

LAURI AHTIAINEN, AIMO NIEMI
JA ROBERT KOISTINEN

ABITÖÖD: VELIMATTI HONKANEN

FOTOD: MIRVA KAKKO, LAURI

AHTIAINEN JA VELIMATTI

HONKANEN

- Hyundai Ioniq 6 AWD 325 hj
- Kia EV6 GT
- Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+
- Nio ET5 90 kWh
- Nio ET7 90 kWh
- Porsche Taycan Sport Turismo
- Tesla Model 3 Performance
- Tesla Model S Plaid Track Pack
- Xpeng P7 Performance Wing Edition

VÖRDLUSEKS

- Honda Civic Type R

ELEKTRILINE



Hiina, Korea, Saksamaa ja USA elektriautod kohtuvad ringrajal. Eriti huvitav oli uurida, kuidas uued hiinamaised autod toime tulevad.

MAAVÕISTLUS



TEHNIKA	Hyundai Ioniq6 AWD 325 hv	Kia EV6 GT	Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+	Nio ET5 90 kWh	Nio ET7 90 kWh
Mõõdud ja massid					
Pikkus, m	4,855	4,695	4,964	4,790	5,101
Laius, m	1,880	1,890	1,906	1,960	1,987
Kõrgus, m	1,495	1,545	1,492	1,499	1,509
Telgede vahe, m	2,950	2,900	3,120	2,888	3,060
Rööbe e/t, m	1,635/1,644	1,623/1,632	1,648/1,648	1,685/1,685	1,668/1,672
Tühimass, kg	2 020-2 096	2 185	2 525	2 215	2 454
Täismass, kg	2 520	2 610	3 095	2 690	2 900
Akad					
Energiamahutavus bruto/neto, kWh	77,4/ei teatud	77,4/ei teatud	109,6/90,6	100/90	100/90
Jahutus	vedelik	vedelik	vedelik	vedelik	vedelik
Elektrimootor					
Mootorite arv/veoskeem	2/nelikvedu	2/nelikvedu	2/nelikvedu	2/nelikvedu	2/nelikvedu
Tüüp ees	püsिमagnetiga sünkroonmootor	püsिमagnetiga sünkroonmootor	püsिमagnetiga sünkroonmootor	induktsioonmootor	püsिमagnetiga sünkroonmootor
Tüüp taga	püsिमagnetiga sünkroonmootor	püsिमagnetiga sünkroonmootor	püsिमagnetiga sünkroonmootor	püsिमagnetiga sünkroonmootor	induktsioonmootor
Koguvõimsus, kW (hj)/p/min	239 (325)	430 (585)	505 (687)	360 (490)	480 (653)
Moment, Nm/p/min	605	740	1000	700	850
Käigukast	üheastmeline	üheastmeline	üheastmeline	üheastmeline	üheastmeline
Laadimine					
AC-laadija max võimsus, kW (käikude arv x A)	10,5 (3x16)	10,5 (3x16)	11 (3x16)	11 (3x16)	11 (3x16)
Max kiiralaadimisvõimsus, kW	240	240	170	140	140
Rehvid					
Rehvimõõt ees	245/40 R20	255/40 R21	265/35 R21	245/40 R20	245/45 R20
Rehvimõõt taga	245/40 R20	255/40 R21	295/30 R21	245/40 R20	245/45 R20
Velgede mõõt ees/taga	8,5J x 20	8,5J x 21	9,5J x 21/10,5J x 21	ei teatud	ei teatud
Dünaamika					
Tippkiirus, km/h	185	260	240	200	200
0-100 km/h, s	5,1	3,5	3,3	4,0	3,8
WLTP-energiakulu, l/100 km	15,1	22,7	20,2	18,6	19,0
Läbisõiduulatus (WLTP), km	583	406	526	456	580

1) 45 kW andva Dynamic Plus-paketiga, 2) Track Package-varustusega

X peng? Nio? Mis need veel on? Elektriautode ringrajapäev algas imestamisega. Xpengiga polnud me varem kokku puutunud, mõne Nioga olime siiski proovisõitu teinud. ET5, mis näeb väga Tesla Model 3 moodi välja, on huvipakuv sellegi poolest, et on saadaval ka universaalkerega. Algse kava kohaselt oleks pidanud osalema ka BYD Han. Liikused kuulujutud, et firma loobus, kuna üks Skandinaavia autoajakiri oli avaldanud sellest kriitilise arvustuse. Hiinlaste ümber kogunes kuus tuttavamat marki.

Hyundai sportlik Ioniq 5 N jõudis esitluseni alles juunis, seetõttu osales võrdluses pigem ökonoomsusele rõhuv uus Ioniq 6. Ringraja mõttes pakkus enam huvi teine korealane, Kia EV6 GT, mis on Hyundai-Kia kontserni esimene tõeliselt sportlik elektriauto.

Mercedes-AMG EQE oli mullu esindatud mudeliga 43, nüüd olid kõrged ootused äkilisema mudel 53 suhtes.

Porsche Taycan oli mullune võitja. Laia skaala kiirem on oma võimeid näidanud, nüüd oli kohal kõige aeglasem variant. »





Porsche Taycan Sport Turismo	Tesla Model 3 Performance	Tesla Model S Plaid Track Package	Xpeng P7 Performance Wing Edition
4,963	4,694	5,021	4,888
1,966	1,849	1,987	1,896
1,395	1,443	1,431	1,450
2,900	2,875	2,960	2,998
1,710/1,694	1,580/1,580	1,690	1,615/1,621
2 050	1 919	2 265	2 180
2 795	2 232	2 629	2 600
79,2/71 vedelik	ei teatatud/75 vedelik	n. 100/n. 95 vedelik	86,2/82,7 vedelik
1/tagavedu	2/nelikvedu	3/nelikvedu	2/nelikvedu
-	induktsioonmootor	püsimagnetiga sünkroonmootor	püsimagnetiga sünkroonmootor
püsimagnetiga sünkroonmootor	püsimagnetiga sünkroonmootor	2 x püsimagnetiga sünkroonmootor	püsimagnetiga sünkroonmootor
300 (408)	350 (476)	750 (1 020)	348 (473)
345	660	ei teatatud	757
A2	üheastmeline	üheastmeline	üheastmeline
11 (3x16)	11 (3x16)	11 (3 x 16)	11 (3 x 16)
225	250	250	175
265/35 R21	235/35 R20	285/35 R20	245/45 R19
305/30 R21	235/35 R20	305/30 R20	245/45 R19
9,5J x 21/11,5J x 21	9J x 20	10J x 20/11J x 20	ei teatatud
230	261	322	200
5,4	3,3	2,1	4,1
19,6	16,5	18,7	17,6
444	547	600	505

