

- Cupra Formentor VZ 180 kW e-Hybrid
- Kia Sportage 1,6 T-GDI AWD Plug-In Hybrid GT-Line
- Mini Cooper Countryman SE ALL4 Maximise Plug-In Hybrid
- Peugeot 408 GT Hybrid 225



KUI STIIL ON KÕIGE TÄHTSAM



Uued pistikhübridid on kallid ja nelikümmend tuhat eurot on suur raha – sellest jääb aga veel väheks, edevama varustusega võib hind ka üle viiekümne tuhande minna. Aga kui odavamad ei pane silma särama? Ja tahaks autolt midagi enam kui argimõistusega põhjendatavat? Mõistuse häält siiski unustamata.

JAN ENQVIST

TESTIJAD: SAMULI HERTTUA, TERO KIIRA, JARI KOHONEN, OLLI LAITINEN JA JARI PITKÄJÄRVI

FOTOD: MIRVA KAKKO

GRAAFIKA: ATTE LAKINORO



NATUKE TAUSTAST

Keegi ei taha seda küll tunnista- da, aga vaid väga harva lähtu- takse autot ostes läbinisti rati- sionaalsetest põhjendustest. Valikut mõjutavad sõprade ja kolleegide arvamused, varasem poole- hoid mõne margi suhtes, eelarvamused, ehk ka pikaaegse autokogemuse- ga pereliikme soovitus.

Auto räägib omanikust, just nagu kingadki. On neid, kes lasevad kroksi- dega ringi maipühadest hingedepäeva- ni, ent rohkem on siiski neid, kel pole päris ükskõik, millist sõnumit nen- de valik kannab. Mõni tahab massi sek- ka kaduda, mõni saab võimaluse oma- pära rõhutamiseks. Seekordne test on rohkem neile viimastele.

Levinuimast valikust loobumine ei tähenda veel hüpet tundmatusse, seda tahtsimegi oma võrdlusrühmaga tões- tada. Kogusime uue Peugeot 408 üm- ber veel kolm enam-vähem sama hin-

➔ Seekordse rühma autosid on raske mingisse kitsasse klassi so- bitada. Neid võib ju ka linnamaasturi- teks nimetada, aga ainult Kia on selle klassi puhastverd esindaja.

naga autot, mis vaataja jaoks betoon- seinaga ühte ei sula.

Piirid autoklasside vahel lähevad üha ähmasemaks. Soovi korral võib kõiki rühma autosid linnamaasturiteks ni- metada, aga see oleks õigustamata liht- sustus. Kõik on viie uksega, pereautoks sobivad pistikhübridid, mis ei kõla eri- ti eksootiliselt. Kõigil on aluseks võetud mõne suure autovalmistaja järeleproo- vitud baasmudel.

Cupra ja Peugeot on olemuselt tava- lised pereautod – ainult pisut suure- ma kliirensiga. Seda küll vaid viimas- te aegade kontekstis, sest aastat 30 ta- gasi oligi tavaliste pereautode kliirens samas 15-20 cm vahemikus. Pole vähe kohti, kuhu madalama autoga ei pääse- gi. Pistikhübrididena on Cupra ja Peu- geot saadaval vaid esiveolistena.

Kia seevastu on tõepoolest linna- maastur. Autol on traditsiooniline nel- likvedu ja kere on märgatavalt kõrgem

AUTO RÄÄGIB OMANIKUST JUST NAGU KINGADKI.

kui Cupral või Peugeot 1. Muidugi, alg- set Land Roveri stiili pole mõtet Kia juu- rest otsida.

Mini ei ole moetundlik. Kere on kõr- ge, autol on nelikvedu, aga siiski on see selgesti tuntavalt Mini. Selle olemas- olu tuleneb Alec Issigonise 1959. aas- tal esitletud geniaalsel väikeautol. Se- da ei muuda ka asjaolu, et praeguse Mi- ni valmistamiseks kulub algupärasega võrreldes kolm korda rohkem materjali. Mini jõuülekanne erineb selle poolest, et elektrimootor on asetatud tagatelje- le, teistel on see ühendatud käigukasti- ga. Sisuliselt tähendab see, et elektriga sõites on Mini tagaveoline, kuid muu- tub bensiinimootori käivitudes nelik- veoliseks.



TEHNIKA	Cupra Formentor VZ 180 kW e-Hybrid	Kia Sportage 1,6 T-GDI AWD Plug-In Hybrid GT-Line	Mini Cooper Countryman SE ALL4 Maximise Plug-In Hybrid	Peugeot 408 GT Hybrid 225
Mõõtmed ja massid				
Pikkus, m	4,450	4,515	4,297	4,685
Laius, m	1,839	1,865	1,822	1,850
Kõrgus, m	1,528	1,650	1,559	1,485
Telgede vahe, m	2,679	2,680	2,670	2,790
Rööbe e/t, m	1,585/1,559	1,615/1,622	1,563/1,565	1,600/1,605
Ametlik omamass, kg	1 699	1 830	1 790	1 781
Tegelik omamass, kg	1 660	1 946	1 786	1 747
Kogumass, kg	2 120	2 415	2 270	2 220
Järelkäru lubatud mass piduriteta/piduritega, kg	750/1 500	750/1 350	0/0	750/1 400
Kütusepaak, l	40	42	36	40
Sisepõlemismootor				
Tüüp	R4, bensiin	R4, bensiin	R3, bensiin	R4, bensiin
Ülelaadimine	turbo	turbo	turbo	turbo
Töömaht, cm ³	1 395	1 598	1 499	1 598
Võimsus, kW (hj)/p/min	110 (150)/4 500-6 000	132 (180)/ 5500	92 (125)/5 000-5 500	132 (180)/6 000
Pöördemoment, Nm/p/min	250/1 550-3 500	265/1 500-4 500	220/1 500-3 800	250/1 750
Elektrimootor				
Asukoht	käigukastis	käigukastis	tagateljel	käigukastis
Tüüp	püsimagnetiga taktmootor	püsimagnetiga taktmootor	püsimagnetiga taktmootor	püsimagnetiga taktmootor
Võimsus, kW (hj)	85 (116)	67 (91)	70 (95)	81 (110)
Pöördemoment, Nm	330	304	165	320
Aku ja laadimine				
Hübridaku tüüp	liitiumioon (NMC)	liitiumioon (NMC)	liitiumioon (NMC)	liitiumioon (NMC)
Hübridaku pingeline, V	241-404	360	ei teatatud	ei teatatud
Hübridaku energiasisaldus, kWh	12,8/9,2	13,8	10,0/ei teatatud	12,4/11,3
Mõõtmisel laaditud energia, kWh	12,2	14,9	9,5	12,0
AC-laaduri võimsus, kW (faasid x voolutugevus)	3,6 (1 x 16 A)	7,2 (1 x 32 A)	3,7 (1 x 16 A)	7,4 (1 x 32A)
Teatatud laadimisaeg, h	3 h 33 min	1 h 45 min	3 h 12 min	1 h 55 min
DC-laaduri võimsus	-	-	-	-
Hübridsüsteem				
Koguvõimsus, kW (hj)	180 (245)	195 (265)	162 (220)	165 (225)
Ühendatud pöördemoment, Nm	400	350	385	360
Jõuülekanne				
Tüüp	esivedu	nelikvedu	nelikvedu	esivedu
Käigukast	A6	A6	A6	A8
Rattad				
Rehvimõõt	245/40 R 19	235/50 R19	225/55 R 17	205/55 R 19
Kiirusomadused ja kütusekulu (tehaseandmed)				
Tippkiirus, km/h	210 (130)	191 (140)	196 (135)	233 (135)
Kiirendus 0-100 km/h, s	7,0	8,2	6,8	7,8
Sõiduulatus elektriga, km	54	70	50	64
EU-kütusekulu (WLTP), l/100 km	1,5	1,1	1,9	1,2
CO ₂ heitmed (WLTP), g/km	33	25	44	26



SÕIDUOMADUSED

IGAÜHELE MIDAGI

7 Rühma kõik liikmed on tänu suurepäraselt toimivale jõuülekandele väga head linnaautod. Väikesed erinevused tekivad nähtavuse võrdlemisel.

HINDED	Cupra	Kia	Mini	Peugeot
Maanteesõit	8	7	8	9
Linnasõit	8	8	9	9

Sõiduomaduste mõiste alla mahub palju asju, sisuliselt peaaegu kõik, mis väljast vaadates silma ei paista. Kokkuvõtlikult öeldes: see, millised tunded juhil sõidu ajal tekivad.

Olulisi asju on aga palju. Auto ajalugu on peaaegu pooleteise sajandi pikkune, aga seniajani pole saavutatud üksmeelt selles, millised peakid sõiduomadused olema. Ja parem ongi, muidu poleks meil siin midagi võrrelda.

Sõiduomaduste alatine eesmärk on olnud ühendada nauditav juhitavus igakülgselt mugavusega. See nõuab aga kompromisse ühe või teise poole arvelt ja võrdlusrühmas võib selgesti aru saada, kumba valmistaja eelistanud on.

