiirvillast ja nahast polster on vägagi nauditav. Eraldivõetuna jääb selle hind küll alla tuhande euro, aga selle saab vaid osana paketest, mis maksab kümneid tuhandeid.

**3** BMW tagaistmete mugavust saab meelepäraseks seada kummagi ukse küljes olevalt puutekraanilt.

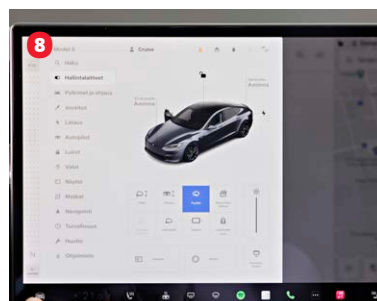
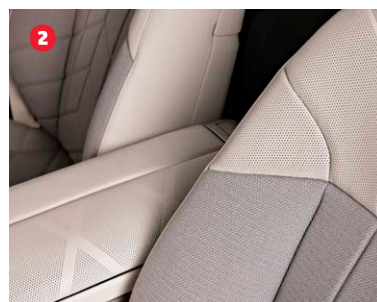
**4** Mercedese tagaruum tundub BMW kõrval argisena. Seljatugi on püsti ja reitele on tuge napilt, kuid põlvedele ja jalgadele on ruumi piisavalt.

**5** Mercedese lihtsasti kasutatavalt ekraanilt võib vaadata näiteks sedagi, milline oleks hetkel kiirilaadimise maksimaalne võimsus, kui laadimisjaam peaks ootamatult teele sattuma.

**6** Tesla suunatudlede nupp on roolil vasaku pöidla ulatuses. Ringristmikel on see halb lahendus.

**7** Tesla sõidusuunda saab valida ekraani servalt, kuid valiku tegemise võib jätta ka autole - Model S peaks oskama aru saada, kumba suunda eelistada.

**8** Tesla ekraan on selge ja toimib kiiresti. Mõnesid olulisi toiminguid oleks küll parem lülitite abil korraldada.





## Tuled

Paraku ei tähenda nende autode kõrge hind esmaklassilisi laternaid. Ju ba tulede suunamises oli vigu. Kui need said parandatud, kerkis parimaks Mercedes, kuigi selle kaugtulede ulatus jäi maha uuemate mudelite, GLC ja EQE SUVi omast.

BMW on i7 puhul loobunud laserkaugtuledest. Nüüd rõhutavad luksuslikkust päevatuledele nähtavust lisavad Swarovski kristallid. BMW kaug- ja lähitulede vahele jääb veider tume piir.

Teslas pole teiste liiklejatega arvestavaid, kohanevaid kaugtulesid, on ainult pikkadelt lühikestele ja tagasi vahetav automaatika. Valgusvihus on mitu häirivat horisontaaljoont ja kaugtulede kõige heledam osa on suunatud liiga madalale.

## Kokkuvõtteks

Kolm võrdluses osalenut on elektriautodena üsna tasavägised. Katsetel selguvad erinevused, aga kõigi kolmega võib päris rahul olla.

Mõned asjad väärivad eraldi esiletoomist. Tesla elektrotehnilised oskused on suurepärased. Model S on kõi-

ge tõhusama energiakasutusega ja samas teistest oluliselt kiirem.

Mercedes on pannud EQSis kokku suure aku, vähese energiakulu ja suurepärase kiirloomisvõime, mis koos edukalt marsruuti planeeriva navigaatevad pikad reisirid elektriauto jaoks tõeliselt lihtsaks.

Valik nende kolme vahel tehakse enamasti rahakotist ja sisetundest lähtudes.

Tesla tundub kõige moekamana ja Model S on ka teistest odavam. Samas, kui on kasvatud maailmas, kus imetleti vanade saksa autode veenva plaksuga sulguvaid uksi ja aastatega paika lihvitud siseruumi ergonomikat, siis võib Tesla oma Yoke-rooli ja puutekraanilt seatavate peeglitega ükskõikseks jätta.

Kuid kas ükskõikseks jätavad ka EQS ja i7? Mercedes jätkab oma turvalisust ja mugavust rõhutavat joont, aga lohuga lingid ja kergesti segiminevad nupud roolil rikuvad muus osas suurepärasest sõidukogemusest. Konservatiivse disaini ja Hyperscreen-ekraanide vastuolu on rohkem maitseküsimus.

Testijate seas tõdeti, et nagu ikka, oskavad sakslased projekteerida inseneri seisukohast täiuslikke esindus-

autosid, kuid kas ei pane valmistajate tänapäeval eesmärgiks olev luksus lihtsalt õlgu kehitama ja käib inimestele üle mõistuse? Või ongi autod mõeldud väljaspool Euroopat asuvatele turgudele?