Honda Civic Type R	TEHNIKA
	Mõõdud ja massid
4,594	Pikkus, m
1,890	Laius, m
1,401	Kõrgus, m
2,734	Telgede vahe, m
1,625/1,623	Rööbe e/t, m
1 480	Tühimass, kg
1 800	Täismass, kg
	Sisepõlemismootor
R4, bensiin	Tüüp
1 996	Töömaht, cm ³
turbo	Ülelaadimine
242 (329)/6 500	Võimsus, kW (hj)/p/min
420/2 200-4 000	Moment, Nm/p/min
	Jõuülekanne
esivedu	Veoskeem
M6	Käigukast
	Rehvid
265/30 R19	Rehvimõõt ees
265/30 R19	Rehvimõõt taga
9,5J x 19	Veljemõõt ees/taga
	Dünaamika
275	Tippkiirus, km/h
5,4	0-100 km/h, s
8,2	WLTP-kütusekulu, l/100 km





Tesla Model 3 Performance pakub suurt suutlikkust suhteliselt madala hinna eest ja sama võib tegelikult öelda ka kallima Model S Plaidi kohta.

Ringraja ääres oli ka valge Honda Civic Type R. Isegi mitte hübriid, jõuallikaks lihtsalt turboülelaadimisega sisepõlemismootor. Samas on Type R Honda üks parimatest esiveolistest sportautodest ja sobis seetõttu elektriautodega võrdlemiseks väga hästi.

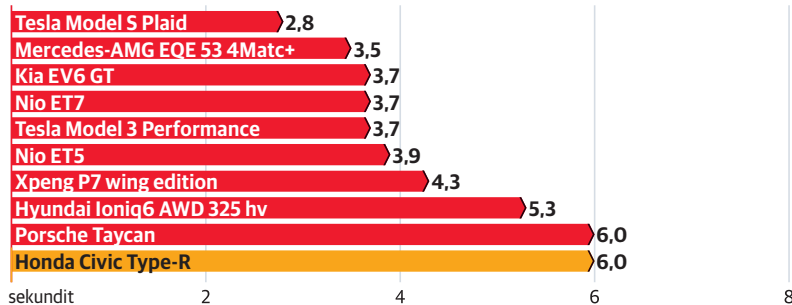
Testiprogramm oli varasematest aegadest tuttav: kõigepealt 0-100 km/h kiirendus, siis kolm kiiret ringi Knutsu torpi rajal. **TM**

REHVID	Rehvimõõt		Mark ja mudel
	ees	taga (kui erineb)	
Hyundai Ioniq 6 AWD 325 hv	245/40 R20 99T		Pirelli P Zero
Kia EV6 GT	255/40 ZR 21 102Y		Michelin Pilot Sport 4 S
Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+	265/35 R21 101Y	295/30 R21 102Y	Michelin Pilot Sport EV
Nio ET5 90 kWh	245/40 R20 99W		Pirelli P Zero
Nio ET7 90 kWh	245/45 R20 103Y		Bridgestone Potenza Sport
Porsche Taycan Sport Turismo	265/35 ZR21 101Y	305/30 ZR 21 104Y	Pirelli P Zero
Tesla Model 3 Performance	235/35 R20 92Y		Pirelli P Zero
Tesla Model S Plaid Track Pack	285/35 R20 104Y	305/30 R20 103Y	Goodyear Eagle F1 Supercar 3R
Xpeng P7 Performance Wing Edition	245/45 R19 102W		Michelin Pilot Sport 4
Honda Civic Type-R	265/30 ZR 19 93Y		Michelin Pilot Sport 4 S



