

Autod jõuluõös

Autosid tehakse üle kogu suure maailma. Paraku pole maamunal just liiga palju paiku, kus vesi talveks tardub ja tuisk nähtavuse röövib. Kuidas tulevad autod toime põhjamaises talves? Selle selgitamiseks Tehnikamaailma suured talvetestid ongi!

TAPIO KOISAARI
 Hannu Ahonen, Jyri Ajomaa, Juha Aromaa, Robert Koistinen, Ragnar Mehisto, Aimo Niemi, Jussi Nieminen ja Jari Pitkääjärvi
 TESTIJAD: Velimatti Honkanen, Lexi Lehtonen, Jari Kujala, Jenni Kurki-Suonio ja Pekka Rantanen
 FOTOD: HANNU HÄYHÄ

- * **Alfa Romeo** Giulietta 2,0 JTD 140
- * **Audi** A1 1,6 TDI 77 kW
- * **BMW** 520dA Touring
- * **Chevrolet** Cruze 2,0 DLT+
- * **Citroën** C3 HDi 90
- * **Dacia** Duster 1,5 dCi 110 Laureate
- * **Ford** C-Max 1,6L TDCi Titanium
- * **Honda** CR-Z 1,5 GT
- * **Hyundai** ix35 1,7 CRDi ISG Comfort
- * **Kia** Venga 1,4 CRDi Ex
- * **Mini** Cooper D Countryman
- * **Mitsubishi** ASX 1,8 DID 2WD Invite
- * **Nissan** Juke 1,5 dCi Acenta
- * **Opel** Meriva 1,7D DTC Enjoy
- * **Peugeot** RCZ Sport 2,0 HDI
- * **Saab** 9-5 Vector 2,0 TTiD
- * **Toyota** Auris 1,8 HSD Linea Sol Plus
- * **Volkswagen** Sharan Comfortline 2,0 TDI DSG
- * **Volvo** S60 D3 Momentum



Talvetest on oma olemuselt tavatestidest erinev. Kui muidu poleks ju mõtet panna võidu jooksma väikest Minit ja suurt Voltot, siis kindral Talve ees on kõik autod võrdsed - külmetada võib nii suures kui väikeses autos, jäisel teel kraavi libiseda samuti. Nii ongi seekord stardirivis 19 autot kõige erinevamate suur- ja hinnaklassidest. Kuidas nad põhjamaise talvega toime tulevad?

Maanteel

Äkiliste reaktsioonide kohta on teised katsed, maanteekatse kirjeldab olukorda, kus midagi ei juhtu ning hindamisele tulevad rahulik ja mugav sõit ning kerge ja täpne rool.

Rooli eest kogus enam nurinaid Hyundai ix35. Rool võib tarduda tosinasse asendisse, ainult mitte päris keskele, iga väiksemgi suunamuutus nõuab juhilt kahekordset tööd. Paariliseks tuleb Honda, mille rool on samuti töödnõudev, aga parem kui Hyundail. Honda äparduseks on sportlikuks häälestatud vedrustus, mis toob sisse värinad ja lärmi.

Rahuldava hindega peavad leppima ka Mitsubishi ja Toyota. Kummalgi pole ühte kindlat ärritavat omadust, pigem jätvavad nad õnnetu üldmulje. Logiseva vedrustuse ja ebamäärase rooliga Mitsubishi tundub vana auton ja Toyota paistab teelusid juhi eest varjavad mingi salakavala tagamõttega.

Väike Citroën on jäiselgi teel hea pidamisega, tundliku rooliga ja mugav juhtida, aga lahtisel lumel kaotab roolisüsteem kontakti reaalsusega. Kia väikese mahtuniversaali rool on keskasendi ümber ebamäärane, jäik vedrustus laseb vibratsioon läbi. Samasse autoklassi kuuluva Opelil rool on kogu rühma tipude seas ja vedrustuselgi pole eriti viga. Müra on aga nii tugev, et hakkab kiiresti väsitama.

Nissani väike parigmaastur on kindlasti vaikssem, aga mõnes olukorras hakkab vedrustus viskama. Rool on keskasendi ümbruses kerge ja rahulik, aga mingist piirist alates muutub roolivõimendus liiga äkiliseks. Minil ja Peugeot'1 on palju häid

omadusi, aga mõlemad kannatavad liigse sportlikkuse all.

Omaette nähtus on Dacia, millel pole erilisi vigu, aga ka mitte õnnestumisi. Rool tõmbab rattad pisut liiga järsult tagasi ning vedrustus toimib ebatasasel pinnal paremini kui lumel või jääl, aga ka pikem reis möödub suuremate valudeta.

Alfa Romeo baasumudeli pehmem vedrustus on pikema reisi puhul mugav, kuigi on neidki, kes ostavad sportvedrustusega auto. Rool toimib kindlalt ja loogiliselt, kuigi keskasendi lähistel on ebamäärast.

Pisiautode seas parimaks osutunud Audi rool on küll kerge, kuid nii täpne ja tundlik, et paremat ei oskaks tahtagi. Täiuslikkust rikub ai-

nult väikeautodele omane, kohati lausa seletamatu rahutus.

BMW on mugava vedrustusega ja vaikne, ka uuele elektromehaanilise võimendusega roolile pole midagi ette heita - kuni kiirus jääb alla 70 km/h. Sealt edasi läheb rool liiga jäigaks.

Chevrolet on saanud kaasa Opel Astra head omadused. Auto hoiab suunda ja käitub loogiliselt. Rool on kerge ja reaktsioon roolile kiire, nii et närviliste juhtimisvõtete korral võib probleemegi tekkida. Vedrustus on mugav ja müra kostab vaid kõige karedamatel teelõikudel.

Traditsiooniliselt juhitavusele rõhku pannud Ford on teinud C-Maxist juhile meelepärase auto. Pikka

aega elektrilist roolivõimendust väljastanud Ford pole sellega ideaalse lahenduseeni jõudnud, aga puudused on iluvea, mitte probleemi tasemel.

Juhitavus

Talvise juhitavuse määramiseks on meil neli katset: jäärada, mäketeõus, lumerada ja möödumiskatse.

Audi sai juhitavuse eest maksimumpunktid. Roolitunnetus on hea ja auto püsib millimeetri täpsusega juhi valitud kursil. Elektrooniline stabiilsuskontroll (ESC) on auto juhtimises pidevalt osaline, aga jääb tagaplaanile ja mootori pööreid reeglina ei vähenda.

Üheksa punkti väärlisi oli rohkem. Ford kuulab hästi rooli ja ei pel-



ga ka kergelt tagarataste libisemist. Elektroonika on loomult leplik ja mitte liiga pealetükkiv, kurvidest on lihtne välja kiirendada.

Mini roolitunnetus on sportlik ehk siis rool liigub suhteliselt raskelt. Auto on kiire ja hea reaktiooniga, mis tähendab, et kurvi minnes tasuks rooli rahulikult keerata, muidu hakkab ESC kurvist väljumi-

sel pidurdama. Kui olukord peaks tõesti ohtlikuks minema, hoiab ESC autot täpselt rooliga valitud suunas.

Suure VW manööverdamisvõimet jäi vaid imetlema. Pikkus tagab stabiilsuse, roolitunnetus on hea, kurvides pole ESC sekkumist tunda ja ringiajad olid üllatavalt kiired.

Volvo liigub rajal tuima tegususega. Rahulikele rooliliigutustele rea-

geerib auto täpselt ja kindlalt. Roolitunnetus on hea. Aeglastes kurvides aitab ESC autot pöörata, aga kipub seejärel kontrolli enda käes hoidma ka siis, kui tee juba sirge.

Saabi juhitud on enamasti hea ja kindel. Rool liigub raskelt ja see peidab pidamise kadumist, aga auto on kuulekas. Alfa Romeo kuulab hästi rooli ja ESC lubab kiiretes kur-

vides libisemist, ringiajad tulevad seetõttu eriti reipad. Kiire sõit õnnestub aga ainult rahulikke liigutusi tehes - kui ise rooli libisemisele vastu keerata, satub ESC segadusse ja võtab kiiruse maha.

Opeli tundlik rool ja asjalik ESC on ideaalilähedased. ESC on kogu aeg aktiivne, kuid toimib pehmelt ja õigeaegselt. Auto läheb hästi kurvi

ja lubab juhil kurvist välja kiirendada. Toyota roolitunnetus on õhuke, kuid sõidukates, kus rooli peaaegu kogu aeg keeratakse, tuleb sellega toime. Kiirete või ootamatute rooliliigutuste peale võtab ESC kiiruse täiesti maha ja teatab sellest liiks piikumisega.