Cupra ja Mini on projekteeritud kiire liikluse jaoks ning häälestatud sport-

likult, juhitavuse nimel on osa mugavusest karmikäeliselt ohvriks toodud. Peugeot üritab auhanelt mõlemat eesmärki korraga saavutada ja Kia on varjamatult asetanud esikohale mugavuse, milles juht tunneks end niisama vabalt kui reisijad.

Tänavate kuningas

Mugava linnasõidu peamiseks eelduseks on lihtne juhitavus. Selles osas on tehtud suuri samme, sest automaatkäigukastide areng on õnnestunult ühendanud kaks seni vastandlikuks peetud omadust: märkamatu toimimise ja hea ökonoomsuse.

Rühma autode jõuülekande tehnilises teostuses on erinevusi, kuid kõik töötavad nii hästi, et mingit paremusjärjestust koostada ei saa. Kui liikumine on lihtne, läheb tähelepanu piduritele, roolile ja nähtavusele.

Hübriidülekandega on loomuliku piduritunnetuse saavutamine tavalisest raskem, sest arvestada tuleb ka aeglustamisel toimuva aku laadimisega ja käigukasti eripäraga.

Väikeses kohanemisaja järel on Mini piduritunnetus kõige õnnestunum. Aeglustus võib alguses olla soovitud järsem, kuid sobiva stiili saab kiiresti selgeks. Peugeot´ ja Kia pidurite koh-

ta testijad märkmeid ei teinud, millest võib järeldada, et kõik oli korras. Cupra pidureid pidasid kõik puiseks; kiirus hakkab pedaalile vajutades küll vähenema, kuid jõudu nõuab see oodatust rohkem.

Cupra rool on kiireks häälestatud, kuid see ei ole liiga äkiline. Pinnamuutusi on rooli kaudu tunda. Kia rool on üsna tuim, mõnes olukorras on see hea ja mõnes halb, aga vastab linnamaasturite stiilile. Peugeot´ rooli kohta ei öeldud midagi, nii et ju see siis toimis.

Linnas on väga oluline, et juht näeks, mis ümberringi toimub. Tänapäevastel autodel pole nähtavus eriti kiiduväärne, kuid mõnel on see parem ja mõnel kehvem.

Kuigi Mini A-piilarid on laiad ja moodustavad koos peeglitega selge nägemistakistuse, on vaade Minist kõige selgem. Abiks on see, et piilarid on vertikaalsed ega peida oma paksusest rohkem. Juhil on lihtne aimata, kus on auto nurgad. Aknapinnad pole suured, kuid nende kuju on selgepiiriline.

Peugeot ja Cupra on nähtavuse osas sarnased. Otsejoones taha on vaade kehv, aga traditsioonilised neli külgakent toimivad hästi. Kia erineb neist vaid selle poolest, et A-piilarid varjavad suurema sektori. See oleneb küll



ka juhi pikkusest, sest piilarite alaosa on püstisem. Kõik rühma autod sobivad kenasti linnaliiklusse. Mini ja Peugeot väärivad üheksat punkti, Cupra ja Kia said kaheksa.

Kui teekond on sihtkohast tähtsamgi

Maanteesõidu alla kuuluvad mitmesugused sõidutingimused kõrvalteedest kuni linnadevaheliste magistraalideni. Kui distantsid on pikad ja olud vahelduvad, on nõudmised maanteemaadustele autoklassist sõltumata kõrged.

Üks vanemast ajast pärinev hea auto kriteerium on vastus küsimusele: millise autoga võtaksid ette tuhande kilomeetri pikkuse teekonna?

Seekordses rühmas oli testijate üksmeelne vastus: Peugeot. Vedrustus on toekas, samas sobivalt järeleandlik. Kiirteid neelab Peugeot asjalikult kasvõi maailma ääreni välja ning väiksematel kurvilistel teedel saab liigse pingutuseta head keskmist kiirust hoida. Elektroonilised abilised töötavad hästi, kuid aktiivsema eluhoiakuga juht saab need ka välja lülitada. Peugeot teenis ainsana üheksa punkti.

Cupra ja Mini eelistavad sportlikku sõitu ja tunnevad end kõige paremini vaheldusriikastel, kurvilistel teedel.

Peenhäälestuse poolest on Cupra närvilisem. Mõlemad on võimelised tubli üritamise korral teistele tagatuleksid näitama, Mini toetab selleks ehtsa inglise buldogi kombel jalad tugevasti maha. Ühine on ka see, et mõlemad jätvavad kiiremal sõidul parema mulje.

Kuni kiirus jääb mõistlikesse piiridesse, on Cupra mugavam, sest Mini vedrustus on üsna lühikese käiguga. Liiga jääb see siiski ei ole ning ülemäärased helisid ei kosta ka suurematele ebatasasustele sattudes; terviklahendus on tugev.

Suunakindluses jäävad mõlemad Peugeot'le alla. Mini rool on tegelikult täpne ja väikesed kursiparandused pole vajalikud, kuigi juhile võib nii tunduda. Elektrooniliste abiliste komplekt on Cupral asjalik, Minil aga eelmise põlvkonna mälestusena napp. Mõlemad autod teenisid kaheksa punkti.

Kia kui puhastverd linnamaasturi maanteemadused jäävad sedapuhku napiks. Rühma kõige raskem auto on ühtlasi ka kõrgeim ning kuna vedrustuses on rõhk mugavusel, pole põnevaid elamusi oodata. Rool toimib loogilisemalt kui mõnel varasemal Kial, aga eriti palju see ei aita. Siiski, selles rühmas maanteesõidu eest seitse punkti teenida on korralik saavutus.

KÄÄNTÖMPYRÄ

Mitattu vasempaan	Renkaasta (m)	Puskurista (m)	Ohjauspyörän kierrokset
Cupra	10,55	11,00	2,1
Kia	11,15	11,60	2,3
Mini	11,05	11,55	2,4
Peugeot	11,00	11,50	2,8

NÄITURIVEAD

Näit	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	100,0 km
	tee pikkus (km)				
Tegelik	kiirus (km/h)				
Cupra	59	79	99	119	102,7
Kia	57	77	97	117	101,6
Mini	57	77	97	117	100,2
Peugeot	57	77	97	117	100,3

REHVID

Rehvimoot	Mark ja mudel
Cupra	245/40 R19 94 W Bridgestone Turanza T005
Kia	235/50 R19 103 V XL Michelin Primacy 4
Mini	225/50 R18 99 W XL Continental PremiumContact 6
Peugeot	205/55 R19 97 V XL Michelin e-Primacy

KURVILISTEL TEEDEL SAAB LIIGSE PINGUTUSETA HEAD KESKMIST KIIRUST HOIDA.

ÄÄRITILANTEIDEN ARVOSANA KOOSTUU KOLMESTA OSA-ALUEESTA: VÄISTÖSTÄ, JARRUTUSMATKASTA JA AUTOMAATTISESTA HÄTÄJARRUTUKSESTA.



➤ **Möödumiskatsel** käitub Peugeot rahulikult, kuid ei pääse kurikate vahelt läbi nii suure kiirusega kui sportliku vedrustusega Mini.

OHUOLUKORRAD

TURVALISUS JA TOIMIVUS

Ohtlikus olukorras peaks auto olema kergesti juhitud, loogilise käitumisega ja turvaline nii algajatele kui kogunud juhtidele. Seda ei ole lihtne saavutada, kuid paremal juhul kompenseerivad elektroonilised abiseadmed auto või juhi puudujääke. Ohuolukordade hinne koosneb kolmest osast: möödumiskatses, pidurdusmaast ja automaatsesst hädapidurdusest.

Möödumiskatse

Erinevused rühma autode vahel osutusid suurteks. Tegime katse läbi kahekesi autos, viiekesi autos ja 40 kg liivakotiga. Mini esitus oli igal juhul kõige veenvam. Ka koormaga kaldub kere vaid veidi ja auto käitumist see ei muuda. Stabiilsuskontroll on suhteliselt leebe, ei pidurda kogu kiirust maha, ainult

HINDED	Cupra	Kia	Mini	Peugeot
Ohuulukorrad	9	7	8	8

piirab seda sobival määral. Äkilise rooliliigutuse peale pidurdab stabiilsuskontroll rohkem, rahustades nii järsku suunamuutust. Roolisüsteem toimib kogu katse vältel laitmatult ja auto täidab juhi soove.

Teise koha pärast võistlevad Cupra ja Peugeot. Need käituvad küll erinevalt, kuid saavad katse eest sama hinde. Cupra on pigem juhi jaoks mõeldud auto - see tähendab pisut ülejuhitavat käitumist. Algajat juhti võib see üllata-

da. Stabiilsuskontroll ei lase autol siiski saba ette visata.

Peugeot on alajuhitav ja kaldub rohkem. Kere liikumised on aga rahulikud ja ühekordsed ning asjatult hüplemist ei esine. Väiksema koormaga on esirattaste pidamine parem ja katse läbimine seetõttu tasakaalukam.

Kõige mitmekesisemaid elamusi pakub Kia. Kere kaldub ja väriseb, kere liikumised on kiired. Ebamäärase roolitunnetuse tõttu on raske rooli õigel määral keerata, samas reageerib auto roolile väga erksalt. Kiire ja otsustav rooliliigutus aktiveerib õnneks stabiilsuskontrolli, mis aitab juhi hädast välja.