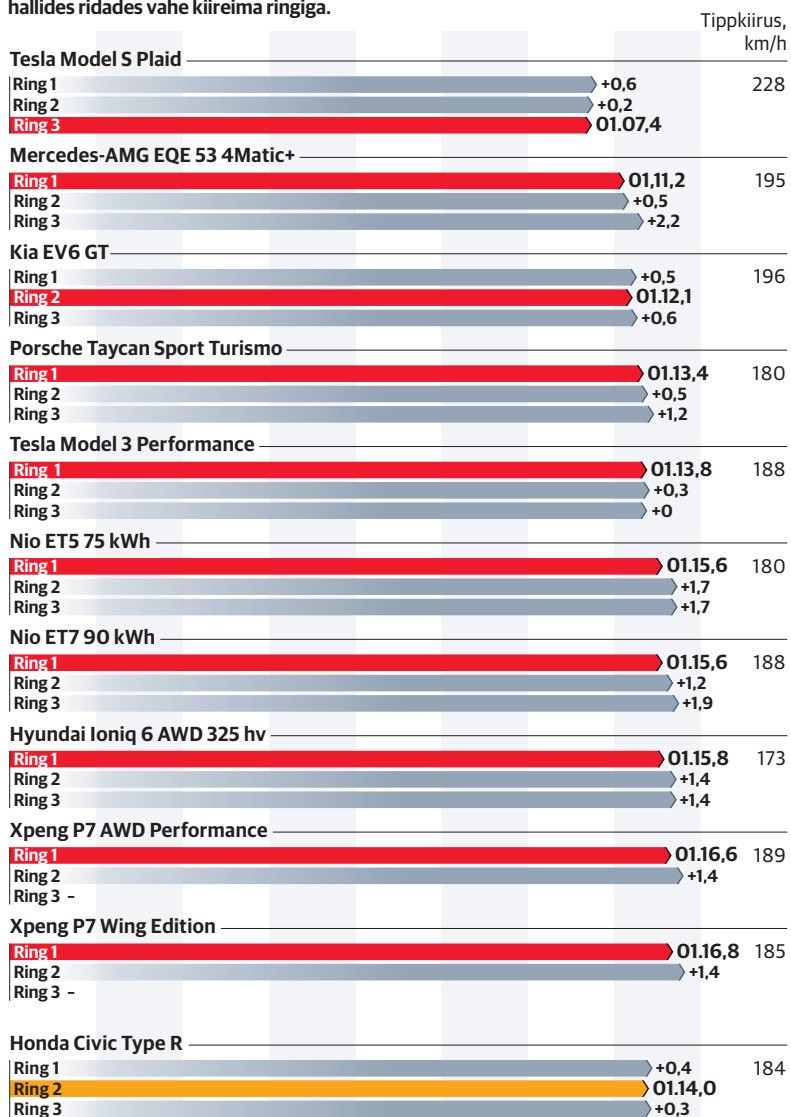
KIIRENDUS 0–100 km/h

kuiv asfalt, autos lisaks juhile üks reisija.



RINGIAJAD

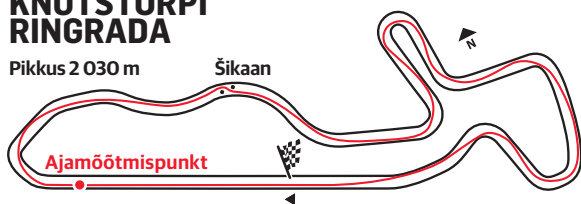
Kolm järjestikust ringi. Kiireim ring märgitud punasega, hallides ridades vahe kiireima ringiga.



TYPE R ON HONDA ÜKS PARIMATEST ESIVEOLISTEST SPORTAUTODEST JA SOBIS SEETÖTTU ELEKTRIAUTODEGA VÕRDLEMISEKS VÄGA HÄSTI.

KNUTSTORPI RINGRADA

Pikkus 2 030 m





HEA

- Kokkusobiv tervik

HALB

- Pidurid ringrajal
- Vedrustus

➔ Xpeng P7 Performance Wing Edition

■ Hiinast pärit Xpeng P7 on meie testijatele uus tuttav. Lisaks põhimudelile P7 Performance oli kohal ka Wing Edition, mille esiuksed avanevad ülespoole nagu McLaren'i sportautodel. Väikeseid erinevusi on ka vedrustuse häälestuses.

Sõiduasendiga on kõik korras, kaasa arvatud vasaku jala tugi, aga külgtuge iste ei paku.

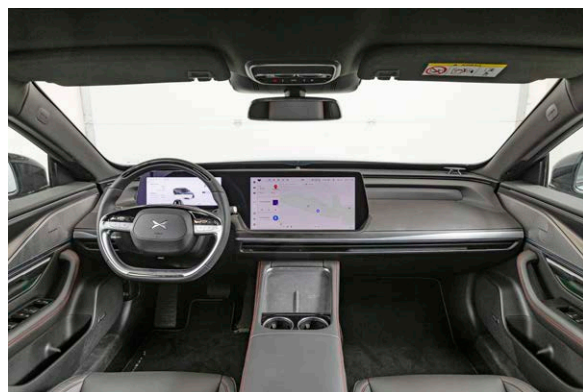
Xpengi roolitunnetus on põhimõtteliselt hea. Suutlikkuse üle pole samuti põhjust kurta, nelikveoline auto jõuab 100 km/h kiiruseni 4,3 sekundiga.

Kui kasutada vaid kuni 80 protsenti võimalikust kiirusest, on Xpengiga päris lõbus sõita. Sealt edasi saavad auto

võimed otsa. Tekivad tarbetud üles-alla õõtsumised, mida on tunda ka sirgel, kuid mis mõjuvad eriti häirivalt kiiretes kurvides. Performancel on see nähtus hullem kui Wing Editionil.

Stabiilsuskontrolli ei saa välja lülitada, nelikveolise puhul tundub see liigse ettevaatlikkusena. Seetõttu kuumenevad pidurid kiiresti ja juba esimesel kiirel ringil läheb piduripedaali tunnetus ebamääraseks. Teise ringi esimesel pidurdamisel kadusid pidurid täiesti ja teelt välja sõitmisest jäi vähe puudu.

Koondhinne 5,2



➔ Xpengi kabiin on minimalistlikult selgepiiriline. Näiturite ekraanile saab tellida palju teavet ja kõige selle juhtimine käib keskel olevalt puuteekraanilt.

➔ Hyundai Ioniq 6 AWD 325 hj

■ Voolujooneline Hyundai Ioniq 6 tuli ringrajal variandiga, millel 239 kW võimsust ja nelikvedu. Ilmnes aga kiiresti, et see auto pole sportautoks projekteeritud.

Auto läheb kurvides rahulikult ja kindlalt. Roolitunnetus on ringrajal hea, kohe on selge, kui palju tuleb rooli keerata. Vedrustuse käik on keskmise pikkusega, aga progresseeruv vedrustus annab kurvide läbimisel kindla tunde. Mootori võimsus vastab runga ja pidurite võimetele, ringrajal oleksime küll suuremat võimsust soovinud.

Kurvidest väljudes on auto pisut alajuhitav. See teeb sõitmise lihtsaks, kuid kuumutab rehve. Kuigi auto ei kaabi ega libise, jääb maha üllatavalt palju kummipuru.

Rehvide ülekuumenemist on näha ka stopperilt, teine ring on juba kaks sekundit esimesest aeglasem, kuigi võimsus pole kuhugi kadunud.

Istmelt tahaks paremat külgtuge ja parema pidamisega polstrit. Jääme ootama selle mudeli N-versiooni.

Koondhinne 6,2



HEA

- Jõuülekanne vastupidavus

HALB

- Istmed

➔ Hyundai N-tähisega ehk siis sportversioonidel on ringrajal sobivad istmed. Ehk saab ka Ioniq 6 kunagi sellised?