Peugeot' rool on äkiline ja libedaga on lihtne seda liiga palju keerata.

BMW on tänu heale stabiilsuskontrollile eriti lihtsalt juhitud ja rahulik. Rool on küll raske ja seetõttu pole selle tunnetus libedaga kõige parem.

Chevrolet' roolitunnetus on asjalik ja auto pöörab kuulekalt ka kerge külglisemise ajal. ESC on sihikindel ja konkreetne: pidurdab äkiliselt ja laseb kohe lahti. See tun-

dub ebamugavana, aga laseb samas kiiresti sõita.

Hondal on kiire rool ja rühma kõige lühem telgede vahe. Auto ongi hea manööverdamisvõimega, aga selle roolitunnetus jätab nüüd küll soovida.

Nissanil on ebamäärane roolitunnetus, mis raskendab pidamise ta-

lumist ja õige trajektoori valimist. Kia rool liigub liiga kergelt ja tunne on petlik, rooli tuleb keerata silma järgi.

Mitsubishi ESC pole eriti aktiivne. Kui sellele lisada kehv roolitunnetus, siis juhtubki, et auto kipub vastu puksima, juhil pole aga selgust, mis asendis esirattad on.

Ainuke rahuldavaga hindega leppima pidanud osaleja oli Dacia.

TEHNISED ANDMED	Alfa Romeo Giulietta 2,0 JTD 140	Audi A1 1,6 TDI 77 kW	BMW 520 dA Touring	Chevrolet Cruze 2,0 DLT+	Citroën C3 HDI 90	Dacia Duster 1,5 110	Ford C-MAX 1,6L TDCI	Honda CR-Z 1,5 GT	Hyundai ix35 1,7 CRDi	Kia Venga 1,4 CRDi EX	Mini Cooper D Countryman	Mitsubishi ASX 1,8 DID 2WD	Nissan Juke 1,5 dCi	Opel Meriva 1,7 DTC	Peugeot RCZ 2,0 HDi	Saab 9-5 2,0 TTD	Toyota Auris 1,8 HSD	Volkswagen Sharan 2,0 TDI DSG	Volvo S60 D3	
MÕÖTMED JA MASSID																				
Pikkus, mm	4351	3954	4907	4597	3941	4315	4380	4080	4410	4068	4097	4295	4135	4288	4287	5008	4245	4854	4628	
Laius, mm	1798	1740	1860	1788	1728	1822	1828	1740	1820	1765	1789	1770	1765	1812	1845	1868	1760	1904	1865	
Kõrgus, mm	1465	1407	1462	1477	1524	1625	1595	1395	1660	1600	1561	1615	1565	1615	1362	1458	1510	1695	1479	
Telgede vahe, mm	2634	2457	2968	2685	2451	2673	2648	2425	2640	2615	2595	2670	2530	2644	2596	2837	2600	2920	2776	
Rööbe (ees/taga), mm	1554/1554	1463/1457	1594/1598	1544/1558	1465/1467	1560/1567	1544/1544	1520/1500	1585/1586	1547/1551	1534/1559	1525/1525	1525/1525	1488/1509	1580/1593	1577/1579	1515/1515	1557/1605	1588/1585	
Tühimass (kaalutud), kg	1420	1200	1800	1561	1170	1319	1466	1162	1504	1320	1395	1482	1324	1501	1419	1805	1414	1856	1607	
Kaalujaotus ees/taga, %	65/35	63/37	47/53	64/36	63/37	61/39	60/40	60/40	63/37	60/40	63/37	63/37	62/38	63/37	65/35	58/42	62/38	57/43	62/38	
Kogumass, kg	1825	1215	2365	1930	1583	1755	1915	1520	1940	1780	1800	2060	1750	2020	1825	2360	1805	2540	2090	
Piduritega järelkäru lubatud mass, kg	1300	1200	2000	1200	500	1200	1200	-	1200	1300	750	1400	1250	1100	500	1800	-	2200	1600	
Piduriteta järelkäru lubatud mass, kg	500	600	750	750	500	640	695	-	750	550	500	745	660	740	500	750	-	750	750	
Kütusepaagi maht, l	60	45	70	60	48	50	53	40	58	48	47	63	46	54	55	70	45	70	67	
MOOTOR	R4	R4	R4	R4	R4	R4	R4	R4+elekt	R4	R4	R4	R4	R4	R4	R4	R4	R4+elekt	R4	R5	
Töömaht, cm³	1956	1598	1995	1991	1560	1461	1560	1497	1485	1396	1598	1798	1461	1686	1997	1956	1798	1968	1984	
Silindri mõõdud, mm	83,0x90,4	79,5x80,5	84,0x90,0	83,0x92,0	75,0x88,3	76,0x80,5	75,0x88,3	73,0x89,4	77,2x90,0	75,0x79,0	78,0x83,6	83,0x83,1	76,0x80,5	79,0x86,0	85,0x88,0	83,0x90,4	80,5x88,3	81,0x95,5	81,0x77,0	
Surveaste	16,5	16,5	16,5	17,5	18,0	15,7	16,0	10,4	17,0	17,0	16,5	14,9	15,3	16,5	17,5	16,5	13,0	16,5	16,5	
Klappide arv	16	16	16	16	16	8	8	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	20	
Võimsus, kW(hj)/ (p/min)	103(140)/ 3750	77(105)/ 4400	135(184)/ 4000	110(150)/ 4000	68(92)/ 4000	79(107)/ 4000	85(116)/ 3600	84(114)/ 6100	85(116)/ 4000	66(90)/ 4000	82(112)/ 4000	110(150)/ 4000	81(110)/ 4000	81(110)/ 4000	120(163)/ 3750	140(190)/ 4000	73(99)/ 5200	103(140)/ 4200	120(163)/ 2900	
Pöördemoment, Nm/ (p/min)	350/ 1750	250/ 1500-2500	380/ 1900-2750	320/ 2000	230/ 1750	240/ 1750	270/ 1750-2500	145/ 4800	260/ 1250-2750	220/ 1750-2750	270/ 1750-2250	300/ 2000-3000	240/ 1750	240/ 1750-2500	340/ 2000-3000	400/ 1750	142/ 4000	320/ 1750-2500	400/ 1400	
Jõuülekanne	esivedu	esivedu	tagavedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	esivedu	
Käigukast	M6	M5	A8	M5	M5	M6	M6	M6	M6	M6	M6	M6	M6	M6	M6	M6	CVT	A6	M6	
RATTAD																				
Rehvimõõt	195/55 R 16	185/60 R 15	225/55 R 17	205/60 R 16	185/65 R 15	215/65 R 16	205/55 R 16	195/55 R 16	215/70 R 16	195/65 R 15	205/60 R 16	215/65 R 16	205/60 R 16	205/55 R 16	235/45 R 18	225/50 R 17	195/65 R 15	205/60 R 16	215/55 R 16	
Veljemõõt	7J16	6J15	8J17	6,5J16	6J15	6,5J16	6,5J16	6J16	6,5J16	6J15	6,5J16	6,5J16	6,5J16	6,5J16	8J18	7J17	6J15	6,5J16	7J16	
Talverehvi mõõt testiautol	205/55 R 16	195/55 R 16	225/55 R 17	225/50 R 17	185/60 R 15	215/65 R 16	205/55 R 16	195/55 R 16	215/70 R 16	195/65 R 15	225/50 R 17	225/60 R 16	205/60 R 16	205/65 R 16	225/45 R 18	225/55 R 17	215/45 R 17	215/60 R 16	215/55 R 16	
KIIRUSOMADUSED*																				
Tippkiirus, km/h	205	190	220	210	180	171	184	200	173	167	185	200	175	182	225	230	180	191	220	
Kiirendus 0-100 km/h, s	9,0	10,5	8,3	8,7	11,5	11,8	13,3	10,0	12,4	14,5	10,9	9,7	11,3	11,8	8,7	8,8	11,4	10,9	9,2	
Kütusekulu, l/100 km linn/mnt/keskmise	5,6/3,9/4,5	4,7/3,5/3,9	6,5/4,6/5,3	7,0/4,8/5,6	4,7/3,3/3,8	6,4/4,9/5,3	5,4/4,1/4,6	6,1/4,4/5,0	6,0/4,8/5,2	5,2/4,0/4,5	4,7/4,2/4,4	6,7/4,8/5,5	6,1/4,5/5,1	6,4/4,5/5,2	6,8/4,5/5,3	8,2/4,9/6,0	3,8/3,8/3,8	6,9/5,0/5,7	7,2/4,2/5,3	
CO ₂ -heitmed, g/km	119	103	139	149	99	139	119	117	135	114	115	145	134	138	139	159	89	149	139	

* Valmistaja andmetel



Lisavarustusest pärit ESC oli selgesti aegunud.