Pidurid

Kiiruselt 100 km/h pidurdades on jäävad tulemused Cupra 39 ja Mini 41 meetri vahele. Kõik neli käituvad loo-



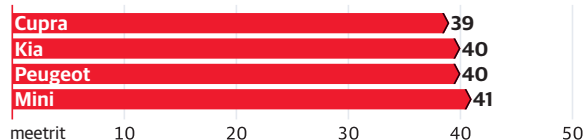
giliselt, kuigi Kia ja Peugeot´ ninad vajuvad madalamale kui Cupral ja Minil. Pedaalitunnetuses on vahed suuremad. Cupra nõuab otsustavat liigutust, sest pedaal liigub raskelt, Peugeot´ l seevastu liigagi kergelt. Mini ja Kia piduripedaali kohta märkusi ei kostnud, ju siis oli tunnetus hea.

Automaatse hädapidurduse toimimine muutis senist järjestust ja võttis Minilt punkti vähemaks, sest AEB puudub. Ees olevast takistusest auto küll hoiatab.

Kia AEB ei vääri kiitust, sest suurim kiirus, millelt automaatne pidurdamine õnnestus, oli tagasihoidlik 40 km/h. Hoiatus tuleb liiga hilja, siiski piisavalt aegsasti takistusest kõrvale pööramiseks.

Peugeot ja Cupra võistlesid omavahel, saades enne takistust pidama veel kiirustelt 60 ja 65 km/h. Sealt edasi Peugeot enam ei püüagi, aga Cupra??? üritas pidurdada ka kiiruselt 70 km/h. See küll ei õnnestunud, kuid kokkupuurke tagajärjed oleksid märksa kergemad kui teiste autodega.

PIDURDUSMAA 100–0 km/h, kuiv asfalt, autos lisaks juhile üks reisija



➤ Sama kiirus, erinevad stiilid. Möödumiskatsel on Kia miinusteks suurem mass ja kõrgem raskuskese. Oma ritta naasmisel ei suuda stabiilsuskontroll taltsutada ülejuhitavust, kuid vähemalt ei lase tagumist otsa ette pöörata.



KÜTUSEKULU JA KIIRENDUS

Kahte laadi kulutused – ja Cupra

Pistikhübridide kütusekulu on üks huvitav asi. Ainult elektrilise abil liikumisest piisab nii mõnelegi igapäevasteks argisõitudeks, aga pikemad matkad toimuvad suuremas osas vedelkütuse jõul. Eks elektrimootor tuleb suuremal kiirusel küll appi, kui akus on veel voolu.

Hindamisel on arvestatud bensiinikuluga ja elektrilise sõiduulatusena. Erinevatele oludele antud kaalud mõjutavad tulemust, aga kõigile ühte meele. Kütusekulu puhul on linna ja maantee osatähtsus 40 ja kiirteel 20 protsenti. Koonddinde arvutamisel on kütusekulu tähtsus 70 ja sõiduulatusel 30 protsenti.

Laadimine

Pistikhübridide akud on tavaliselt väikese mahtuvusega, nii et elektriautodele omast 11 kW laadimisvõimsust kohtab harva, rääkimata siis kiirlaadimisest. Laadimisvõimsus jaotab rühma kaheks: Peugeot´d ja Kiat õnnestub laadida 7,2 kW võimsusega, Mini ja Cupral peab leppima 3,6 kW võimsusega.

HINDED	Kütusekulu			
	Cupra	Kia	Mini	Peugeot
Kütusekulu	9	8	7	8
Kiirendus	9	7	9	8

Tegelikult saab kõigi autode tühjad akud täis laetud 2-3 tunniga. Mõne kilomeetri läbimise tarbeks saab kõiki laadida ka bensiinimootori jõul, Kia peab selleks küll olema Sport-režiimis. See pole tingimata halb võimalus, kuigi kütusekulu suureneb laadimise ajal märgatavalt.

Sõiduulatus elektriga

Akude energiamahutused on üsna erinevad, eriti kui neid võrrelda suhtarvudes. Kõige suurem aku on Kial, kõige tagasihoidlikum Minil. Peugeot ja Cupra kasutavad praktiliselt ühesuuruseid akusid. Sõiduulatuse edetabel pole seega üllatav: Kia teeb teistele pikalt ära nii maanteel kui linnas.

Külma ilmaga käivitab Kia aga sisepõlemismootori, et sees soojem oleks. Kui väljas oli 5 soojakraadi ja kliimaseadmelt oli tellitud 20 kraadi, siis käivitatus mootor maanteel mitu korda. Sisepõlemismootoriga läbitud tee lahutati kogupikkusest ja soojendus lülitati välja. Probleemi kõrvaldamiseks on Kia uuematele mudelitele lisatud kaabiini puhutava õhu elektrisoojendus.

Peugeot ja Cupra valmistasid üllatuse. Sarnastest akudest hoolimata läksid sõiduulatused risti. Linnas pääseb kaugemale Cupraga, maanteel aga Peugeot´ga. Väikese akuga Mini peab teistest varem laadimiskohta otsima. Sõiduulatus on linnas ja maanteel ühepikkune.

Kütusekulu

Kütusekulu numbrid püsivad maanteel sarnastena, kuid linnas hakkavad vahed kasvama.

Cupra omaette. Selle plussiks on teistest väiksem mass, aga muidugi ei saa alahinnata ka Volkswageni kontserni mootoriinseneride oskusi. Tänu voo-

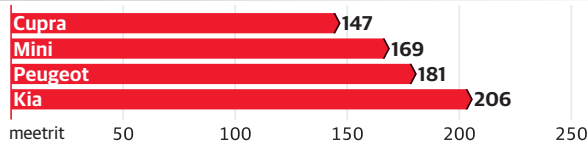
↑ Kia on rühma kõige võimsam ja raskem auto. Pikk sõiduulatus ainult elektriga sõites teeb Kia üsna ökonoomseks, aga nii kütusekulu kui kiirenduse poolest on parim teistest kergem Cupra.



KIIRENDUS 0–100 km/h, kuiv asfalt, autos kaks inimest

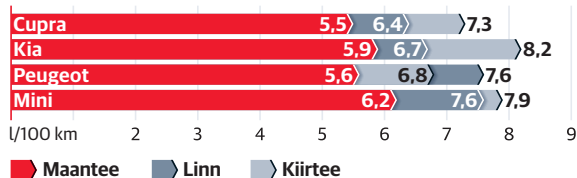


KIIRENDUS 60–120 km/h, kuiv asfalt, autos kaks inimest, hübriidrežiim, käigukast asendis D



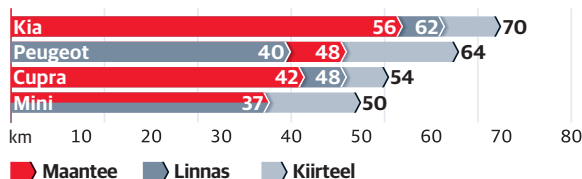
KÜTUSEKULU MAANTEEL

keskmise kiirusega 74 km/h, linnas keskmise kiirusega 40 km/h ja kiirteel keskmise kiirusega 118 km/h



SÕIDUULATUS

elektriga maanteel keskmise kiirusega 72 km/h ja linnas keskmise kiirusega 39 km/h. Välis temperatuur maantee katsel 5°C ja linnakatsel 10°C



lujuonelisele kujule on Cupra kütusekulu mõistlik ka kiirteel, kuigi seal on Peugeot kokkuhoidlikum.

Kia tulemused olid ootuspärased. Aerodünaamilised omadused pole teistega samal tasemel ja eriti selgesti ilmneb see kiirteel. Tagasihoidlikuma kiiruse juures aitab elektrimootor aktiivselt kaasa ja auto läbib pikki löike elektriga, isegi kui aku näitur on nullis.

Üllatav oli Peugeot´ suur kütusekulu linnas. Auto liigub sujuvalt ja tarbib mõõdukalt elektrit, kuid paigast liikumisel ja kiirendamisel, kui energiavajadus on suurem, hakkab bensiinimootor kohe erksasti tööle. Kiirteel õigustab voolujuoneline kuju ennast ja suuremal kiirusel kulutab Peugeot kõige vähem.

Mini on rühma kõige vanem mudel ja jääb selles võistluses viimaseks. Maanteel on lühikesed käigud mineuseks ja ümmarguseks lihvitud telliskivi kuju pole õhuvoolu läbimisel just soodus. Linnas teeb Mini sisepelemismootor kõvasti tööd, sest elektrimootor tuleb appi ainult kergete kiirenduste ajal.

Suutlikkus

Cupra ja Mini on kiirema minekuga, kuigi Kial on kõige rohkem võimsust. Mõõtmiste ajal olid akud laetud üle 50 protsendi, nii et kõik olid võrdses olukorras.

Paigaltstardist on Mini teistest selgesti erksam, käigukast vahetab lühikesed käigud kiiresti läbi. Tänu elektrilisele nelikveole on sõit siiski ühtlane ja sujuv. Kiiruse kasvades kiirendused ühtlustuvad ja Cupra jõuab järele, mõlemal kulub 100 km/h saavutamiseks 6,9 sekundit. Täie jõuga paigast liikudes on Cupral võimsust nii palju, et esirattad kipuvad hüplema. Kõige paremat selgitades eelistasime Cuprat selle parema möödumiskiirenduse tõttu.