🔻 Nio ET5 90 kWh

■ Nio autode eripäraks on kiiresti vahetatav aku. Ringrajale sobiks see väga hästi, kuid nõuaks kõrge hinnaga akuvahetuspunkti üles seadmist. Siis võiks kihutamisel kuumenenud aku rahulikult jahtuda ja laadida, sõit jätkuks aga teise akuga.

ET5 probleemiks pole ringrajal aga aku vaid ülejäänud auto. Päris tugevasti Tesla Model 3 moodi auto kiirus tuleb 360 kW võimsusest ja madalast raskuskeskmest. Kõik muu koos juhiga lohisevad järel.

Kerge rooli tunnetus on ebamäärane, peaaegu petlik. Õnneks käitub auto alajuhitavalt, nii et pole vaja rooliga suunda täpsustada.

Istmel pole külgtuge ollagi, nii et paigal püsida on raske. Ülekanne peab tempole vastu, aga teisel ringil tekib piduripedaali tõstmise ja pidurite vabastamise vahele viivitus, mis ajab sõidurütmi segi. Ka pidurite tegusus hakkab üsna kiiresti vähenema.

Koondhinne 6,3



🔻 Kabiin on minimalismini lihtsustatud. Suure keskekraani toeks on väiksem näitrite ekraan. Armatuurlaual olev pall on Nio tehismõistusega abiline Nomi. Ringrajal ta vähemalt esialgu veel aidata ei oska.

HEA

- Jõuülekanne peab ringrajal vastu

HALB

- Istmed
- Pidurid

➔ ET5 ei püüagi olla sportlik auto, kuigi istme seljatoega kokku sulavas peatoes väike vihje sportlikkusele ju on. Külgtööd on ringrajale liiga napid.





⬆️ Xpeng P7, Nio ET5 ja Nio ET7 on paljulubavad näited Hiina elektri autode tasemest. Ringrada pole aga õige koht nende – ja ka Hyundai Ioniq 6 – hindamiseks.

🔻 Nio ET7 90 kWh

■ Nio ET7 on suur auto: pikkus on viis ja telgede vahe rohkem kui kolm meetrit. Märkimisväärsed on ka 480 kW võimsus ja valmistaja lubatud 3,8 sekundiga nullist sajani kiirendamine.

Päris kiiresti sai aga selgeks, et suur võimsus ei tähenda mõnusat elamust ringrajal.

Lihtsalt kiire ja sportliku sõiduga tuleb Nio üllatavaltki hästi toime, aga ringraja kiirusega ei saa auto enam hakkama. Nagu ka ET5 puhul, saadakse ringiaeg võimsuse ja madala raskuskeskme abil, mitte läbimõeldud häälestusega.

Ega midagi pole ka väga hullusti: lühikese käiguga vedrustus ei lase autol kurvides eriti kalduda ja kuigi rool on kergepoolne, teeb see oma töö ära. Suurim mure on istmete napp külgtugi, nii et sõit on rohkem rooli küljes rippumine. Mõneski osas tundub, nagu oleks tegemist põhivarustuse istmete ja võimsa mootoriga varustatud kallimapoolse sakslasega.

Stabiilsuskontroll toimib pidamise piiril karmilt ja liiga aktiivselt, see kuumendab asjatult pidureid.

Just nagu väiksem ET5, näib ka Nio ET7 paljulubava autona, aga seda oma loomulikus keskkonnas, avalikel teedel.

★ **Koondhinne 6,8**

HEA

• Võimsus

HALB

• Istmed



⬆️ Kabiin on lihtne ja jätab mulje kõrgest kvaliteedist. Sportlikkust siit ei leia.



⬆️ Sportlikkuse puudumist rõhutavad ka istmed.



🔴 Tesla Model 3 Performance

■ Tesla Model 3 on suhteliselt madal, voolujooneline ja kerge, need omadused sobivad kenasti ringrajale.

Kummalgi teljel on oma mootor, koguvõimsuseks 353 kW ehk traditsioonilistes ühikutes ligi viissada hobujõudu. Alla 60 000 eurot maksva auto jaoks on see ikka päris metsik kogus.

Tuuleklaas ulatub madalale, nii et näha on ka üsna auto lähedal olevat asfali. Tekib tunne, et istutakse teepinnale harukordselt lähedal.

Soojendusringil on roolitunnetus asjalik ja reaktsioon roolile õigeaegne. Kiiruse kasvades jääb roolitunnetus õhemaks, aga õige trajektoori hoidmine on lihtne, sest auto on vilgas ja kuu- lekas.

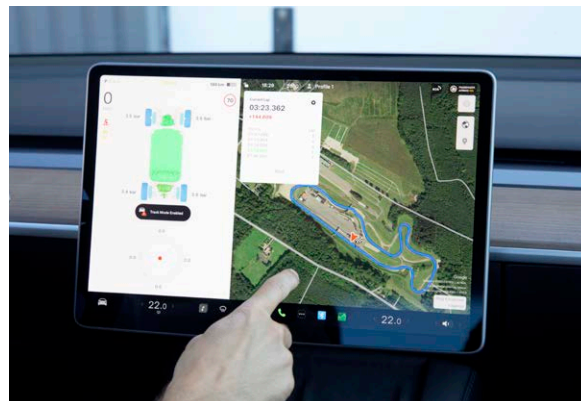
Tesla tagumine mootor on eesmisest võimsam, seda on kurvidest välja kiirendades tunda. Kui järsult gaasipedaalile suruda, tekib libisemine. See tundub sportlikuna, kuid parimate ringiaegade saamiseks tasub pedaalile pehmelt vajutada, siis väljub auto kurvist nagu rõõpaid mööda.

Vedrustus on lühikese käiguga, aga nii palju laseb see autol siiski liikuda, et esirataste porilapad kraabivad asfali peaaegu igas kurvis.

Tesla jõuülekanne, rehvid ja pidurid pidasid kiiretel ringidel tublisti vastu. Miinus tuleb istmete eest, külgtugi on ringraja jaoks liiga napp. Korralikul sport- istmel istudes saaks auto headest omadustest märksa rohkem rõõmu tunda.