Kokkuvõttes võib öelda, et viimaks on tulnud aeg, mil enda meelest osav juht ei saa ilma stabiilsuskontrollita kiiremini edasi kui sisse lülitatud ESC-ga.

Pidurid

Libedaga võib tunduda, et pidurdamine kestab terve igaviku - igatahes jõuab selle ajaga palju asju peast läbi käia. Saab pidama? Pööraks kõrval? Ehk ikka saab pidama... Võib juhtuda nii ja teisiti ning see sõltub suurel määral ka autost.

Pidurite hinne saadi viie katse tulemustest. Mõõtsime pidurdamist

60 km/h kiiruselt jää, lumel ja nii, et auto vasakpoolsed rattad olid asfaldil, parempoolsed jää.

Lumel tuli Hyundai 38 meetriga võitjaks ja Toyota jäi 47 meetriga viimaseks.

Jääle venib pidurdusmaa pikemaks ja suurenevad ka erinevused autode vahel. Lumel teist kohta jaganud Nissan tuli kindlalt võitjaks, samas kui lumel tublisti esinenud Audi ja Opel jäid jää koos Volkswageniga viimaste hulka.

Erineva pidamisega pindadel pidurdades korrigeeritakse auto liikumist vajaduse korral rooliga. Kõik autod tulid selle katsega päris hästi toime. Kehvemad stiilipunktid läk-

sid Dacia ja Hondale, mis olid kogu pidurdamise ajal rahutud. Kõige kiiremini sai pidama BMW; väikese üllatusena käitus see ka kõige rahu-likumalt, ainult raske rool nõuab ka juhilt natuke jõudu.

Kokkuvõttes võib rahule jääda: selle rühma autode pidurid on vähemalt heal tasemel. Otsustav roll jääb aga siiski juhile, turvalise pikivahe hoidmine nõuab kannatlikkust.

Suutlikkus

Seda, kuidas autodel õnnestub mootori võimsus talvisel ajal liikumiseks teisendada, proovisime lumel ja jää kiirendades, otse lumisesse märke kiirendades, erineva pidami-

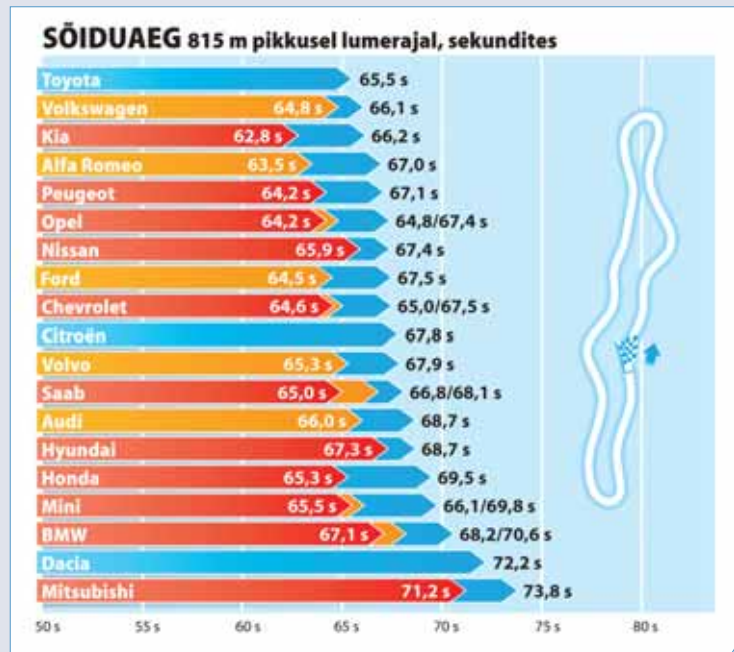


↑ KÕIGIL osalenud autodel olid all Nokian Hakkapeliitta R lamellrehvid. Nii olid tingimused võrdsemad, naastrehvidel ei ulatu erinevatel rehvimõõtu- del naastud ühepikkuselt välja.

JUHITAVUS LIBEDAL PINNAL	Käitumine jäärajal	Lumine tee	Möödumiskatse	Kurviiline mäkketõus
Alfa Romeo	Hea	Hea	Eeskujulik	Eeskujulik
Audi	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik
BMW	Hea	Hea	Eeskujulik	Hea
Chevrolet	Hea	Eeskujulik	Hea	Hea
Citroen	Hea	Rahuldav	Eeskujulik	Hea
Dacia	Hea	Rahuldav	Rahuldav	Rahuldav
Ford	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik
Honda	Hea	Hea	Eeskujulik	Hea
Hyundai	Hea	Hea	Hea	Hea
Kia	Hea	Hea	Rahuldav	Hea
Mini	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik
Mitsubishi	Hea	Rahuldav	Hea	Hea
Nissan	Hea	Hea	Eeskujulik	Hea
Opel	Eeskujulik	Eeskujulik	Hea	Eeskujulik
Peugeot	Hea	Hea	Eeskujulik	Hea
Saab	Hea	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik
Toyota	Hea	Eeskujulik	Hea	Hea
Volkswagen	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik
Volvo	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik

↑ KUIGI turvalisus on talvetesti üks prioriteetidest - nii sõiduomaduste selgitamiseks kui ka katsete endi läbiviimise osas - juhtus möödumiskatsetel nii mõndagi...

➔ ■ Stabiilsuskontroll ja veojõukontroll on sisse lülitatud, ■ Veojõukontroll on väljas / stabiilsuskontroll asendis Sport, ■ Mõlemad on välja lülitatud.





➔ **KÜLMA** mootori kütusekulu ja heitgaaside sisaldust mõõdeti laboris seitsme külmakraadi juures.

➔ **CITROËNI** lisavarustuses olev Zenith tuuleklaas toob autosse avarust ja valgust, aga õhkab talvel ka oluliselt rohkem külma.

sega pinnal märke sõites ja rullide peal erinevat pidamist imiteerides.

Laboritingimustes rullide abil tehtud katse selgitas elektroonilise veojõukontrolli (EDS) tegevust. Kui üks veoratastest pääseb vabalt pöörlema, peaks EDS seda pidurdama ja veojõu kindlalt pinnal olevale veorattale suunama. „Libisema” me ühe ratta siis vabalt pöörlevate rullide abil panimegi.

Üldiselt pääsesid autod sellises olukorras liikuma. Erinevused tuluvad sellest, kui tundlikuks EDS on häälestatud. Eeskujuks võiks tuua BMW, mis hakkab liikuma olenemata sellest, mis asendis stabiilsuskontrolli parajasti on. BMW-l piisab

Autode sõidumadusi uuritakse ka tavaoludes – et nende radikaalsemad iseloomujooned kogemata kahe silma vahele ei jääks.

jala gaasile asetamisest – ja auto liigub paigast.

Chevrolet, Opel ja Saabiga on nii, et kui lülitada välja ainult veojõukontroll, siis pääsevad need rullidelt minema. Kui aga stabiilsuskontroll täies tükis välja lülitada, kaob ka EDS ja auto jääb paigale.

EDS kaob koos elektroonilise stabiilsuskontrolliga (ESC) ka Hondal, Hyundail, Kial ja Mitsubishil, erinevus on aga selles, et neil ei saa veojõukontrolli eraldi välja lülitada. See ähvardab üsna suurte ebameeldivustega, kui tegelikult mäkketõusuks läheb. Toyota aga ei pääsenudki rullidelt maha – elektroonika lahendas olukorra nii, et moo-

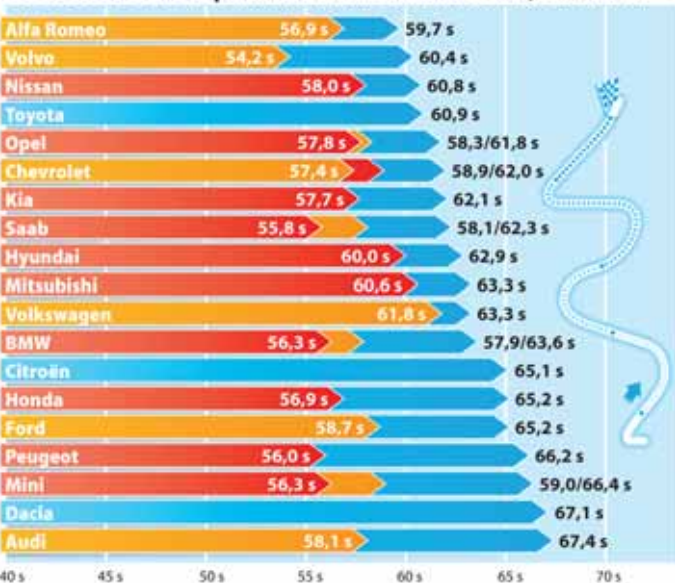
tor ei reageerinud enam gaasipeadalile üldse.