Kia ja Peugeot paistavad graafikul laiskadena, kuid nende suutlikkus on liiklusoludes täiesti piisav. Peugeot tõstab kiirendades nina rohkem kui teised, samas kui Kia pingutus jääb kõrvalt vaadates täiesti ilmetuks. Peugeot´ parem möödumiskiirendus toob kõrgema hinde ja Kia jääb selles katsetes viimaseks.



KASUTATAVUS

Lihtne, kui sellele mõtlema ei pea

Kui auto juhitavust mõjutavad mitmed asjad, siis nii on ka kasutatavusega. Kui kõik toimib, siis ei pöörata sellele tähelepanu. Väiksedki puudused kasutatavuses saavad aga isegi rahuliku meelega juhil hiigi laubale ja närvid tõmblesma.

Kasutamise kogemus hõlmab mitte ainult juhtseadmete ja infosüsteemi kasutatavust, vaid sõltub veel paljudest pisiasjadest, näiteks sellest, kui lihtne on autot laadida. Peugeot´ ja Mini projekteerijad on selles osas mõelnud ka pimedas kohmitsevale kasutajale. Mõlemal on laadimisava hästi valgustatud, nii et pistiku saab õiges kohta seada ka hämaruse saabudes.

Cupra laadimisluugi valgustus on kehv. Nõrk valgus on vaid laadimisava servas. Kial on ainsana väike märgutuli, mis teatab värvi muutest, kui kaugel laadimisega ollakse, aga valgustusena see erilist rõõmu ei paku.

Kuna kere puhul on rõhku pandud stiilile, siis tuleb see kasutamisevõimaluste arvelt. Teisest küljest - erilisete vajaduste katteks on pakutud erilisi omadusi.

HINDED	Cupra	Kia	Mini	Peugeot
Kasutatavus	8	7	8	8

Kaugeltki mitte iga autokasutaja ei vaja laste turvaistet, kuid neile peredele, kellele turvahällid ja lasteistmed on argipäev, võivad mõned Mini ja Peugeot´ omadused peavalu valmistada. Mini ukseava on kitsas ja lapseistme tagaistmele seadmine on vaevaline. Ning seejärel hakkab kurtma eesreisija, sest põlved lähevad vastu armatuurlauda. Mini plussiks on esiistme Isofix-kinnitus.

Peugeot´ s on ruumiga üsna sama lugu. Esiiste peab olema päris ees, kui selle taga on televiisorisuurune turvahäll.

Mugavam on lastel ja nende vanematel Cupras ja Kias, neis on kasutatavat ruumi piisavalt.

Minis üllatavad lisaks kitsastele ukseavadele ja uste sisemised lingid.

↑ Mõned toimingud on peidetud menüü mitme hargnemise taha, nii et nende otsimine võib sõidu ajal raskeks osutuda. Peugeot´ ekraani all on kasutamist lihtsustavad nupud, millega saab siduda juhile vajalikumad valikud.

Poolkuu kujuline, eest avatud lingist haaramiseks tuleb ranne keerata üsna ebaloomulikku asendisse.

Puudused hääljuhtimises

Rühma autode infosüsteemid kuuluvad kasutatavuselt keskmiste hulka. Ükski neist pole selgesti teistest parem ja kõik vajavad veidi harjumist.

Lühikese õppetunni järel saab kõigi infosüsteemidega hakkama, aga keerulised menüüid, kliimaseadme juhtimine puutekraani kaudu ja tuimad puutenupud võivad juukseid halliks ajada ka veel mitmeaastase harjutamise järel.

Hääljuhtimise osas rühma autod just ei hiilga. Cupra ja Kia saavad jutust aru vahelduva eduga. Tavalisedki linnanimed tekitavad raskusi, hääldus peab olema selge ja laused grammatiliselt korrektsed. Nii et teekonda planeerides tuleks see autole juba enne startimist ära seletada. Mini ja Peugeot veel väiksemaid keeli ei toeta ning ka prantsuse või inglise keel peab olema täpselt hääldatud.

PUUTEKRAANID

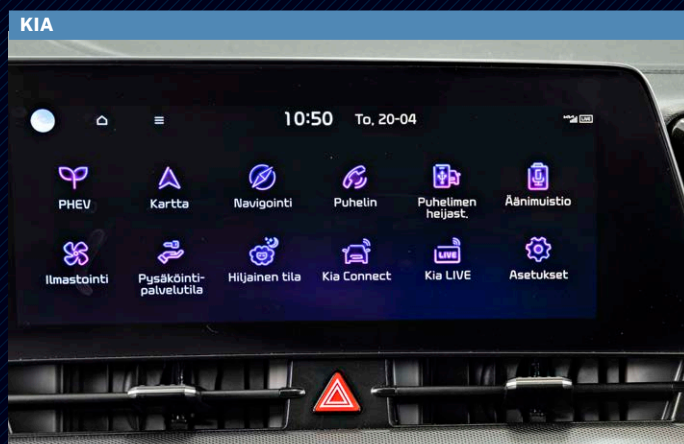
Rühma autode infosüsteemid on toimimiselt ja omadustelt üsna tavalised. Kõigis esineb häid mõtteid, nii et kamba peale kokku võiks saada igati hea kasutajaliidese. Eraldivõetuna nõuavad kõik liiga palju õppimist ja menüüdes ekslemist.

CUPRA



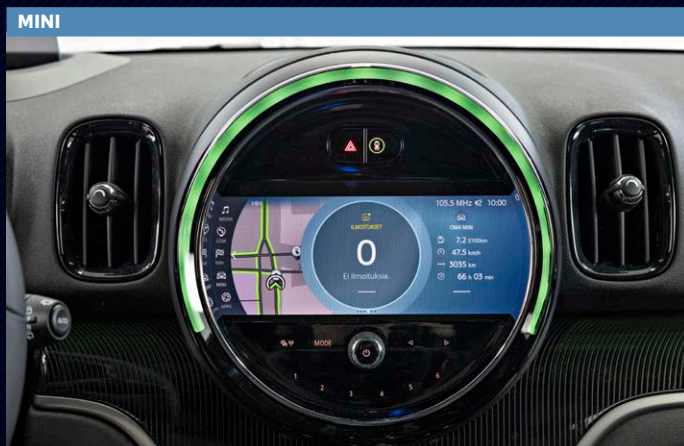
➤ Cupra 12-tolline puutekraan on paigutatud näituritega samale kõrgusele. Kasutatavus pole just tippasemel, sest suur osa toimingutest on menüüde sügavuses. Temperatuuri ja helitugevuse reguleerimiseks on ekraani all puutepaneel, mille kasutamine on sõidu ajal üsna ebakindel. Süsteemil on juhtmevaba Apple Carplay ja Android Auto tugi.

KIA



➤ Kia 12,3-tolline puutekraan on armatuurlaual näituriteploki kõrval. Välimus tundub ehk pisut vanamoelisena, kuid mõningase harjutamise järel on süsteem päris kasutatav. Mõned toimingud on küll peidetud mitmekihilise menüü sügavusse, nendeni jõudmine võtab asjatult palju aega. Ekraani all olevalt puutepaneelilt juhitakse nii kliimaseadet kui multimeediat. Apple Carplay ja Android Auto tugi toimib vaid juhtme kaudu.

MINI



➤ Mini 8,8-tollist ekraani juhitakse kas puudutustega või käigukangi ees asuva kontrolleri abil. Lihtsale kasutatavusele mõeldes on viimane paigutatud liiga madalale. Süsteem on nüüdseks juba üsna vana ning oligi mõeldud eelkõige kontrolleri kasutamiseks, väikestele ikoonidele on sõrmega raske pihta saada. Kliimaseadmel on õnneks säilinud vanamoodne lüliti ja rull-regulaator. Juhtmevaba tugi on vaid Apple Carplay jaoks, Android Autot Mini ei tunnista.

PEUGEOT



➤ Peugeot 10-tolline puutekraan on armatuurlaual näituriteplokist pisut madalamal. Kasutajaliides vajab harjumist, kuid sellega on võimalik toime tulla. Temperatuuri reguleerimine käib puutekraani kaudu. Kasutatavusele aitavad tublisti kaasa viis kiirvaliku nupp ekraani all oleval puutepaneelil; mida need kiirvalikud teevad, seda saab juht oma soovide kohaselt määrata. Juhtmevaba Apple Carplay ja Android Auto tugi on olemas.



KIASSA ISTUTAAN MITA KORKEAMMALLA, MIKÄ HELPOTTAA AUTOON KULKUA.

SISERUUM JA MÜRA

Tuule sosin ja maantee laul

Nagu mõnes muuski valdkonnas, kipub mõte ka sisemüra hindamisel käima seda rada, et ühest küljest nii, aga teisest küljest jälle naa. Auto peamine kasutusotstarve ja isiklikud eelistused mõjutavad seda, kui palju rõhku panna mürale ja selle tämbrile.