BMW on selles osas veel ehedam, peateemaks on häbitu uhkustamine. Kui on tehtud tutvust sädeleva pealispinna, meeleloo loova värvide mänguga, tagaistet valitsevate puutekraanide ja Hans Zimmeri loodud helimaailmaga, leitakse end ülipehme kašmiirvillaga polsterdatud istmelt ja läheb lahti ülimalt väarikas sõit. Esindusautona esitab BMW väljakutse Mercedes-Benzi S-klassile, EQS selleni ei küüni.

Nii rooli tagant kui tagaistmelt vaadatuna tundub BMW testivõitjana. Võit oligi lähedal, kuid äpardus piduritega ja segasevõitu kasutajaliides võtsid nii palju punkte maha, et võit libises Münchenist Stuttgarti. Mercedeses ei armuta esimesest pilgust, aga tegetmist on eheda tervikuga ja seekordse võrdluse kõige olulisem asi, elektriline jõuülekanne, on tiptasemel. Mida rohkem sellega sõita, seda enam EQS meeldib. **TM**

↓ Kolm suurt elektriautot pakuvad suurepäraselt viisi maanteedel liikumiseks. Oma võrdluses seame autod küll paremusjärjestusse, kuid tegeliku valiku teevad ostjad oma eelistuste kohaselt.



VALIK NENDE KOLME VAHEL TEHAKSE ENAMASTI RAHAKOTIST JA SISETUNDEST LÄHTUDES.



HINDED	Osakaal (%)	BMW	Mercedes-EQ	Tesla
Maanteesõit	15	10	9	8
Linnasõit	10	9	9	8
Ohuolukorrad	10	7	9	8
Elektroonilised juhiabid	5	9	10	8
Energiakulu	5	8	9	10
Laadimine ja sõiduulatus	15	9	10	10
Kiirendus	5	8	9	10
Kasutamismugavus	10	8	10	7
<b>Istmed ja siseruum</b>				
sõiduasend	10	9	9	8
Tagaiste	5	10	7	7
Müra	5	10	9	7
Tuled ja nähtavus	5	8	9	7
<b>Koondhinne</b>	<b>100</b>	<b>8,8</b>	<b>9,2</b>	<b>8,3</b>

### TESTI HINDAMISPARAMEETRID

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

**Sõidubasisüsteemid:** Sõitu hõlbustavate abisüsteemide toimimine.

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

**Laadimisaeg ja sõiduulatus:** Läbisõiduulatus maanteel ja kiir-laadimise võimsus.

**Dünaamika:** 0–120 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.

**Müra:** Müratase siledal asfaldil.

**Valgustus ja nähtavus:** Sõidutuled ja nende kasutamine, muud valgustid, klaasipuhastid ja -pesurid.

■ Tabelis on toodud erinevate hinnete osatähtsus lõpphinnete andmisel ja see peegeldab testijate hinnangut erinevatele omadustele konkreetsetes autoklassis.

## KOKKUVÕTTED | Elektriautode tiptase



### MERCEDES-EQ EQS 580 4Matic

**Baashind:** 149 200 € (Veho Baltics)

SÕIDUOMADUSED

Mercedes on sõitmiseks hea ja lihtne auto. Sõit jääb igas olukorras mugavaks, aga õhkkonnas puudub S-klassi esindusautodele omane suurejoonelisus. Lisava-

rustuses leiduv neljarattajuhtimine toimib suurepäraselt ja linnas on EQS kõige parema manööverdamisvõimega. Reavalvur on selles rühmas kõige sõbralikum.

MÕÕTMISED

Reisimisega seotud arvud on EQSi plussiks: kõige pikem sõiduulatus, kõige suurema mahutuvusega aku ja suurim keskmine võimsus kiir-laadimisel. Au-

tomaatne hädapidurdus toimib suuremal kiirusel kui teistel ja laternadki on kolmiku parimad, kuigi Mercedesel on olnud veel paremaid.

RUUMIKUS

Mercedese esiiste tundub õige pea kodusena, nii et selle mugavuse üle ei saa nuriseda. Vaatamata pikale telgede vahele jääb tagumine pool keskpära-

seks. Madal tagaiste jätab reite toe napiks ja istme kujustus pole eriti mugav. Auto ninasse pole mahtunud täiendav pagasiruum.

KASUTATAVUS

Juhtseadmed vastavad Mercedes traditsioonidele, suure puutekraani kasutajaliides on rühma parim. Teekonna planeerimine laadimisjaamadega arvestades toimib suurepäraselt. Iga-

päevaselt kasutatavate ukselinkide disain jääbki häirima, kuigi nende toimimise üle ei saa kurta. Mercedesi telefoniäpiga saab teha paljusid asju ja see töötab päris hästi.

■ Tagaistme keskpärane mugavus ei sobi auto muude omadustega hästi kokku, aga pikkade retkede tegemise elektriautona on see tipp-tasemel.