Juba looduses tehtud katse, kus pidi märke tõusma nii, et auto üks pool oli asfaldil, teine aga jääl, kinnitas rullidel saadud tulemusi, kuid Saab ja Toyota üllatasid positiivselt. Saab läks mäest üles ka ilma stabiilsuskontrollita, kui juht ainult gaasi põhjas hoidis. Elektroonika tunnusistas juhi sihikindlust ja EDS jäi tööle. Toyota pääses muretult märke, sest elektroonika reageerib auto liikumisele, rullidel seda aga ju ei toimunud. BMW läheb vabalt mäest üles, abiks muidugi see, et mäkketõusul muutub kaalujaotus tagatelje kasuks.

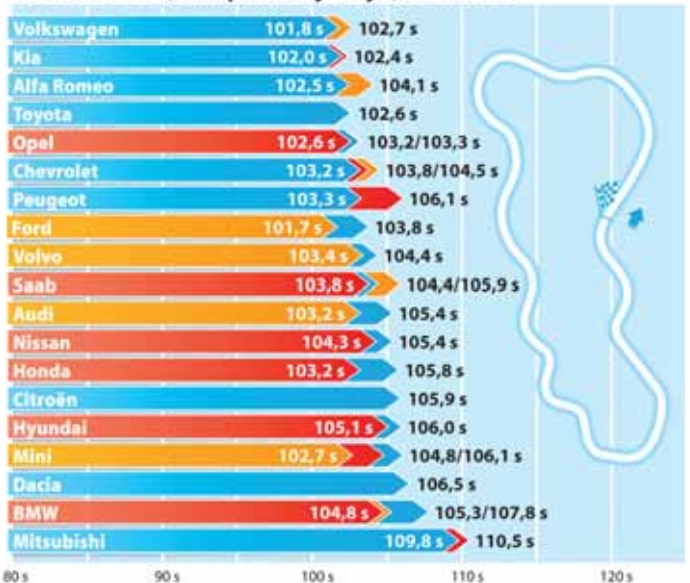
Sirgel mäkketõusul oli pealmiseks kihiks 4-5 cm lahtist lund, selle all kõvem lumekiht. Kiirendamist alustati kiirusega 10 km/h, mäe lõpuosa muutus järsemaks.

ESC mõjutab autode edasiliikumist oluliselt. Kui see on sisse lülitatud, piirab Honda, Mini, Kia, Fordi, Opel, Chevrolet ja Saabi veojõukontroll mootori pöördeid liiga palju ja autod jäävad poolele teele: elektroonika ei lase vedavatel ratastel end pidava pinnani kaevata. Citroën ja Peugeot lubavad ratastel vabalt ringi käia ja nii pääseb ka märke. Raske BMW elektroonika oli hämmastavalt osav viimastki pidamise raasu leidma, kui juht vaid

SÕIDUAEG 810 m pikkusel kurvilisel mäkketõusul, sekundites



SÕIDUAEG 1,6 km pikkusel jäärjal, sekundites

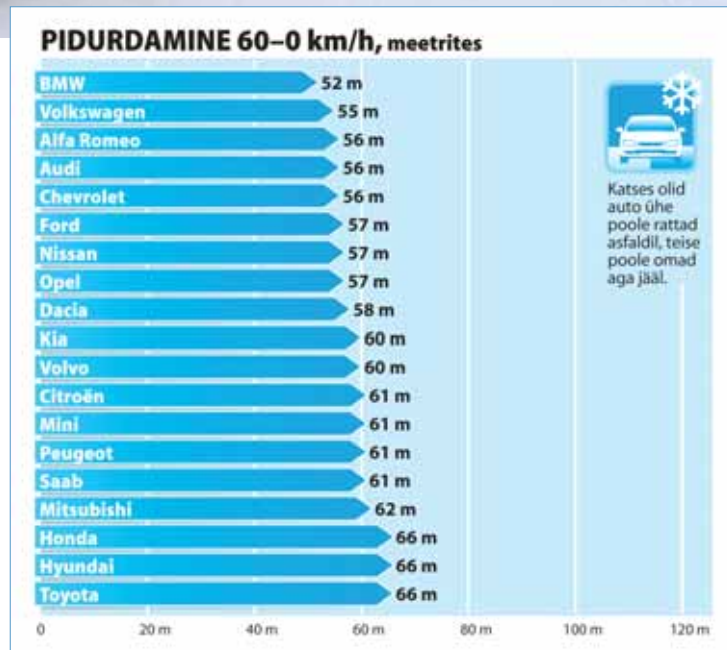
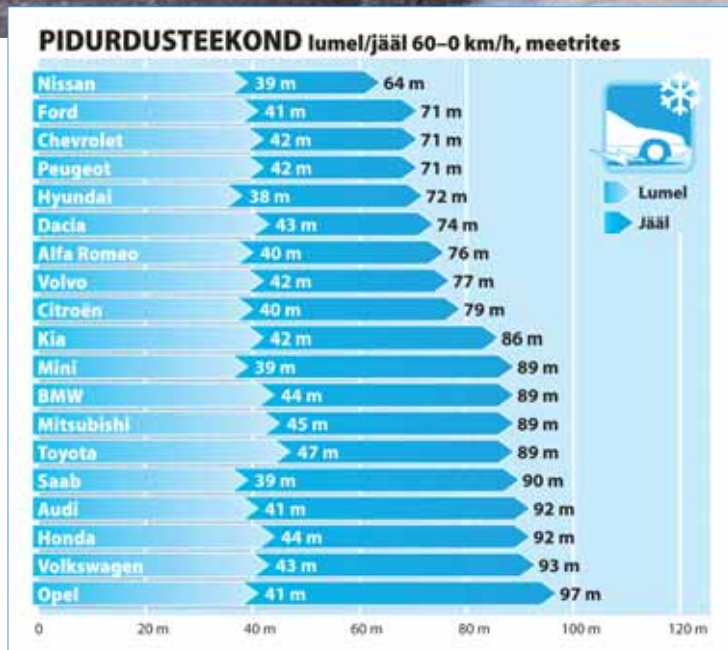