➔ **Model 3 Performance'i istmed on samad mis põhiversioonil. Igapäevasteks sõitudeks on need sobivad, kuid ringraja jaoks vääraks auto tugevaid sportistmeid, olgu või lisavarustuses.**

🔴 **Track Mode-režiimis näeb süsteemide olukorda ning saab muuta veojõudu ja näidata ringiaegu mõõtvale stopperile, kus on finišijoon.**



➔ **Model 3 kõik rattamutrid olid ringrajalt tulles lödvad. Kas hooldus oli olnud hooletu või on tegemist projekteerimisveaga, mis paneb mutrid kuumenedes avanema.**



Koondhinne 7,2



HEA
• Jõuülekanne

HALB
• Istmed



Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+

■ Boksis tekib Mercedes-AMG EQE vaatamisel kahtlus: kuidas 3,1 meetri pikkune telgede vahe ja 2500 kg tühiss Knutstorpi kitsaste kurvidega hakkama saavad.

Vahel teeb eksimine rõõmu. Juba esimestes kurvides selgub, et EQE on täpne ja mõõtmeid arvestades isegi vilgas. See saab rühma teistele elektri autodele kenasti vastu.

Rootitunnetus on hea ja tänu neljarattajuhtimisele läbib auto kuulekalt kurve. Rootisüsteem toimib ringrajal igati loogiliselt, nii et EQE juhtimisega kohaneb kiiresti. Gaasipedaalile võib vajutada juba varakult ja kuigi võimsust on ikka palju, on õigel sõidujoonel lihtne püsida. Lisaks neljarattajuhtimisele on siin oma osa ka esmaklassilisel võimsuse doseerimisel.

Kiitust väärrib ka vedrustus. Sisekurvi äärekividest üle sõitmist peaaegu ei märkagi ja kurvist väljudes võib lasta välimistel ratastel äärekividele libiseda. Ebatasasused saavad silutud, ilma et kere seejuures kalduks.

Muljetele lisavad rahulolu head istmed, mis on ühtaegu mugavad ja ka piisava külgtõega. Mitmesuunalised ja ulatuslikud reguleerimisvõimalused pakuvad erineva kehakujuga inimestele mitmes stiilis sõiduasendeid.

Kiirenduskatsel on EQE 53 rühma teine. Suutlikkus on veenev ka ringrajal. Teise kiire ringi järel hakkab ringiaeg kehvemaks jääma, nii raske auto all annavad rehvid järele. Jõuülekanne oma võimsust ei kaota.

Kolmandal ringil vajub ka piduripedaal sügavamale, aga pidurdusvõimet



see ei vähenda. Selles osas mõjus EQE veenvamalt kui mullu proovitud EQS, millele soovitatigi enne ringrajal minekut keraamilised pidurid hankida.

★★★★

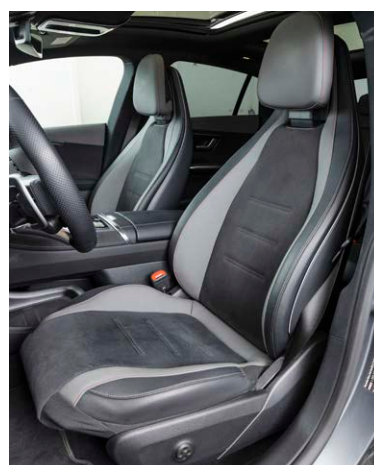
Koondhinne 8,5

HEA

- Suutlikkus
- Juhitavus

HALB

- Mass
- Piduritel läheb raskeks



⊖ Mikrokiudkanga kasutamine loob tumedas kabiinis sportliku meeleolu.

⊖ Iste näeb välja üsna tavalisena, kuid külgtugi on tõepoolest hea. Mitmesuunalised ja ulatuslikud reguleerimisvõimalused pakuvad hea sõiduasendi erineva kehakujuga inimestele.



Porsche Taycan Sport Turismo

■ Porsche Taycan Sport Turismo on kiirenduskatsel kõige aeglasem auto. 300 kW võimsus tundub selles rühmas väiksena.

Siiski oleks vääri hinnata Taycani vaid tehniliste numbrite põhjal. Meie võrdluses on Porsche Niode vastandiks: suutlikkust väljendavad näitajad on tagasihoidlikud, kuid sõidukogemus on suurepärase.

Kõik algab õigest sõiduasendist. Porschel on aegade jooksul olnud ka paremat külgtuge pakkuvaid istmeid, kuid ka antud juhul on see rühma parimate seas.

Roolitunnetust ei saa kuidagi mõõta, aga hea roolisüsteemi tunneb kohe ära. Taycan läheb täpselt mööda soovitud joont ja selge roolitunnetus võimaldab juhil auto kavatsusi ette näha. Usaldus on kiire tekkima.

Lisaks roolile toimib ka Porsche vedrustus suurepäraselt ja rehvidel on hea pidamine, nii on lausa rõõm selle autoga kiiresti sõita. Väikesed kaldumised on loogilised ja ainult rajumad äärekivide ületamised tekitavad liigseid õõtsumisi.

Käitumine on neutraalselt tasakaalukas, nii et hoolimata mõõdukast võimsusest saab gaasiga mängides viia auto täpselt kontrollitud jõulibisemisse.

Kui ringrajakogemusi veel nii palju ei ole, et stabiilsuskontroll välja lülitada, pakub Taycan välja rühma kõige peenestundelisema abilise. Kuni juhi liigutused on mõistlikud, laseb see autol üsna vabalt elada. Ajavõtmisega ringid sõideti muidugi ilma stabiilsuskontrollita.

Võimsusest jäi puudu, aga erineva võimsusega Taycaneid ongi lai valik.

★★★★

Koondhinne 8,5



↑ Taycani pidurid näevad välja üsna argistena, aga jõudu on neil piisavalt ja tunnetus on tiptasemel.

↑ Istmed tunduvad tavalistena, kuid toimivad ringrajal hästi.