Müra või siis täpsemalt selle puudumise eest sai tihedana tunduv Peugeot üheksa punkti. Rehvimüra tõttu on madalamatel kiirustel müra sama palju kui konkurentides. Tehases on autole alla pandud energiasäästlikud rehvid, need on aga oma jäiga konstruktsiooni tõttu üsna häälekad.

Kiiruse kasvades jääb rehvide laul muu müra varju, aga see mürataust on vaiksem kui teistes autodes. Pagasiruum on hästi eraldatud, maantee hääled ei pääse sealtkaudu häirima.

Kia ja Mini teenisid kaheksa punkti. Mõlemas püsib rehvimüra mõõdukates piirides, kuid tuule undamine hakkab valjusti kostma juba 80 km/h juures. Kias on kiirendamisel kuulda ka jõuülekande häält, aga see ei häiri.

Minis on rehvimüra valjem tagaistmel. Pagasiruum ei ole nii hästi tihendatud kui Peugeot'1, seetõttu kostab ka müra selgemini. Rehvimüra on küll

HINDED	Cupra	Kia	Mini	Peugeot
Sisemüra	7	8	8	9
Istmed ja siseruum				
- sõiduasend	9	8	8	8
- tagaiste	8	7	8	8
Pagasiruum	8	9	8	9

kuulda, kuid see on madala tooniga ning kogu helitaust ei mõju väsitavalt.

Cupra sai hindeks seitsme. Kehvema hinde peamiseks põhjuseks on madala profiiliga rehvide ja jäiga runga kaudu sisse kostev rehvimüra. Kõigil kiirustel on müra Cupras kõige valjem, seda nii kõrvaga kuulates kui detsibelle mõõtes.

MÜRA	Helitugevus 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
Cupra	66/67	68/69	68/69	72/72
Kia	65/65	67/67	69/69	71/71
Mini	65/67	68/69	69/70	70/71
Peugeot	65/65	67/67	69/69	70/70

⬆️ Kia tagaistme seljatoe asendit saab muuta päris laias ulatuses. Paljude meelest on iste kõige mugavam, kui seljatugi on võimalikult kaugemale kallutatud, aga kaks püstisemat asendit kasvatavad pagasiruumi mahu 380 liitriini.

Juhikohad

Kõigis neljas on juhi töötingimused üsna sarnased. Cupra teenis sõiduasendi eest ainsana üheksa punkti. Teised olid ühtviisi kaheksa punkti väärilised, aga erinevatel põhjustel.

Cupra plussiks on laiad võimalused iste ja rool enda jaoks sobivasse asendisse seada, aga ka esiistme külgtugi - see kuulub, tõsi küll, lisavarustuse hulka.

Kia iste on teistest kõrgemal, see teeb autosse pääsemise hõlpsamaks. Iste on mugav, kuigi istmepõhi võiks veidi pikem olla.

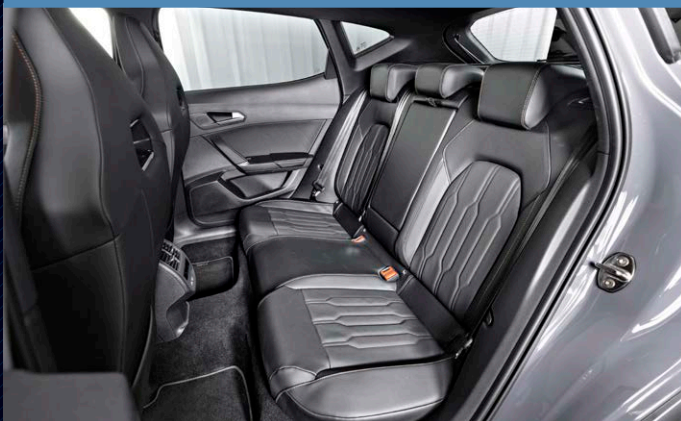
Tumeda sisu tõttu tundub Minis olevat kitsam kui seal on tegelikult. Istme mugavuse ja reguleeritavuse üle pole juhil erilist põhjust kurta. Istmepõhja pikkust saab 4 cm jagu muuta.

Peugeot' esiistmel saab samuti reite tuge 5 cm võrra pikendada. See on igati abiks. Lisaks on Peugeot' seljatugi rühma kõige laiem. Rooli asendi muutmise võimalused on aga teistest napimad ja rool ise kõige väiksem. Häälestusvõimalusi peaks rohkem olema, sest väiksest roolist hoolimata pole reitele just üleliia ruumi.

SISERUUM

Kuigi võrdlusrühma liikmed pole üheski autoklassis otsesed konkurendid, on nende salongid reisijate jaoks head ja ka üllatavalt sarnased. Erinevusi on vaid autosse pääsemise lihtsuses ja sedagi vaid tagaistme osas.

CUPRA



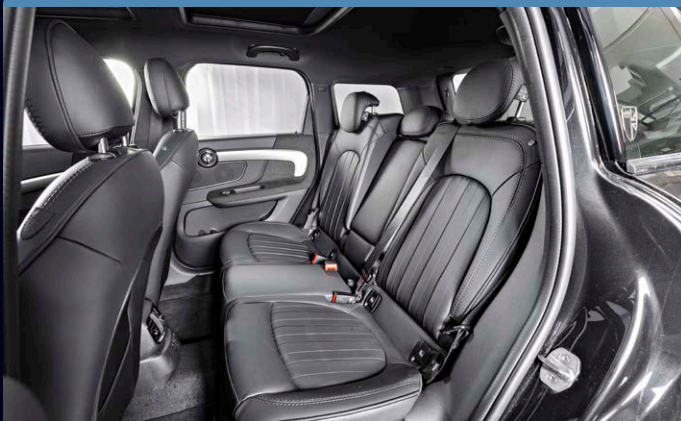
➤ Põlvedele ja varvastele on ruumi piisavalt, reitele võiks tuge rohkem olla. Lai keskunnel ei ole keskel istuja sõber. Samas, kolme reisija korral käivad äärmistel pead vastu laepolstrit, aga see on pehme ja nõgus.

KIA



➤ Seljatoe saab seada kolme asendisse – mugavast kuni ebaloolumulikult püstiseni. Põlveruum on üllatavalt napp. Reietugi puudub ja istmepõhi jääb lühikeseks. Kolmas reisija teeb elu ebamugavaks, äärmised peavad arvestama seljatoe servade survega.

MINI



➤ Keskmine koht on kõva ja kõrge, nii ei jää kolme täiskasvanu õlad samale joonele. Seljatoe kallet saab muuta, kõige püstisem asend on kõige mugavam. Reietugi jääb napiks. Põlvedel ja varvastel on ruumi piisavalt.

PEUGEOT



➤ Äärmistel kohtadel on reietuge küllaga ja pehme iste on mugav. Põlveruumi on ohtrasti ja varbad mahuvad esiistme alla. Kere voolujoonelisele kujule vaatamata on pearuumi piisavalt.



PAGASIRUUM

Pagasiruumides on erinevusi rohkem. Kõige vähem mahub Minisse ja kõige rohkem Peugeot'sse. Kia tagaistme seljatoe püstisemasse asendisse seadmine annab vajaduse korral liitreid juurde, nii et ruumi on rohkemgi kui Peugeot's, aga istumisasend on siis ebamugav.

CUPRA



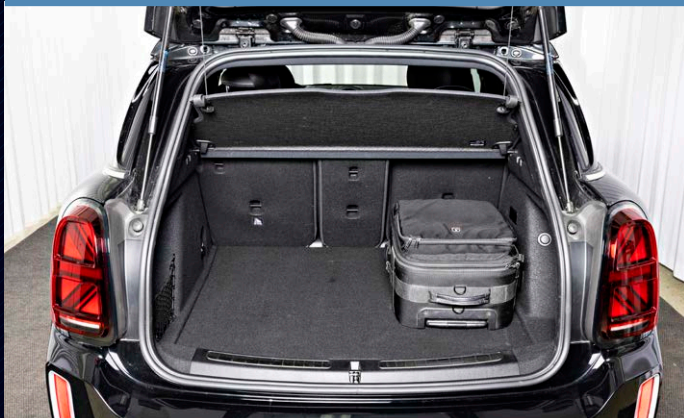
➤ Cupra napivõitu pagasiruumi mõlemas taganurgas on süvendid, kotikonkse on lausa neli. Olemas on ka suusaluuk, pistikupesa ja neli koormasidumisaasa. Valgustus jääb nõrgaks, sest lamp on vaid ühes küljes.

KIA



➤ Kia rattakoopad võtavad ruumi vähemaks ja valgustus on nõrk ning muu varustus pole samuti paremate tasemel. Selgepiiriline ruum on aga rühma suurim. Põhjalaadi all on koht laadimisjuhtmele, nii ei satu see muu pagasi hulka.

MINI



➤ Mini pagasiruum on rühma väikseim. Valgustus on hea. Pagasiruumis on neli koormasidumisaasa, kaks kotikonksu ja pistikupesa - selle kaas pole kuhugi kinnitatud ja nii võib see kergesti kaduda. Põhjalaadi all on koht laadimisjuhtmele.