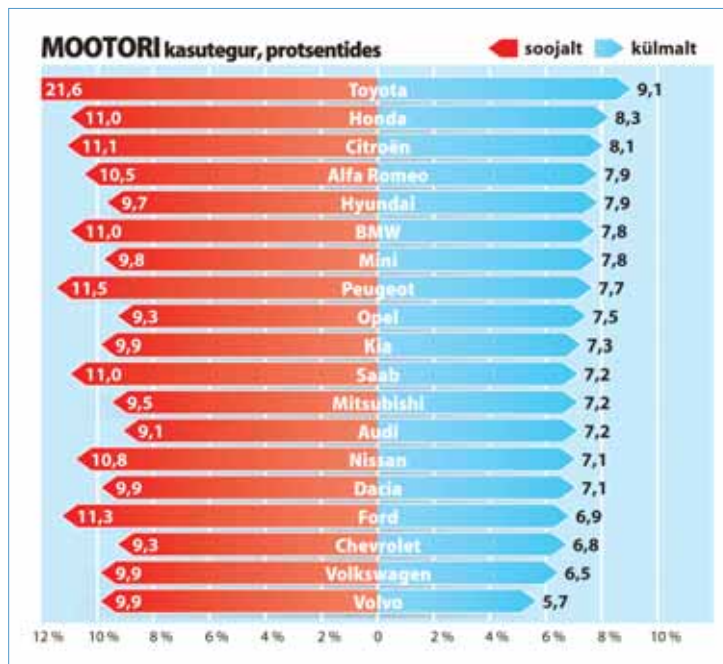
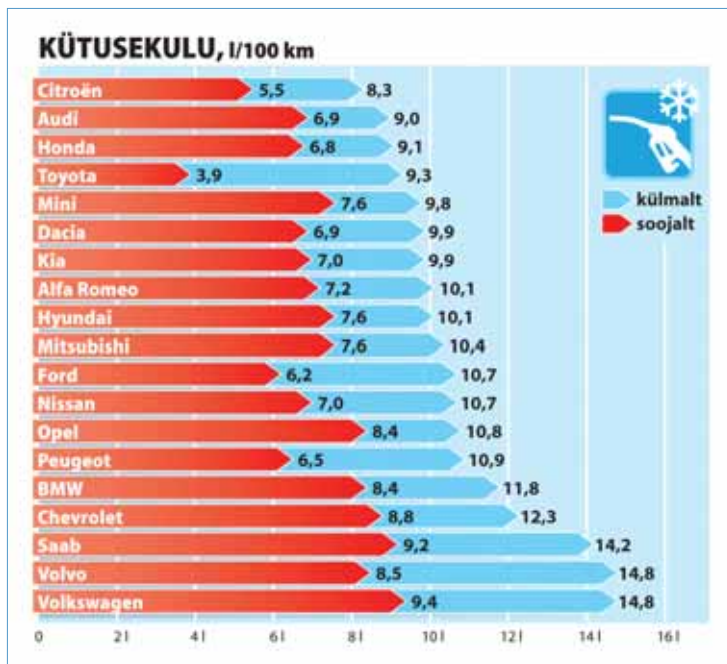
ELEKTRILISED SOOJENDUS-SEADMED	Istmed	Tagaklaas	Automaatne väljalülitus	Peeglite soojendus	Aknapeesuvedeliku soojendus
Alfa Romeo	Hea	Hea	20 min	On	On
Audi	Eeskujulik	Hea	10 min	On	On
BMW	Eeskujulik	Hea	12 min	On	On
Chevrolet	Hea	Hea	15 min	On	On
Citroën	Rahuldav	Hea	20 min	Ei	Ei
Dacia	Hea	Eeskujulik	13 min	On	Ei
Ford	Eeskujulik	Hea	Ei	On	Ei
Honda	Hea	Hea	Ei	On	Ei
Hyundai	Hea	Hea	20 min	On	Ei
Kia	Hea	Hea	20 min	On	Ei
Mini	Eeskujulik	Eeskujulik	12 min	Ei	Ei
Mitsubishi	Hea	Hea	20 min	On	Ei
Nissan	Hea	Hea	On	On	Ei
Opel	Eeskujulik	Hea	On	On	Ei
Peugeot	Rahuldav	Eeskujulik	On	On	Ei
Saab	Hea	Hea	On	On	Ei
Toyota	Rahuldav	Hea	15 min	On	Ei
Volkswagen	Hea	Hea	10 min	On	On
Volvo	Hea	Hea	On	On	Ei

SUUTLIKUS	Start vastumäge	Kiirendus otse mäkke	Veojõu-kontrolli toimimine	ESP toimimine	Elektroniline abi kallakul startimiseks	Kliirens (cm)
Alfa Romeo	Eeskujulik	Hea	Eeskujulik	Eeskujulik	On	12
Audi	Hea	Hea	Eeskujulik	Eeskujulik	Ei	12
BMW	Eeskujulik	Hea	Eeskujulik	Eeskujulik	Automaatne	15
Chevrolet	Hea	Hea	Hea	Hea	Ei	14
Citroën	Hea	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Ei	12
Dacia	Hea	Rahuldav	-	-	Ei	21
Ford	Eeskujulik	Hea	Rahuldav	Hea	On	13
Honda	Hea	Hea	Puudulik	Hea	On	12
Hyundai	Eeskujulik	Hea	Hea	Rahuldav	On	17
Kia	Eeskujulik	Hea	Hea	Rahuldav	On	16
Mini	Eeskujulik	Hea	Hea	Eeskujulik	On	15
Mitsubishi	Hea	Eeskujulik	Rahuldav	Hea	On	17
Nissan	Hea	Hea	Hea	Hea	Ei	18
Opel	Hea	Hea	Hea	Hea	Ei	15
Peugeot	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	On	12
Saab	Hea	Hea	Hea	Hea	On	15
Toyota	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	On	13
Volkswagen	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	Eeskujulik	On	13
Volvo	Hea	Hea	Eeskujulik	Eeskujulik	Ei	12



Erinevatel pindadel läbi viidud pidurduskatses on parimaid õigel joonel hoida väga lihtne





gaasi põhjas hoidis, aga päris tippu siiski ei pääsetud.

Külma mootori kütusekulu

Külm mootor nõuab rohkem kütust, olgu selleks siis bensiin või diisel. Vaid väike osa kütuse energiast jõuab mootorist edasi ning siis kulub seda külmas kangestunud käigukasti ja hangunud rataste ringi ajamiseks. Paremalt juhul saab kaot-siläinud energiaga siseruumi soojemaks.

Absoluutarvudes kulutavad külmana vähem Citroën ja Audi. Järgnevad bensiin hübriidid Honda ja Toyota. Kõige rohkem kulutavad Volkswagen ja Volvo. Mõlema puhul

on selles oluline roll diisliõli põletaval lisasoojendusel.

Kasutegureid võrreldes tõusevad etteotsa hübriidid. Seejuures tasub arvestada, et liiter bensiini sisaldab vähem energiat kui liiter diislit. Parima diiselmootorina on Citroëni päralt kolmas koht.

Heitgaaside puhtus

Katsete käigus selgus, et diiselmootoritel külmkäivituse järgselt heitgaasidega probleemi pole. Sisuliselt on need niisama puhtad või puhtamadki kui bensiinimootorite omad. Välja arvatud lämmastikuühendid, aga see tuleb juba põlemisprotsessi eripärast.

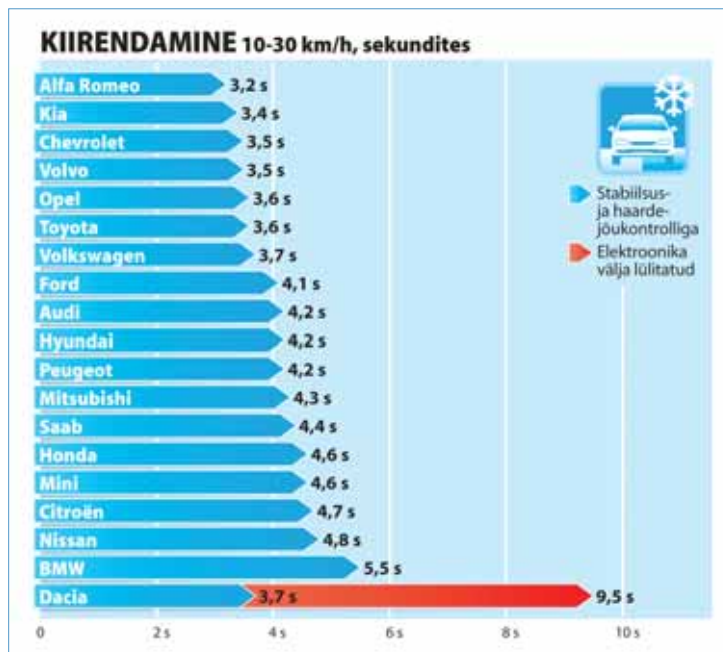
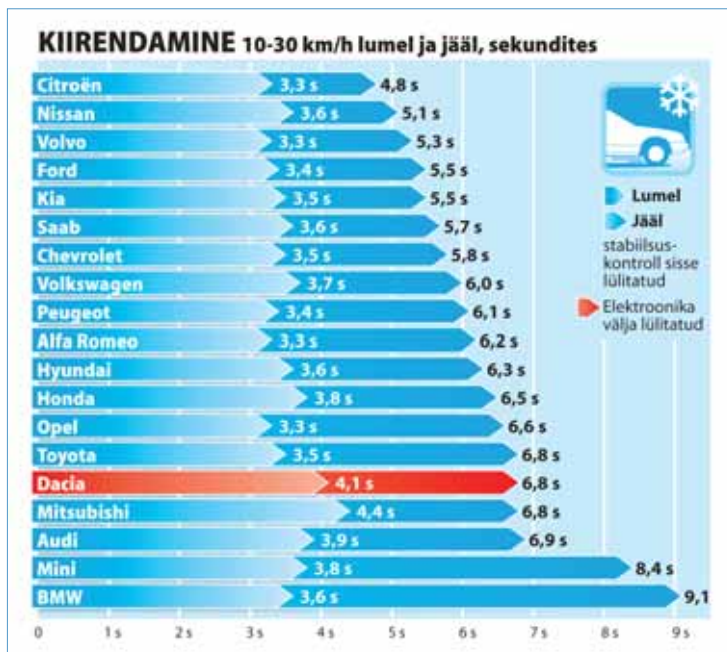
Meid kõige rohkem huvitanud süsinikuühendite pääs atmosfääri jäi oluliselt väiksemaks euronormidega lubatust. Külmkäivituse järel on lubatud kuni 15 g/km, pingerea viimasel ehk Nissanal oli see 4,36 g/km. Samas võib muidugi öelda, et BMW-l oli vastav näitaja kõigest 0,18 g/km ehk 24 korda parem.