⚡ Taycani siseruum ei paista vähemalt testiauto värvivaliku puhul eriti sportlikuna. Sõiduasendiga on aga õnneks kõik korras.

HEA

- Juhitavus
- Jõuülekanne
- Stabiilsuskontrolli tegevus

HALB

- Võimsusest jääb puudu





➤ Tesla Model S Plaid Track Package

■ Tutvumine algas juba boksist, testipäevale eelneval õhtul installeerisid Tesla mehaanikud autole lisavarustusse kuuluva Track Package varustuspaketi. Müügis on see 18 435 euro eest, paketi tähtsaimaks osaks on keraamilised pidurikettad, nii ees kui taga on need läbimõõduga 410 mm. Ees on kuue, taga nelja silindriga pidurisadulad. Uued veljed on 20-tollised ja neid katvatel rehvidel on uhke nimi: Goodyear Eagle F1 Supercar 3R.

Model S on liikvel olnud juba mitu aastat ja väliselt ei näita miski, et tegemist on sportautode võrdluse ajaloo võimsaimaga: kolm mootorit annavad kokku 750 kW. Hobujõududes on see üle tuhande! Sellise võimsuse juures võib 2265 kg kaaluvat Teslat isegi kergeks pidada. Olemuselt on Plaid nagu iga teine Model S - kui just rattaid hoollega ei vaata. Ka kabiinis ei vihja miski sellele, et valmistaja andmetel saab see akurakett sada sisse 2,1 sekundiga.

Alustasime kiirenduskatsega. Kõigepealt aktiveeritakse kiirendusrežiim, selle käigus auto jahutab mootoreid ja soojendab aku optimaalsele temperatuurile. Katse käigus saab selgeks, mil-

leks on vaja seljatuge: kõhus on liblikad ja pea käib ringi. Ajaks näidatakse 2,8 sekundit.

Tagantjärele saame teada, miks me valmistaja lubatust nii palju maha jääme. Tesla mehaanikud seletasid küll, kuidas stardisüsteemi kasutada, kuid jätsid mainimata, et pärast üheaegselt gaasile ja pidurile surumist tuleb oodata, kuni auto pidamise parandamiseks esiotsa madalamale laseb.

Kuna täisvõimsust saab kasutada ainult siis, kui aku laetuse tase on üle 95 protsendi, ei õnnestunud ka korduskatse. Siiski, kiirendusaeg 2,8 sekundit pole kindlasti asi, mille üle nuriseda.

Siis rajale. Soojendusring on paljulubav, auto läbib muretult kurve. Peasirgele jõudes surume gaasi põhja.

Hetkega on kiirus üle 200 km/h. Eri-nevalt nii mõnestki rühmakaaslasest jätkab Plaid kiirendamist. Piduripeedaali käik on lühike ja reaktsioon on järsk. ABS-i kasutades väriseb pedaal tavalisest enam ja auto nina on suunda hoides pisut rahutu. See vähendab kurvi mineku täpsust. Roolitunnetus on hea, kuid nii suure võimsuse juures peaks see olema veel parem. Esirataste

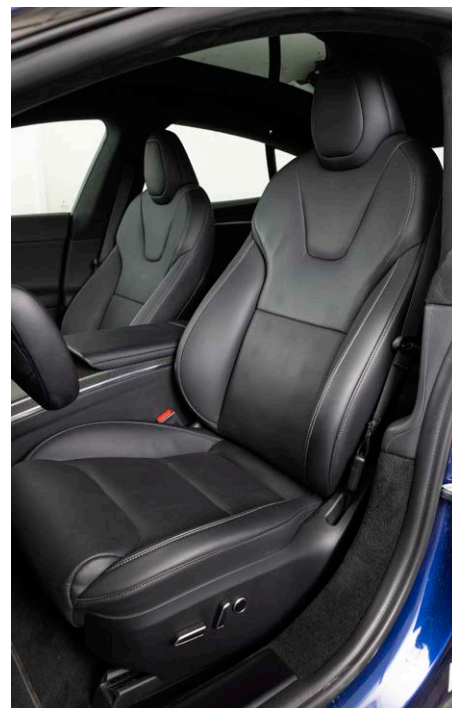
➤ Model S Plaidi esisistmed on nagu igas kallimat sorti pereautos. Raske uskuda, et veel kusagil oleks nii suur võimsus ühendatud nii argise külgtõega.

HEA

- Suutlikkus

HALB

- Istmed





pidamine on nende rehvidega igatahes asjalik.

Suurimaks mureks on iste, mis ei erine tavalise Model S omast. Selliste kurviläbimiskiiruste juures pole külgutuge tundagi. Iste mõjutab ka juhitavust, auto kavatsuste mõistmine läheb raskeks, kui ise mööda istet libised. Rooli keeramine pole samuti nii täpne, kui lisaks juhtimisele tuleb rooli pigistada enese paigal hoidmiseks. Yoke-tüüpi rool pole seejuures miinuseks, vähemalt seni, kui roolist ei pea lahti laskma. Keeruliseks läheb asi siis, kui auto libisema hakkab.

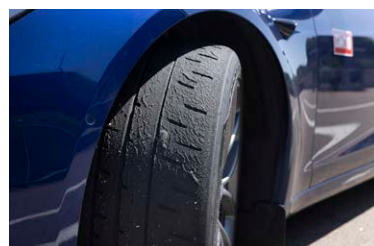
Vedrustus on lühikese käiguga ja toimib hästi. Kiitma peab ka nelikvedu. Kummalgi tagarattal on oma mootor, nii on jõuülekannet auto pöörämisel tublisti abiks. Gaasipedaalile võib kurvis juba varakult suruda, jälle on ainsaks probleemiks enese paigal hoidmine.

Model S Plaid peab kiiretel ringidel hästi vastu, kolme esimese ringi jooksul läheb ringiaeg iga kord mõne sekundikümne võrra paremaks. See pole niivõrd auto teene, küll aga on juht õpinud kindlamalt paigal püsima. Seitse kiiret ringi on sõõnud 40 protsenti aku energiavarust. Võimsus maksab.