PEUGEOT



➤ Peugeot' suures ja selgepiirilises pagasiruumis on hea valgustus ja mõlemas küljes kotikonksud. Ühes küljes on veniv võrktasku ja teises kummipaelad väikeste kergete asjade jaoks. Tagaistme seljatoes on suusaluuk. Põhjalaadi all on koht tööriistadele.



TULED JA NÄHTAVUS

Neli ettekujutust laternatest

Kohanevad LED-matriksid on põhivarustuse laternateks Kia ja Peugeot' l. Minil on need lisavarustuses. Ostjate hulgas need eriti populaarsed ei ole, aga võrdsete võimaluste huvides tegime oma mõotmised just nendega. Mini põhivarustuse laternaid pole me uurida saanudki.

Paari aasta eest polnud Cuprat ostes võimalust laternaid valida, "Full LED" oli ainus võimalus. Tänavuste autodele pakub valmistaja oma esimesi matrikslaternaid, nendega me katseid tegimegi. Cupra oli ka lisavarustusega rühma odavaid, nii oli nende kasutamine õigustatud.

Mõõdetud ja sõidetud

Mõõtmiste kohaselt on Mini ja Peugeot' valgusvoog parem kui Cupra või Kia oma. Nii Minile kui Peugeot' le on laternad valmistanud AL (Automotive Lighting) ja lähituledes ongi sarnasusi. Näiteks ulatub valgusvihk üle vasaku teeserva - Peugeot' l on see küll märgatavalt laiem. Sarnane on ka "lohk" vastassuunalise sõidurea kohal. Peugeot' valgusvihk on laiem kogu ulatuses, aga otse auto ees oleva valgustamiseks kuluksid ära Minil kasutatud nurgatuled.

HINDED	Cupra	Kia	Mini	Peugeot
Tuled ja nähtavus	7	7	8	8

Ka Kia lähituled on väga laiad, kuid jäävad lühikeseks. Teisest küljest pole Kia rühma ainsana lähitulede valgusvihi piiiril häirivalt mõjuvat värvilist virvendust.

Cupral on valikus kahed laternad, kuid lähitulede osas on tulemus väga sarnane. Valgusvihk on teistest kitsam, kuid tänu nurgatuledele on otse auto ees olevat järskudes kurvides hästi näha. Kohakaasluse alusel ka nurgatulede ülesandeid täitvad udu- tuled on paigutatud rohkem kui 60 cm kõrgusele, nii valgustavad need suuremat ala.

Kaugtulesid eelistades

Kohaneva kaugtulede automaatikaga varustatud autod kasutavad lähitulesid valgustatud piirkondades või väikese kiiruse korral, nii on nende täht-

sus vähenenud ja laternate hindamisel on rõhk läinud kaugtuledele.

Kõige laiem, ühtlaste piirjoontega valgusvihk on Peugeot' l. Valgust piisab ka kurvides, kuid mitte kõrgusse, nii jääb mägisel teel mägisel teel nähtavus lühemaks.

Mini valgusvihk on eriti lai kuni saja meetri kauguseni, siis kitseneb kiiresti ja tipp katab vaid otse ees olevat teed. Valgusvihi kõige laiemas kohas on näha sinist virvendust.

Kia kaugtulede selgepiiriline, neljakandiline valgusvihk jätkab laiade lähitulede alustatut, kuid saja meetri kohal hakkab valgustugevus hääbuma. Otse auto ees on valgus liigagi hele ja valgusvihi küljed on ehk asjatult järsud. Kurvides ei saa teeäärsed pöösad piisavalt valgust ja laskumistel vähendab valgusvihi horisontaalne piir nähtavust.

Cupra põhivarustuse laternate puhul on see madal horisontaalne piir kõige tülilik omadus. Matrikslaternatega on asi parem, aga matriksi sektori vahele jäävaid tumedamaid püstjooni on tõusudel ja metsa taustal liiga selgesti näha, eriti just vasakul pool. Kaugtuled on lähituledest heledamad, seetõttu tekib mägisel lõikudel teele

➔ Peugeot' ja Mini laternad on väga erinevad, kuigi mõlema valmistajaks on AL. Mõõtmistulemused ja laternate toimimises on sarnasusi, kuid ka erinevusi.

➔ Oma laternavõrdlustes määrame viie luksi piirini ulatava valgusvihi kuju. Pealtvaates pole näha, kuidas jaotub valgus tasasest teepinnast kõrgemal. Et nii ei saa laternate toimimisest täit ülevaadet, tuli esile, kui jälgisime, kuidas Cupra sõidu ajal teed valgustab.



← Cupra mitmetoimeline (parktuled, päevatuled, suunatud) LED-riba on margile omaselt teravate nurkadega. Lähituledele on lääts ja kohanevatele kaugtuledele kaks reflektorit. Põhivarustuse laternatel on need veidi teistsugused, aga muid erinevusi ei ole. LED-udutuled toimivad ka nurgatuledena. Laternapesu puudub mõlemal laternatüübil.

← Kia bumerangi kujuga LED-riba on parktulede eest, kuid läheb sõites heledamaks ja on päevatuledeks. Suunatud LEDid on laternatest kõrgemal. Pealt lamedatest läätsedest ülemine on lähituledele, nende põledes on "rambivalgusena" väikese võimsusega põlemas ka kohanevad kaugtuled. Nurgatulesid ja laternapesu ei ole.

← Minile omane kaarjas suunatuuli ääristab kogu laternat. Sama LED-riba toimib ka park- ja päevatuledena. Sõidutuledele on kaheitoimeline maatriklääts, mille ääres on kaugtulede toeks veel kolm väikest lääts. Laterna siseservas on veel eraldi nurgatuli. Laternapesu ei ole.

← Peugeot' mitmetoimeline LED-riba näeb välja nii, nagu oleks küünega kraapinud, aga nii on see olnud ka mõne varasema Peugeot' puhul. Sõidutulede pealt siledad läätsed on kõrvuti. Ülemine on lähitule jaoks, nende kasutamise ajal põlevad sisemised, kaugtulede maatrikläätsed väikese võimsusega. Nurgatuled ja laternapesu puuduvad.

põikriip. Üldse võiks valgus teepinnal ühtlasemalt jaotuda ja kaugemale ulatuda.

Automaatikaga pimeduses.

Kaugtulede automaatika aktiveerimises on erinevusi. Peugeot' 1 piisab sellest, et tulede lüliti on asendis Auto, kuid teised vajavad iga käivituse järel meeldetuletust. Tõsi küll, kui Peugeot' juht tahab automaatikalt käsitsejuhtimisele üle minna, tuleb tal tulede lüliti keerata.

Millal kaugtuled süttivad, sõltub kiirusest ja välisvalgusest. Mida väiksemal kiirusel tulede süttivad, seda parem. Kia saab selle kiiruse ise paika panna, kõige madalam võimalus on 20 km/h. Mini ja Peugeot' 40 km/h on ehk liiga kõrge.

Hämaruse saabumisele reageerivad kõik erksalt, mis aga teisest küljest tähendab teatud otsustamatust ja tulede edasi-tagasi lülitamist, kui taevast vahepeal selgemaks läheb.

Kui looduslik valgus on otsa saanud, jääb uurida, kuidas automaatika jagab kaugtulede valgust teele ja ümbrusele. Seoses muu liiklusega tuleb uurida kohaneva automaatika reageerimiskiirust valguse osalisel varjamisel, et see teisi

ei pimestaks, aga ka seejärel täisvõimsuse kasutusele võtmisel.

Automaatika tegemisi mõjutab ka tee tüüp. Kiirteel kasutab Mini kaugtulesid kõige kitsimalt. Samas põlevad selle kaugtuled ka valgustatud teel, kui kiirus on üle 90 km/h. Kia saab ka selle kiiruse ise määrata.

Eessõitja taga toimub valguse varjamine kõigis neljas sujuvalt, aga kui kiirus langeb alla 70 km/h, läheb Mini üle lähituledele.

Eessõitja märkamisel on reaktsioon üldiselt liigagi tundlik ning kuigi see sõltub maastikust ja eessõitja kiirusest, varjatakse sageli ära asjatult suur osa valgusvihi laiusest ja pikkusest. Kui eessõitja tagatuled enam ei paista, võtab Mini kaugtulede täisvõimsuse käiku samm-sammult ja Peugeot' kombel viivitusega.

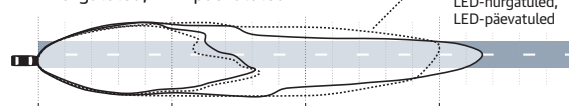
Vastutulijate ja möödumistega saab automaatika suhteliselt lihtsasti hakkama.

Cupra võtab ainsana peegeldavate teeviitade ja liiklusemärgide kohal laternate võimsust vähemaks. Tõsi, siis jääb ka teele vähem valgust.

Ainult Peugeot' 1 põlevad tagatuled koos päevatuledega.