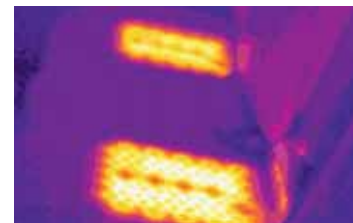
Soojendus

Autode soojenemise mõõtmiseks istuti öö läbi väljas seisnud autosse, läbiti mõnisada meetrit kiirusega 40 km/h ja siis sõideti pisut pool tundi kiirusega 80 km/h. Öhus oli 7,9 külmakraadi, meie eesmärgiks oli saada autosse 23 soojakraadi ja

poolt tundi ei pidanud selleks kor-dagi ootama.

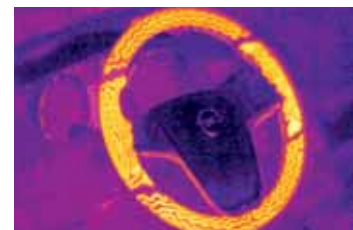
Volvo ja BMW said siseruumi soojaks kiiduväärse 12 minutiga. Volvo puhul on selle tulemuse taga kütust põletav, automaatjuhtimisega lisasoojenduseseade. BMW kasutab õhukanalitesse asetatud PTC-elemente, mille koguvõimsuseks tervelt 1250 W. Seegi süsteem on täisautomaatne ning lähtub oma töös välis- ja sisetemperatuurist, puhuri režiimist ning mootori jahutusvedeliku temperatuurist. Kuna BMW talletab kineetilise energia ülejääke elektrina, siis on soojendamiseks kasutatavat energiat varuks rohkem kui teistel. Kurvastas





↑ TAGAISTMED lähevad soojaks Hyundai (pildil) ja Volvos.

↓ MEELDIV üllatus: Opelil kuulub rooli-soojendus põhivarustusse.



Volkswagen - soojenemiseks kulus üle poole enam aega kui parimail.

Tuled ja nähtavus

Hinde panime enimüüdnud variandi põhjal. Kolmandikul autodest valikut polegi, aga üldiselt tähendab see, et tegemist pole kõige uema ja parema variandiga. Peugeot RCZ pööratavad ksenoonid on parimad seeriatoodangus laternad, mida oleme näinud oleme. Samad laternad on ka 308-l, aga kuna RCZ on olnud populaarsem halogeenidega, siis jäävad head punktid saamata.

Alfa Romeo topeltksenoonid, mille kaugtuledel halogeenid abiks,

on küll peaaegu niisama head ja kümnet punkti väärt. Sama tehnikat kasutavad rootslased, aga Saab on Hella laternatest valinud vanemad. BMW on saanud uuemad, mille kaugtulede valgusvihk laiem.

Omaette hindeid panime ka laternapirnide vahetatavuse eest. Siin ei saanud küll kõik osaleda, sest ksenoonpirne ei soovitata omakäelselt vahetama hakata. Kiiduväärsest lihtne oli pirnide vahetamine Citroënil ja Hyundail.

Puudulik läks kirja Mitsubishiile, mille laternateni jõudmiseks tuleb lammutustöid teha, ja Fordile, mille laternad tuleb maha võtta, kusjuu-

res kruvikeerajat, mis kinnituskruvidele sobiks, autoga kaasas ei ole.

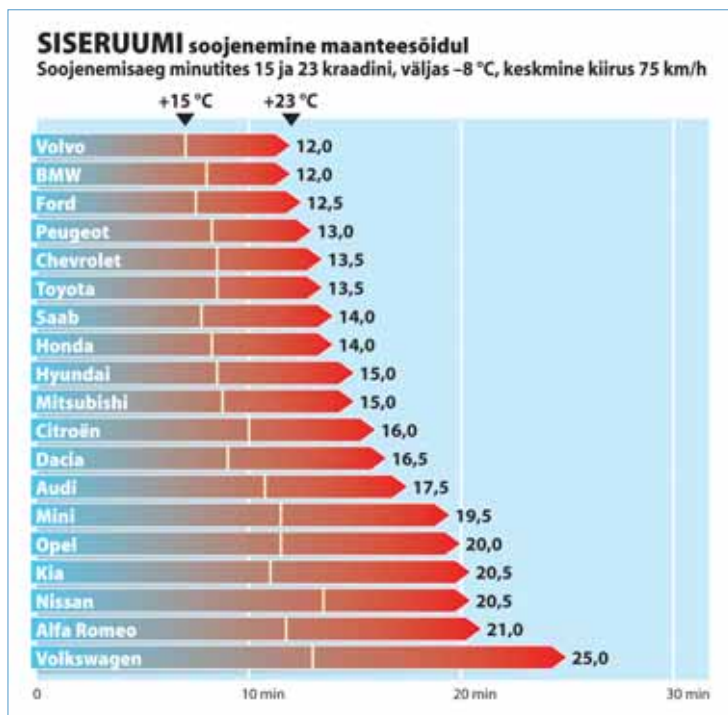
Elektrisoojendus

Et istmesoojendusest midagi kasu oleks, tuleb kõigepealt lüliti üles leida. Ja enamasti otsitakse seda olukorras, kus ei tahaks kinnast käest võtta... Üllatav, et see oli ununenud Rootsi autode puhul: Saabil on kasutusel väga pisikesed, muude lülitite vahele surutud nupud. Volvol on nupud küll piisavalt suured, aga seda, kas ja millise võimsusega soojendus töötab, näeb pardaarvuti ekraanilt ning mitte iga režiimi korral.

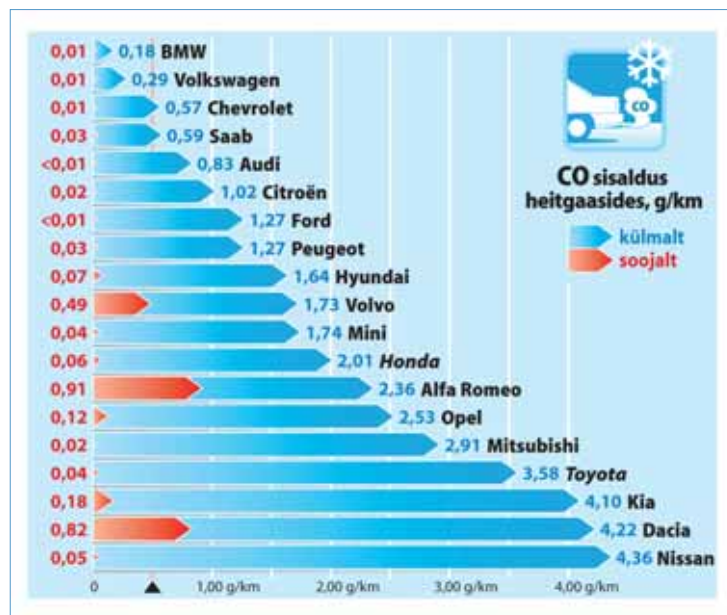
Alfa Romeo, Citroën, Dacia, Mitsubishi, Nissan, Peugeot ja Toyota on istmesoojenduslülitid juhi silma alt ära peitnud. Otsige need üles enne sõitma hakkamist!

Parimat soojenemisevõimsust näitasid Mini, BMW ja Ford. Aeglasemaks jäi soojenemine Peugeot's, Chevrolet's ja Kia. Kõige laiemalt on soojenduselementidega kaetud BMW iste. Enam külma pinda jääb Peugeot', Toyota ja Citroëni istmele.

Opel teenis lisapunkte roolisoojenduse, Kia ja Hyundai esiklaasi alarserva (sisuliselt siis klaasipuhastite ala) soojendamise eest. Tänuväärt asjad! **TAM**



↑ SÄÄSTLIKULT, aga lödisedes - diiselaetodel ei jagu soojust kabiini jaoks... Antud probleemi puhul on kindlasti abiks lisasoojendid, kuid need tarbivad samuti kallist kütust ja kõigi autode puhul pole ka neist abi.