Tesla Model S Plaid Track Package on ülimalt kiire. Praegused ringiajad on Porsche 911 kõige võimsamate variantide tasemel. Kui iste oleks parem, paraneksid ringiajad veelgi ja sõidunauting oleks hoopis teisel tasemel.

★★★★

Koondhinne 8,6



Goodyeari ringrajarehvidel on mustrit täpselt seadusega nõutava miinimumi jagu, aga kuival ringrajal on neil ka fantastiline pidamine.



Yoke-tüüpi rool toimib rajal küll, kuigi teravamates kurvides kipuvad käed sülme minema.



➔ Kia EV6 GT

■ Kia EV6 GT on näide hoolika peenhäälestuse tähtsusest. Mullu oli EV6 esindatud tavalise nelikveolise GT-Linega. See polnud mõeldud ringraja jaoks ja nii jäigi meelde vaid hästi vastu pidanud jõuülekanne ning et muu „oli kah“.

EV6 GTl on GT-Linega palju ühist, aga kõik erinevused annavad ringrajal väga selgesti tunda. See, et maksimaalseks võimsuseks oli nüüd tähelepanuväärne 430 kW, oli vaid üks asi paljudest.

Auto kõrgust vaadates tundub see sobivat pigem rallit sõitma kui ringraja. Ei maksa lasta end sellest ära petta, suund on Knutstorpi kurvilesele ja mägisele rajale.

Rooti kiire reaktsioon annab hea tunnetuse. Kurvidesse minek on tõhus ja täpne. Auto kaldub rohkem kui niisama kiired konkurendid, aga liikumised on rahulikud.

Sportrežiimis kasutatakse stabiilsus- ja veojõukontrolli üsna tagasihoidlikult, kuid elektroonika võtab siiski kiirelt

sõidult täiusliku sujuvuse. Loogiliste juhtimisvõtete puhul elektroonika ei pidurda. Gaasi võib kurvis anda juba varakult. Nelikvedu ja mitmekettasidurina teostatud tagatelje aktiivne diferentsiaalilukk hoiavad autot õigel sõidujoonel. Ringiajad sõideti muidugi ilma stabiilsuskontrollita.

Piduritega on samuti tööd tehtud. Tunnetus on hea ja pidurid säilitavad ringi järel samasuguse töövõime.

Istmetel on päris hea külgtugi, lisaks ei lase polster juhil eriti libiseda. Nende istmetega saab hakkama küll, aga rühma parimad need ei ole.

Kõik põhilised juhtseadmed toimivad kenasti ja EV6 GT juht saab keskenduda sõitmisele.

Auto eripärade hulka kuulub driftirežiim, mis teeb Kiast tagaveolise. Et see kogemata peale ei läheks, on selle sisselülitamine tehtud keeruliseks. Kui näituriteekraani allserva tekib lõpuks kiri *drift mode*, on aeg tagasi ringrajale minna.

📌 Iste on uhke ja mikrokiudkangas annab head tuge. Külgtõed on üle keskmise, kuid on nähtud ka paremaid.

HEA

- Juhitavus

HALB

- Driftirežiimile lülitamine on keeruline





↻ Driftirežiimiga sõitmine näeb efektna välja, aga tasub mõelda ka rehvide hinnale.

↘ Pidurisadulad näevad uhked välja, aga pidurid on ka hea tunnetusega ja peavad ringrajal vastu.



Proovisime kõigepealt sõita nii, nagu tavalise tagaveolisega. See nõudis täpsust, sest hea juhitavus ja võimas mootor tekitasid alatasa jõulisemist. Ringiajad tulid mitu sekundit kehvemad, aga igatahes oli see katse õpetlik.

Siis driftisime, lasime päral laias kaares libiseda. Libisemine algab kohe, kui järsult gaasile vajutada, aga selleks ajaks peavad ka käed valvel olema. Kui rooliga õige nurk leida, siis on kurvide sujuv läbimine üsna lihtne. Pära ei hüple, vaid libiseb ühtlaselt.

Suuna muutmine nõuab juba harjutamist. Kahel korral lõppes see vurriga, kolmandal oskasime auto liikumisi piisavalt ette aimata. Kui keegi seda oma autoga harjutada tahab, siis tasuks enne treeningut rehvihindadega tutvuda.

★★★★★

Koondhinne 8,8



➤ Armatuurlaud erineb tavalise EV6 omast vaid pisiasjades.

HINDED	Osakaal %	Hyundai Ioniq 6	Kia EV6 GT	Mercedes-AMG EQE	Nio ET5	Nio ET7	Porsche Taycan	Tesla Model 3	Tesla Model S	Xpeng P7	Honda Civic Type-R
Juhitavus ringrajal	30	6	9	9	6	7	10	7	8	5	10
Ringiaeg	20	6	8	8	6	6	7	7	10	5	7
Sõiduasend ja istmed	20	6	9	9	5	6	9	5	6	5	10
Vastupidavus	15	7	10	8	7	7	9	10	10	4	10
Kiirendus	15	6	8	8	8	8	6	8	10	7	6
Koondhinne	100	6,2	8,8	8,5	6,3	6,8	8,5	7,2	8,6	5,2	8,8

KUI HONDA OLEKS ELEKTRIAUTODEGA VÕRDSETEL ALUSTEL VÕISTELNUD, OLEKS SEE TÕUSNUD KIA EV6 GT KÕRVALE ESIKOHTA JAGAMA.







🔥 Honda Civic Type R

■ **KUIDAS** saavad eriti võimsad elektri-
riautod vastu ühele läbi aegade tõsisei-
male GTI-klassi autole?

See küsimus kerkis esile, kui Knuts-
torpi rajale ilmus kõige uuema põlvkon-
na Honda Civic Type R. See on mõnes
mõttes sportliku elektriauto vastand:
esiveoline, võimsust tagasihoidlikud
242 kW, ka valmistaja poolt sajani kii-
rendamise ajaks lubatud 5,4 sekundit
on elektriautode kõrval üsna kehvake.
Tagasihoidlik on ka 1480 kg tühimass.