Cupra Formentor: kohanevad LED-laternad

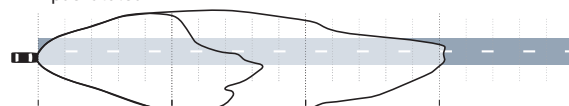
LED/LED, Valeo, ref. 25
LED-nurgatuled, LED-päevatuled



LED-laternad
LED/LED,
Valeo, ref. 25,
LED-nurgatuled,
LED-päevatuled

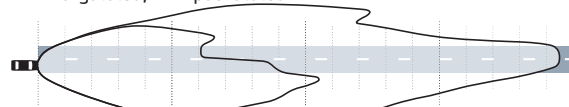
Kia Sportage: kohanevad LED-laternad

LED/LED, Mobis, ref. 12,5
LED-päevatuled



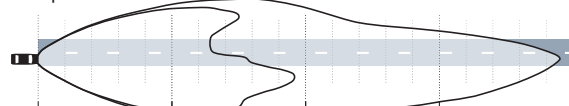
Mini Cooper Countryman: kohanevad LED-laternad

LED/LED, AL, ref. 37,5
LED-nurgatuled, LED-päevatuled



Peugeot 408: kohanevad LED-laternad

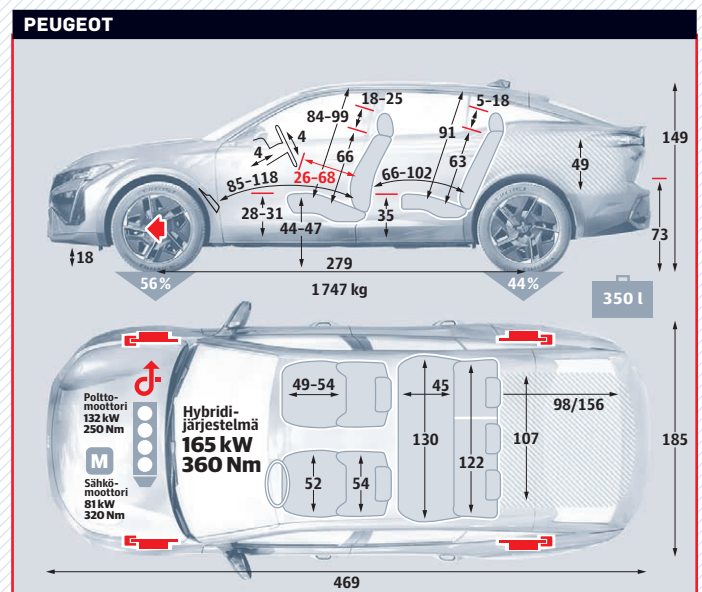
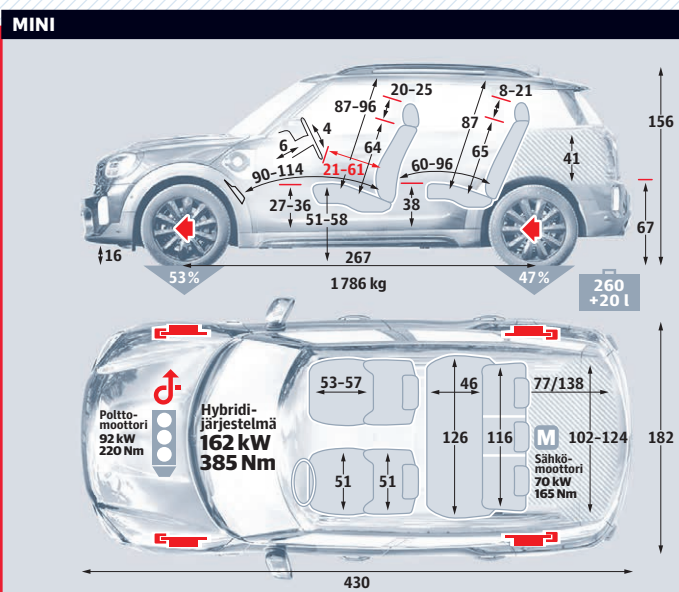
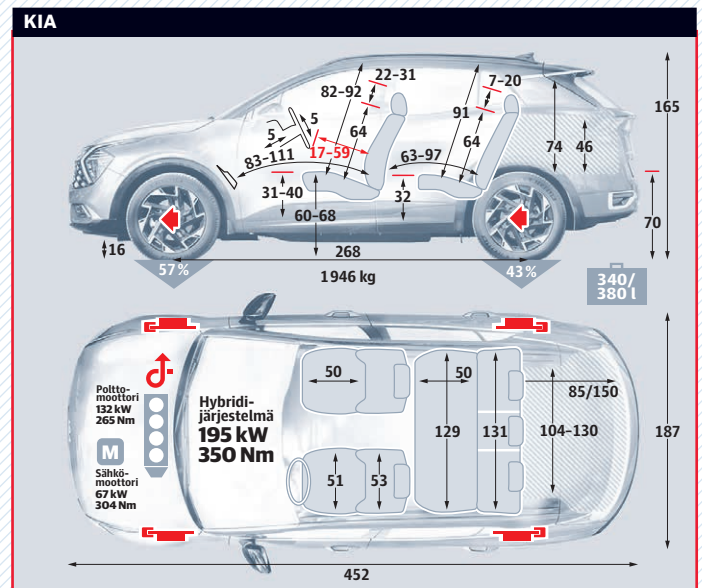
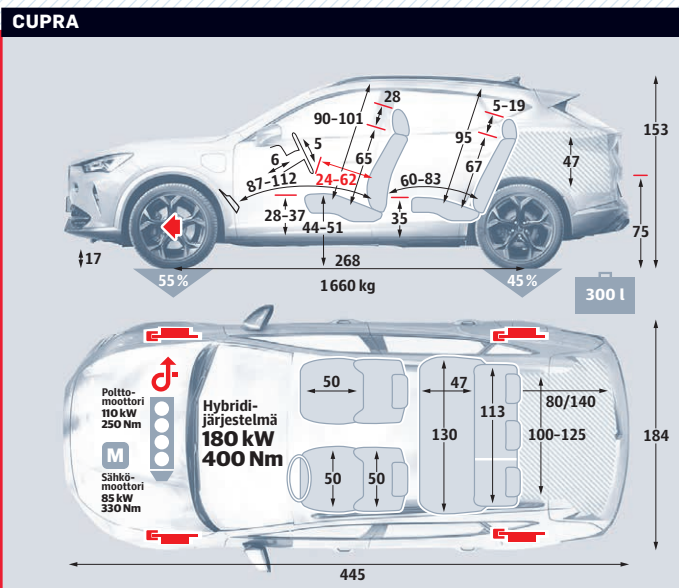
LED/LED, valmistaja: AL, ref. 20
LED-päevatuled



meetrit 50 100 150 200
Möödetud 17 m kauguselt, piirika 5 luksit

MÕÖDUD

Telgede vahe on auto üks tähtsamaid mõõte. Testirühma kolmel autol on see praktiliselt sama: 267-268 cm. Erandiks on Peugeot, mille telgede vahe on paarkümmend sentimeetrit pikem. Konkurentidest pikem kere on andnud võimaluse teha siluett sentimeetrite kaupa madalamaks, seejuures neile ruumikuses kaotamata. Mini salong on teistega võrdväärne, kuid pagasiruum jääb lühikese tagaosa tõttu väikseks.





Kokkuvõtteks

■ Võrreldud autodele on raske leida ühist nimetajat. Tasseomantia – see on teelehtede pealt ennustamise ametlik nimetus – põhjal võime oletada linnamaasturite populaarsuse vähenemist. Kõigil rühma autodel on küll suurem kliirens kui tavalistel sõiduautodel, kuid ainult Kia on puhastverd linnamaastur. Cupra ja Peugeot on uue, voolujoonelisema stiili ettekuulutajad. Ning Mini on ikka Mini.

Peugeot võttis veenvate tulemustega testivõidu. Stiilne välimus ei tulnud kahjuks ühelgi katsel.

Cupra on põhimõtteliselt Peugeot' sarnane, ainult sportlikuma häälestusega. Ühine on seegi, et kiirteel on rühma madalamad Cupra ja Peugeot teistest kokkuvõttehoidlikumad.

Mini on suurepäraselt juhitud, see paneb juhi kurvilisemaid teelõike ootama. Prae-

guse Mini mudeli aeg hakkab siiski otsa saama, nii et mõnes osas pole see enam konkurentide tasemel. Eriti käib see kütusekulu ja puuduvate elektrooniliste abiliste kohta.

Kia jäi viimaseks, seda just linnamaasturile omaselt suure massi ja kõrgema raskuskeskme tõttu. Samas, tänu oma klassikalisele nelikveole võib just see nii mõnegi jaoks parim valik olla.



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

Kasutatavus: Varustuse, juhtseadmete ja -liideste kasutusomadused.

Istmed ja siseruum: Istmete seadistamisvõimalused, juhi sõiduasend, juhtseadmete kättesaadav-

us, 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 soojendusüsteemi 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 konkreetsetes autoklassis.