KOONDHINNE	Osatähtsus, %	Alfa Romeo	Audi	BMW	Chevrolet	Citroën	Dacia	Ford	Honda	Hyundai	Kia	Mini	Mitsubishi	Nissan	Opel	Peugeot	Saab	Toyota	Volkswagen	Volvo
Maanteeõit	10	9	9	9	9	8	8	9	7	7	8	8	7	8	8	8	9	9	10	10
Juhitavus	15	9	10	9	9	8	7	9	8	8	8	9	8	8	9	9	9	9	9	9
Pidurid	10	9	8	8	9	8	8	9	7	8	8	8	7	9	8	8	8	7	8	8
Suutlikkus	10	9	8	8	9	9	7	8	8	8	8	9	8	7	9	9	8	9	9	9
Kütusekulu külmaga	10	7	7	7	6	8	7	6	8	7	7	7	7	7	7	7	7	9	6	5
Heitgaaside puhtus	10	9	10	9	10	9	8	10	9	9	8	9	9	8	9	9	9	9	9	9
Soojendus	20	7	8	10	9	8	7	9	9	8	6	7	8	8	7	9	9	10	7	10
Tuled ja nähtavus	10	10	9	9	7	7	7	7	9	7	7	9	7	7	7	7	10	8	9	10
Elektrisoojendus	5	8	9	9	8	7	8	9	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8	9	9
Kokku	100	8,5	8,7	8,8	8,6	8,1	7,4	8,5	8,2	7,8	7,5	8,1	7,6	7,9	8,0	8,4	8,7	8,7	8,3	8,9

Volvo S60 D3 Momentum

■ **Volvo S60** on hea talveauto. See selgub juba esimesest tutvusest, sest auto soojeneb kiiresti ja korralikud laternad hajutavad pimeduse. Pettumust ei too ka teele jõudmine. Auto on tugev, kõik selle komponendid on omavahel kooskõlas. Juhi tahtmisi täidetakse täpselt. Vedrustus on jäigapoolne ja väikesed värinad

tulevad läbi, aga mugavus sellest veel ei kao. Jõuline mootor ja äkiline gaasipedaal tähendavad seda, et ebaühtlase pidamisega pinnal peaks valvas olema. Diisliga töötav lisasoojendus suurendab keskmist kütusekulu.

Hind: 34 200 eurot

Koondhinne 8,9 ★★★★★



BMW 520dA Touring

■ Võrreldes mulluses testis osalenud 5. seeria Gran Turismoga oli **520dA** meeldivaks üllatuseks. Head omadused on säilinud, ehk siis BMWs on endiselt soe. Seejuures on soojus saadud nii, et kütusekulu pole sellest suurenenud. Juhitavuse poolest on kontakt teeludega parem kui GTs. Kiita tuleb stabiilsuskontrolli valmistanud inseneri, sest

on õnnestunud teha tagaveolisele autole harukordselt hästi sobiv abiline. Auto pöörab hästi, tagarattad püsivad seejuures siivselt teel. Kui tõesti on vaja lumisel teel mäkke sõita, siis võiks kasutada ratastel rohkem kaapida lubavat režiimi DTC, aga muidu pole vaja stabiilsuskontrolli näppida.

Hind: 44 330 eurot

Koondhinne 8,8 ★★★★★



Audi A1 1,6 TDI 77 kW

■ **AUDI A1** on põhja poolest sama, mis mullu osalenud VW Polo, aga teist liiki mootor toob kaasa erinevused. 1,6 TDI põletab puhtalt, kuid kütusekulu on keskpärane. Ambition-varustus toob kaasa nn sportliku vedrustuse, mis pole pisiauto ja talveolude kombinatsioonis kõige parem mõte. Jäik vedrustus võimendab kere liikumisi ja

vähendab mugavust. Juhitavusega on asjad korras ja roolitunnetus on suurepärase. Auto on kenasti tasakaalus ja stabiilsuskontroll toimib hästi. Nii pidurid kui suutlikkus pole aga parimate tasemel ja ka soojendus võiks tõhusam olla.

Hind: 20 600 eurot

Koondhinne 8,7 ★★★★★



Saab 9-5 Vector 2,0 TTiD

■ Kolmanda koha jagamine peaks margi paljukannatanud austajaid rõõmustama – **SAAB** tuleb talve tingimustes ikka kenasti toime. Iseasi, kui suur on selles 9-5 osa, sest päris palju pärineb äratuntavalt Insignialt. Põhiolemus on hea, laternad teenivad täispunktid. Saabis on suure auto tunne, seda nii heas kui halvas: sirgel on pikk auto

stabiilne, kurvides pole massi inertsi nii meeldiv. Kui midagi parandada, siis vedrustuse juures – see laseb läbi häirivaid värinaid ja kehval teel pole rool päris kindel. Roolitunnetus on aga hea, stabiilsuskontroll on häälestatud sobival ja autos on soe.

Hind: 34 200 eurot

Koondhinne 8,7

★★★★



Toyota Auris 1,8 HSD Linea Sol Plus

■ **TOYOTA** Prius oli mulluses talvetestis esikolmikus, nii pole ka Aurise tulemus üllatuseks. Diislitega võrreldes tulevad hübriidi head ja vead selgemini esile. Soojendusseade väärrib erilist kiitust, sest mootori kasutegur oli kõigis mõõtmistes parim, ent ka siseruum soojeneb eeskujulikult. Juhitavust ja suutlikkust kontrollivates katsetes olid

tulemused tublid. Hübriidsüsteemi eripära tõttu ei osale esirattad pidurdamises kõige paremini. Maanteel on Auris oma omaduste poolest lahjem kui Prius ja see annab argikasutuses tunda.

Hind: 24 190 eurot

Koondhinne 8,7

★★★★



Chevrolet Cruze 2,0 DLT+

■ **CRUZE** on suures osas sama mis Opel Astra ja seda on ka näha. Kõige meeldivam üllatus oli, et diiselmootor töötas külmkäivituse järel väga puhtalt. Tavaliselt on Chevrolet heitgaaside puhtuse normidega hädas olnud. Mootori kasutegur on rühma kehvemate seas, nii et arenguruumi jätkub. Juhitavuse seisukohast on tegemist suhteliselt lihtsate

lahendustega. Vedrustus tasandab ebatasasused, müra pole liiga palju. Rool on kerge ja tuimavõitu, aga auto kuuletub sellele kiiresti ja täpselt. Kurvilisel teel on Cruze'iga lausa lõbus. Selle hinna eest on autot ikka päris palju. Talvel kipub hind aga meelde tulema siis, kui lähitulede valgusvihk üsna napiks jääb.

Hind: 19 235 eurot

Koondhinne 8,6

★★★★



Alfa Romeo Giulietta 2,0 JTD 140

■ **GIULIETTA** projekteerimisel kaalutleti ilmselt nii, et Alfa Romeo fännid ostavad selle nagunii, aga auto peaks kõlbama ka teistele. See on ka õnnestunud. Parimad muutused on vedrustuses ja roolisüsteemis: viimaks on loobutud jäigast ja hüplevast vedrustusest ning ülevõimendatud rool käib nüüd veidi raskemalt, kuigi tunnetus võiks

parem olla. Lisavarustust vaadates on sportvedrustusest õigem eemale hoida, aga ksenoonlaternad tasuks võtta, sest need on tõepoolest tipptasemel. Stabiilsuskontroll sai viimase lihvi polaarjoone taga ja toimib ka talveoludes, lahtises lumes pidamise leidmiseks sobib kolmest režiimist kõige paremini Dynamic.

Hind: 21 190 eurot

Koondhinne 8,5

★★★★



Ford C-Max 1,6L TDCi Titanium

■ Uuel **C-MAX**il on küll mõned tippomadused, kuid neist ei piisanud kõrgemaks kohaks. Mootor põletab puhtalt ja on ka kokkuhoidlik, aga kütusekulu on külmaga siiski suurepoolne, sest seda neelab ka lisakütteseade. Ometi ei soojene auto nii kiiresti kui võiks, sest osa õhust on igal juhul suunatud tuuleklaasile. Juhi väljavaade

püsibki niimoodi selgena ja see on kahtlemata hea omadus. Roolitunnetus on hea, aga maanteeõidu jaoks võiks elektromehaanilise roolivõimendusega veel tööd teha. Stabiilsuskontroll sobib auto omadustega üldiselt kokku, aga kipub mootori pöördeid liialt maha võtma. Laternad on C-Maxi nõrk koht.

Hind: 21 115 eurot

Koondhinne 8,5

★★★★



Peugeot RCZ Sport 2,0HDI

■ Olemuse poolest erineb **RCZ** küll ülejäänutest, hinnete poolest jäi aga üsna keskpäraseks. Suur miinus tuli laternate eest: suurem osa ostjatest eelistab halogeene, kuigi saadaval oleksid ka suurepärased ksenoonid. Veojõukontroll hoiab tugevat mootorit talveoludes ohjes. Stabiilsuskontroll reageerib küll rohkem rooliliigutustele kui auto

kiirendusele ja võiks toimida sujuvamalt. Kõva lumega kaetud teepinnad Peugeot' vedrustusele ei sobi, sportlikult jäigast vedrustusest tuleb läbi nii värinaid kui müra ja mugavus kannatab selle käes. Rool liigub kergelt, selle tunnetus võiks aga parem olla, eriti siis, kui rooli on vaja kiiresti või palju keerata. Soojendus on korralik.