#### HEA

- Sõiduulatus ja laadimine
- Kasutajaliides

#### HALB

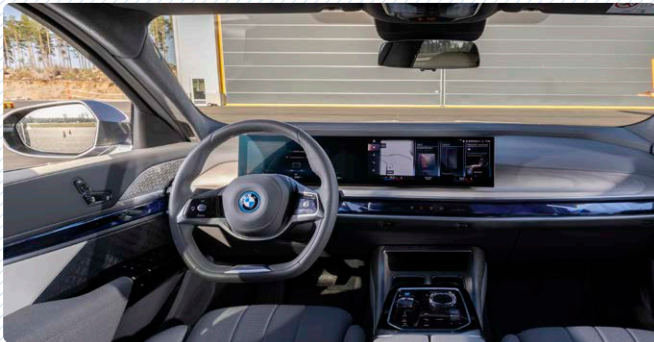
- Tagaistme mugavus

★★★★★

9,2







## BMW i7 xDrive60

**Baashind:** 151 700 € (Inchcape Motors Estonia)

BMW pakub kõige mõnusamat sõitu. Vedrustus on harukordselt mugav, lisavarustusse kuuluv aktiivne kaldumisvastane süsteem teeb ka kiire kurvilise tee suure

auto jaoks igati sobivaks. Neljarattajuhtimine toimib korralikult, kuid mitte nii hästi kui Mercedesel.

Rühma madalaim müratase teeb ka kiirteel liikumise nauditavaks. Suutlikkust on küllaga, kuiigi BMW on kolmiku kõige aeglasem. Ka sõiduulatuses, energia-

kulutuses ja laadimises jääb BMW kolmandaks, kuigi tulemused on vähemalt heal tasemel. Suurima miinuse saab BMW pidurite eest.

BMW uus stiil ja roolile paigutatud nupud ajavad varasemate BMWdega harjunud juhi segadusse, kuid sõiduasendi saab seada suurepäraseks ja juhiiste on rühma mugavaim. Auto tagaosas on

küllaga ruumi, kõik on tiptasemel – osalt tänu rohkele lisavarustusele. Iste on normaalasendis mugav ja lebamisasendis tundub pikemgi reis liiga vara otsa saavat.

Uue põlvkonna iDrive kasutajaliides vajab harjumist ja kohendamist, et selle kasutamine oleks meeldivalt sirgjooneline. Süsteem töötab kiiresti, aga teekon-

nad läbi menüüde soovitud toimingu leidmiseks on kohati liiga pikad. BMW telefoniäpp toimib Mercedesega samal tasemel, aga valikuid on vähem.

■ Tänu ülimalt mugavatele sõidutingimustele tundus BMW testivõitjana. Kehv tulemus pidurdamisel ja mõnel katsel saadud kaheksad töid aga kaasa hõbemedali.

### HEA

- Juhitavus ja mugavus
- Tagaiste

### HALB

- Pidurid
- Segasevõitu kasutajaliides

★★★★★

8,8



## TESLA Model S Dual Motor All-Wheel Drive

**Baashind:** 107 244 € (tesla.com)

Tesla on selles rühmas kõige sportlikum. Vedrustus toimib ajalikult, kuid rool peaks olema vähem laisk ja parema tunnetusega. Jõuülekanne on erilisel er-

gas ja võimalus mootoriga tugevasti pidurdada tundub kohe kodusena. Model S-i kiirusomadused on veenvad.

Rühma väiksem energiakulu ühes ülekaalukalt parima suutlikkusega on lugupidamist vääriv saavutus. Lisaks suurepärasele jõuülekandele on põhjuseks ka

väiksem mass, Model S on rohkem kui 650 kg kergem kui BMW i7. Müratase on kolmiku kõrgeim, pidurdusmaa aga lühim.

Tesla on selgesti juhi jaoks projekteeritud, kuid tagaistmelgi on keskmist kasvu reisijatele peaaegu niisama palju ruumi kui Mercedeses. Mõlemat iseloomustab kehv tugi reitele. Põlve-

ruumi on Teslas vähem, aga siiski piisavalt. Teslas on kogu tehnika kompaktsemalt paigutatud, lisaks suurele tagumisele pagasiruumile on pagasiruum ka ees.

Tesla kasutamismugavus sõltub kasutaja hoiakust. Kes on muutuste vastu, nuriseb kõige kallal, avatuma suhtumise korral tunduvad mõned lahendused toimi-

vatena, mõned aga siiski mitte. Vasaku pöidla juurde paigutatud suunatud lüliti on mõnes olukorras väga raske kasutada. Telefoniäpp on tiptasemel.

■ Tesla punktisummat vaadates tuleks arvestada ka hinnaerinevusega. Elektrotehniliselt on auto kõrgeimal tasemel. Kasutatavuse ja sportlikkuse kohalt on arvamused erinevad.

### HEA

- Elektriline jõuülekanne
- Parim äpp

### HALB

- Kasutamine pole kõigi jaoks mugav
- Laternad

★★★★★

8,3