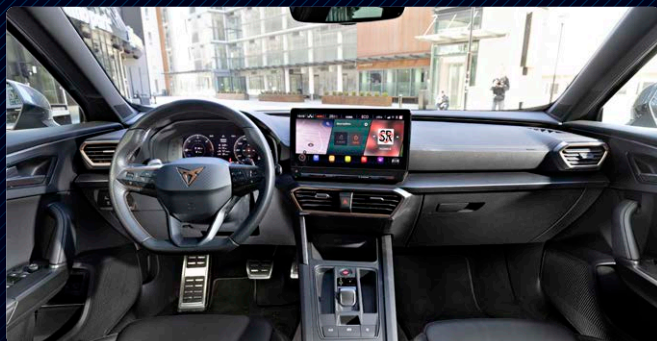
HINDED	Osakaal (%)				
	Cupra	Kia	Mini	Peugeot	
Maanteesõit	15	8	7	8	9
Linnasõit	10	8	8	9	9
Ohuolukorrad	10	9	7	8	8
Kütusekulu	15	9	8	7	8
Kiirendus	5	9	7	9	8
Kasutusmugavus	10	8	7	8	8
Istmed ja siseruum					
- sõiduasend	5	9	8	8	8
- ruumi tagaistmel	5	8	7	8	8
Pagasiruum	5	8	9	8	9
Müratase	5	7	8	8	9
Kasutuskulud	5	7	7	8	9
Tuled ja nähtavus	10	7	7	8	8
Koondhinne	100	8,2	7,5	8,0	8,4

KOKKUVÕTTED Moekad pistikhübridid



PEUGEOT 408 GT Hybrid 225

Hind: 53 000 € (408 alates 32 400 €)



CUPRA Formentor VZ 180 kW e-Hybrid

Hind: 43 840 € (Formentor alates 31 440 €)

SÕIDUOMADUSED

Peugeot on väga hea näide juhitavuse ja mugava vedrustuse ühendamisest. Auto on suunakindel ja hea roolitunnetusega, ainult elektroonilise reavalvuga, ainult elektroonilise reavalvuga,

ri peaks välja lülitama. Peugeot neelab kilomeetrid vaikselt, selle juht saabub tuhande kilomeetri pikkuselt matkalt värskemana kui teised.

MÕÕTMISED

Peugeot on oma suutlikkuse poolest rahulikum kui Cupra ja Mini. Kiaga läheb paigaltstardist kiirendus samas taktis, aga möödumiskiirendusel on kergem ja voolu-

joonelisem Peugeot parem. Kiirteel on Peugeot kütusekulu teistest väiksem.

RUUMIKUS

Meie võrdlustesti ajal pälvis Peugeot tavatult palju tähelepanu. "Kas see on Maserati?" oli vaid üks esitatud küsimustest. Stiilne välimus ei tulnud ühelgi alal kah-

juks - kui mitte arvestada, et üle 180 cm pikkustel reisijatel napib tagaistmel pearuumi. Pagasiruum on rühma suurim.

KASUTATAVUS

Peugeot' l on õnnestunud leida avarale pereautole hämmastavalt stiilne pakend. Tagumiste uste avad võivad algul tunduda rasketikasutatavatena, aga kui harjuta-

da, mahuvad neist sujuvalt sisse nii inimesed kui lasteistmed. Miniatuurne rool ja üle selle küündiv näituriplakk on asjad, mis mõnele meeldivad, mõnele aga mitte.

■ Peugeot 408 on prantslasliku sarmi kehastus. See on suurepärase juhitavusega, sobivalt mugav ja parajalt avar - stiilist rääkimata.

HEA

- Juhitavus
- Vaikne

HALB

- Kallis rehvimoot

★★★★

8,4

Cupra on mõnes mõttes nagu Peugeot' sportlikum koopia. Auto reageerib roolile kiiresti, sellega on lõbus kurvilisi teelõike läbida. Paraku kaasneb täiusli-

ku juhitavusega tugev rehvimüra, jäik rung laseb madala profiiliga rehvide laulul reisijateruumis kõlada.

Cupra on rühmas kõige suutlikum, aga ka kõige ökonoomsem. Elektriline sõiduulatus pole just kiiduväärt, aga tugeva sisepelemismootori, efektiivse topelt-

siduriga automaatkäigukasti ja voolujoonelise kere koostöö aitab ka bensiiniga pikki maid sõita. Oluline tegur on ka teistest kergem kaal.

Voolujoonelist siluetti vaadates ei arvaski, et Cuprasse mahub neljakesi lahedalt ära. Just tagaistmel on kahele üllatavalt palju ruumi. Veel väiksem paga-

siruum on ainult Minil, aga Cupra maine polegi seotud suurte ja raskete asjade vedamisega.

Nagu Mini, pakub ka Cupra sõidurõõmu eelkõige juhile. Ei maksa ennast küll sellest petta lasta, sest näiteks lasteistme tagaistmele seadmine on lihtsam kui

rühma teistes autodes. Volkswageni juurtega infosüsteem ei tundu just kõige kasutajasõbralikumana, aga ajapikku saab selle kasutamise selgeks.

■ Cupra on samapalju hispaanlane kui Peugeot prantslane. Autode projekteerimisel on kompromissid vältimatud, aga Cupra nendega kaugelt ei lähe.

HEA

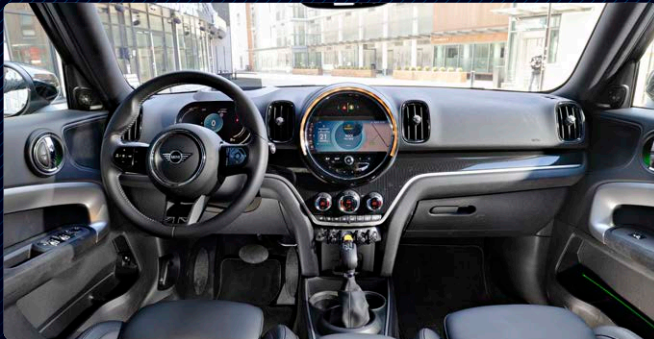
- Suutlikkus
- Ökonoomsus

HALB

- Rehvimüra
- Laternad

★★★

8,2



MINI Cooper Countryman SE ALL4 Maximise PHEV

Hind: 52 270 € (Countryman alates 30 445 €)

Mini on rühma teine sportliku stiili esindaja. Vedrustusel õnnestub edukalt varjata, et sõidukil on kaalu ligi 1800 kg. Auto kuulab täpselt rooli, läheb just sinna,

kuhu juht soovis. Tüübikinnitus pärineb varasemast ajast, seega puuduvad mõned kaasaegsed elektroonikaseadmed.

Reibas Mini püsib kiirendades Cupra kõrval kiiruseni 100 km/h, seejärel läheb aga voolujooneline hispaanlane ette. Rehvimüra on Minis päris tugev, aga see on ma-

dalama tooniga kui Cupras. Kiiruse kasvades tõuseb tuule undamine peamiseks müraallikaks.

Mini salong on üllatavalt avar ka viiele inimesele. Tume polster ja mälestus algupärasest Minist viivad vaelejälgedele, aga mõõdulint ja istumiskatsed toovad tõe välja.

Pagasiruum on rühma väikseim, aga samas on Minil kõige praktilisem lahendus laadimisjuhtme paigutamiseks.

Mini on oma iseloomuga auto, mis ei püüagi olla lahenduseks kõigile argistele tegemistele. Ukseavad, eriti taga, pole just suured, aga kui õnnestub end sisse

poetada, siis ruumi jätkub. Mini on eelkõige juhile mõeldud auto, omast kohast kinnitab seda ka laadimispesa nutikas valgustus.

■ Mini selle põlvkonna aeg on lõpule lähenemas, aga Mini olemuse algne idee pole oma võlu kaotanud.

HEA

- Juhitavus
- Suutlikkus

HALB

- Kütusekulu
- Pagasiruum (mõnel juhul)

★★★

8,0



KIA Sportage 1,6 T-GDI AWD Plug-In Hybrid GT-Line

Hind: Plug-In-versiooni Eesti hinnakirjas hetkel ei ole
Sportage alates : 25 990 €

Kia on linnamaastur kõigi oma heade ja halbade külgedega. Teistest raskema ja kõrgemana pole see nii hästi juhitud kui konkurendid, vastukaaluks on see

avar ja pääseb nelikveolisena in-nagi, kuhu mõni teine ei pääse. Juhitavuse osas sai Kiale saatuslikuks see, et ta sattus kokku väga kõvade vastastega.

Kia on rühma võimsaim, aga ka raskeim. Kiirendus on argioludes piisav, aga teised on nobedamad. Kia head jõuülekannet näitab see, et massile ja õhutakistu-

sele vaatamata püsib kütusekulu tagasihoidlikuna. Pikk sõiduulatus elektriga on selge pluss.

Siseruum on rühma suurim ja kuna tagaistat saab seada kolme asendisse, saab ruumi ka kõige mitmekesisemalt kasutada. Nelikveo jõuülekande mahutamiseks

seks on põrand kõrgemal, nii pole reisijate käsutuses kogu seda kõrgust, mis väljast vaadates paistab kerel olevat.

Kias on teistest rohkem väikesi kasulikke üksikasju nagu näiteks peatugi, kotikonksud tagaistmete küljes ja USB pistikupesad. Sportage'i projekteerijad on

mõelnud pigem pere argivajadustele kui juhi rõõmustamisele.

■ Kia on selles rühmas vaikne rühkija, kes teeb oma töö usaldusväärselt ära ka halval päeval või kehva ilmaga.

HEA

- Sõiduulatus elektriga
- Pagasiruum

HALB

- Käitumine ohuolukordades
- Laternad

★★

7,5