Mis jääb puudu numbrite poolel,
tehakse aga tasa kvaliteediga. Punaste
esiistmete pakutav külgugi on rühma
parim. Mikrokiudkangast polster nagu
liimiks juhi auto külge. Sõiduasend on
täiuslikkuse piiril, sest rooli saab seada
madalale ja lähedale. Sobivalt lähedal
on ka kuuekäigulise manuaalkasti käi-
gukangi metallnupp.

Tööd tuleb Honda juhil küll teha.
Turbomootoril on jõudu laias pöörete
vahemikus, kuid soodsamad on ikkagi
kõrged pöörded. Tänapäevaste seas on
see igati hea mootor, aga Honda pa-

rimad ülelaadimiseta VTEC-mootorid
äratavad tugevamaid tundeid.

Kiire ringi tegemine nõuab kiireid ja
täpseid käiguvahetusi. Honda käiguva-
hetus on vägagi sujuv, kuid mõne juhi
meelest on käigukangi liikumisteed
liiga lühikesed, mis toob kurvis käiku
vahetades kaasa ebatäpsuse.

Kuigi käikude vahetamine ja sisepõ-
lemismootori optimaalsetele pööretele
mõtlemine lisavad tööd, annavad need
sõitmisele hoopis teise tunde. Oli lausa
raske uskuda, et kiirendamisel jäi Hon-
da tulemus võrdseks kõige aeglasema
„elektriku“, Porsche Taycaniga.

Honda ja elektriautode täpsem võrd-
lemine on päris huvitav. Võtame näi-
teks Tesla Model 3 Performance, mille
parim ringiaeg oli 0,2 sekundit parem
kui Hondal.

Kiirendades on võimas nelikveoline
Tesla Hondast selgesti kiirem. Lisaks
tähendab manuaalkastiga Honda iga
käiguvahetus täiendavat ajakaotust.
Peasirgel on Tesla tippkiirus 4 km/h
parem. Tasub aga arvestada, et kuue

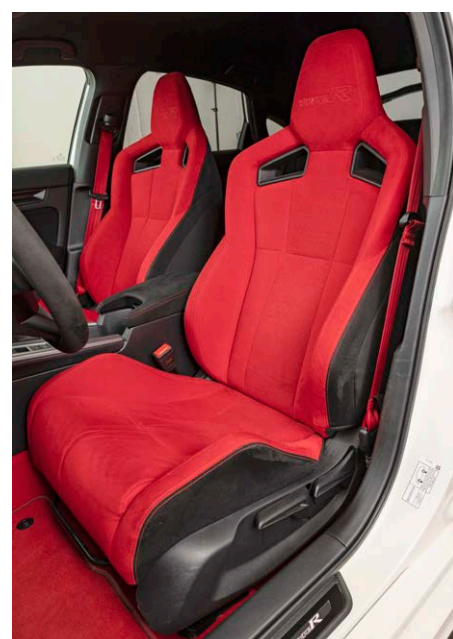
🔥 **Istmed sobivad
hästi ringrajale.
Efektne punane
värv mõjub võist-
luslikuna, just nagu
kogu auto.**

HEA

- Juhitavus
- Kiirus kurvides
- Sõidurõõm
- Sõiduasend

HALB

- Käigukangi
lühikesed
liikumisteed
(mõnede arvates)





HONDA ANNAB KIIREKS SÕIDUKS VAJALIKUD TÖÖVAHENDID, NENDE KASUTAMINE SÕLTUB JUHI OSKUSTEST.

→ Piduritunnetus on tippasemel ja kuna auto on kerge, peavad pidurid kaua vastu.



käiguga manuaalkast hoiab Honda mootori pöörded endiselt optimaalsetena, ühe käiguga Tesla on selliste kiiruste juures endast juba viimase välja pigistanud.

Pidurdamist alustab Tesla varem, sest auto kiirus on sirgel suurem ja kaalu on 440 kg rohkem. Kurvides on Honda Teslast selgesti kiirem ja teeb sirgetel kaotatu peaaegu tasa. Napp võit jäi siiski Teslale.

Hondaga kiirete ringide tegemine on siiski palju rahuldustpakkuvam. On tunne, et tegemist on ringraja jaoks tehtud autoga, samas kui Tesla tundub pereautona, millele on raskelt võimsust lisatud.

Honda hea roolitunnetus annab juhile pidamisest selge pildi. Vedrustus toimib kenasti ning täpne juhitavus säilib ka pidamise piiril ja kaugemalgi. Esitelje torsen-tüüpi diferentsiaalilukk hoiab vedavad rattad kindlalt teel ning mõistlike juhtimisvõtete korral ei teki ka alajuhitavust. Vastupidi, gaasi andes tundub, nagu auto nina lausa imeks

end sisekurvi poole. Tasakaal on igati paigas, mootoriga pidurdades saab auto kurvi viia ja kergelt ülejuhitavana. Honda annab kiireks sõiduks vajalikud töövahendid, nende kasutamine sõltub juhi oskustest. Just see teebki sõidu nii nauditavaks.

Honda ringiaeg püsis kolme ringi välitel muutumatuna. Sõita oleks võinud rohkemgi, aga mingil hetkel vajaksid ka Honda rehvid jahutamist.

Kui Honda oleks elektriautodega võrdsetel alustel võistelnud, oleks see tõusnud Kia EV6 GT kõrvale esikohta jagama. Civic Type R väärib kümnet punkti juhitavuse, istmete ja vastupidavuse eest. Tippkiiruse poolest jääb see küll rühma kiirematele alla, kuid nii mõnigi testija oleks ringrajale minnes just Honda oma võistlusmasinaks valinud.

★★★★★

Koondhinne 8,8



→ Armatuurlaud on stiilselt otstarbekohane. Üldpilt on sarnane Talveautoks valitud (vt TM 3/2023) hübriid-Civicuga.



→ Honda mootoriruum oli kõige huvitavam, sest erinevalt elektriautodest oli mootor koos muu tehnikaga nähtaval.