Hind: 27 450 eurot

Koondhinne 8,4

★★★★



Volkswagen Sharan Comfortline 2,0 TDI DSG

■ Kõige paremini sobib **SHARAN**ile maantee. Auto mass ja pikk telgede vahe tagavad rahuliku mineku, tee ebatasasused ei pääse reisijaid häirima. Roolisüsteem on rahulik ja loogiline, juht tajub sõrmedega teepinna olukorda. Õnnestunud vedrustus tagab hea juhitavuse, kurvides ei tundu auto suurena. Küll aga annab suurus tunda

siis, kui reisijateruum on vaja soojaks saada. Auto ei taha soojeneda isegi lisa soojendusseadme abiga, kütusekulule aitab see lisaseade aga tublisti kaasa. Vähemalt elektrisoojendus toimib korralikult.

Hind: 32 964 eurot

Koondhinne 8,3

★★★★



Honda CR-Z 1,5 GT

■ **CR-Z** jäi küll pingerea tagumisse poolde, kuid mõned head omadused on sellel siiski olemas. Tähtsamana neist kiiduväärne soojendus, mis ei riku hübriidsüsteemi kasutegurit. Üldiselt on katsete tulemused keskpärased. CR-Z nõrgem kül on maanteeõit. Vedrustus on sportliku kuvandi kohaselt jäik ja seetõttu mugavus

puudub. Tugev müra väsitab veel täiendavalt. Roolisüsteem on täpne ja kiire, aga ei tõmba rattaid korralikult otseks ja tekitab juhile nii tööd juurde. Stabiilsuskontroll reageerib liiga äkiliselt ja vahel valel ajal, näiteks kurvist väljudes, kui oht ammu möödas.

Hind: 22 980 eurot

Koondhinne 8,2

★★★



Citroën C3 HDi 90

■ Mõni väikeauto on mingil arusaamatul põhjusel „sportlikuks” häälestatud, **CITROËN** on aga mugavuse poole püüdnud ja selles ka õnnestunud. Rool toimib maanteel rahuldavalt, kuigi rataste otseks tõmbamises on ebakindlust. Järsemates kurvides pole rool enam nii hea ja tunnetus on petlik. Stabiilsuskontroll tegutseb autot

soovitud suunda pöörates lausa hüsteeriliselt: ülepingutatult ja kohati valel ajal. Sirgel on auto suutlikkus kiiduväärne. Mootori kasutegur on hea ja soojust jätkub mõnusasti. Kokku on hoitud auto laternatelt ja elektrisoojendusest.

Hind: 17 890 eurot

Koondhinne 8,1

★★★



Mini Cooper D Countryman

■ **MINI** pakub juhile sõidulusti, aga sellest pole kasu, kui parajasti midagi ei juhtu. Sirgel maanteel pole heast juhitavusest ja õnnestunud stabiilsuskontrollist nii palju abi kui lumisel kurvilisel teel, sportlikuks häälestatud vedrustusse tuleb aga sisse nii värinaid kui müra. Talveloludesse tundub Mini ebasobivana, sest soojendusseade nõuab veel

kõvasti tööd. Lisaks aeglasele soojenemisele on Mini ainus auto rühmas, mille aknad lähevad uduseks, kui puhurid pole otse tuuleklaasile suunatud.

Hind: 24 479 eurot

Koondhinne 8,1

★★★



Opel Meriva 1,7D DTC Enjoy

■ Testis osales eelmise versiooni **MERIVA**, praegu saada olevail peaks peal olema soojendusseade QuickHeat, mis ei põleta diisli, vaid õhutrakti soojendatakse elektriga. Soojenemine peaks minema paremaks ja kütusekulu väiksemaks. Iseloomult on Meriva sarnane C-Maxiga. Roolisüsteem on üks rühma paremaid, seda nii maanteel

kui kurvilisel kõrvalteel. Mugavust vähendab aga tugev müra. Stabiilsuskontroll sobib autoga kokku ja toimib hästi. Lastega perele mõeldud autol peaksid olema paremad laternad.

Hind: 18 700 eurot

Koondhinne 8,0

★★★



Nissan Juke 1,5 dCi Acenta

■ **JUKE** omapärane välimus leiab sõpru ka põhjamaal, kiita saab seda aga vaid pidurite eest. Kliirens on tavalise pereauto omast pisut suurem, vedrustusel on seetõttu pikem käik, ebatasasusi on lihtsam siluda, aga samas väheneb teetunnetus. Juke reageerib roolile kenasti, suuremate roolikeeramiste peale lausa äkiliselt, aga rooli-

tunnetus on kehv. Rooli kaugust ei saa reguleerida ja sõiduasendi leidmisega on raskusi. Stabiilsuskontroll hoolitseb turvalisuse eest, aga sõit kaotab seeläbi sujuvuse: elektroonika muudkui pidurdab ja esirattad hakkavad vastu puksima.

Hind: 17 570 eurot

Koondhinne 7,9

★★★



Hyundai ix35 1,7 CRDi ISG Comfort

■ **HYUNDAI** puhul äratub kõigepealt tähelepanu rool. Tegemist on rühma kõige õnnetuma roolisüsteemiga. Tegijal juhtub – aga niisama õnnetu oli juba ix35 eelkäija rool ja sama reha peale ei tohiks kaks korda astuda. Rool ei tõmba rattaid otseks, roolivõimendus toimib ebahütlaselt ja veab vahel lausa vales suunas,

järsemates kurvides on väga raske aru saada, kui palju just rooli keerama peaks. Kahju, et rooliga nii läks, sest vedrustuse ja müraeristusega on asjad korras. Soojendus on piisav. Mootor on keskmisel tasemel, nagu ka auto suutlikkus. Mitte kõige kavalamal kombel kaob ESC väljalülitamisega ka elektrooniline diferentsiaal.

Hind: 21 300 eurot

Koondhinne 7,8

★★★



Mitsubishi ASX 1,8 DID 2WD Invite

■ Maanteel tundub **ASX** kuidagi ühtlaselt õnnetu. Puudusi on igas valdkonnas, ükski neist pole küll suur viga, aga kõik kokku rikuvad üldmulje. Ainult soojenduse eest tuli hea hinne, etteheiteid kogunes aga rohkem. Rool ei tõmba rattaid otseks, roolitunnetus puudub. Stabiilsuskontroll oleks nagu mõnele teisele autole mõeldud ja

vedrustuse projekteerimisel on samuti midagi valesti läinud. Juba üsna tagasihoidliku suunamuutuse juures tekib ülejuhitavus ja ilma ESC-ta ei saakski sellest lahti. Vedrustuse geomeetria tõttu ei leia rattad pidamist.

Hind: 21 980 eurot

Koondhinne 7,6

★★



Kia Venga 1,4 CRDi Ex

■ Jää- ja lumeradadel osutus **VENGA** särtsakaks pisiautoks. Mõnestki katses tuli see tänu teo- tahtelisusele ja kergusele auga välja. Elektroonika lubab pära pära uljalt libisema, algajale juhile see ei sobi. Väiksed mõõdud annavad müra ja värinate kaudu end maanteel tunda. Roolitunnetus on kehv, aga auto reageerib roolile loogiliselt.

Talvetesti jaoks on kõige suuremaks miinuseks rühma kõige viletsam soojendusseade. Mootori põlemispuhtus ja ökonoomsus jätavad soovida.

Hind: 16 610 eurot

Koondhinne 7,5

★★



Dacia Duster 1,5 dCi 110 Laureate

■ **DACIA** kohta on ennegi öeldud „traditsiooniline“. Ehk siis nagu vanaaegne. Kui müra ja mõned pisi-vead ei hirmuta, siis võib sellega isegi reisima minna. Vedrustus ja rool sobivad maanteele küll. Kurvilisemal lõigul hakkab roolitunnetuse puudumine ja aeglane ülekanne raskusi tekitama. Soovitame lisavarustusest ESC peale osta, see

lisab turvalisust ja suutlikkust. Mootor ei hülga puhta põlemise ega kokkuhoidlikkuse poolest ja autos on külm.

Hind: 14 900 eurot

Koondhinne 7,4

★★

