

TESTID JA SÖIDUPROOVID

Detektiivitöö: testi võitja väljaselgitamine keskklassi sedaanide seast eeldas pisimategi nüansside märkamist. Lõpptulemus kujunes tasavägiseks.

Mazda 6

- ▶ 150 hj ▶ 215 km/h
- ▶ 5,7 l / 100 km
- ▶ alates 25 550 €

Ford Mondeo

- ▶ 150 hj ▶ 215 km/h
- ▶ 6,3 l / 100 km
- ▶ alates 27 600 €

Opel Insignia

- ▶ 136 hj ▶ 210 km/h
- ▶ 5,7 l / 100 km
- ▶ alates 25 925 €

Peugeot 508

- ▶ 150 hj ▶ 210 km/h
- ▶ 5,9 l / 100 km
- ▶ alates 27 900 €



Kia Optima

- ▶ 141 hj ▶ 195 km/h
- ▶ 6,2 l / 100 km
- ▶ alates 25 790 €

**Auto
Bild**
Member of **Auto
Bild** Group

Uus Optima võtab rivaalid luubi alla

Universaal, linnadžiip – mis veel? Armastatud autotüüpide kõrval eksisteerib endiselt ka klassikaline sedan. Milline on keskklassi tase uue Kia Optima saabudes?

Kui Sherlock Holmes praegu endale tööautot otsiks, eelistaks ta ilmselt mõnd džiiilaadset sõidukit. Kõrgemalt istmelt märkab ta kurikaelu varem ja saab neile ka maastikule järgneda. Võib-olla tunnevadki kõik praegused autoostjad endid eradetkiividena, sest suur hulk neist valib uut autot ostes just džiiibi. Sedasi jääb klassikaline keskklassi sedan peaaegu täielikku unustusse. See on veider, sest sellised autod oskavad paljutki oma kõrgejalgetest sõsaratest paremini. Tänu pikale telgede vahele vedrustavad need siidisemalt, madal raskuskese aitab vilkamalt ümber nur-

ga pöörata ja kuna nad kaaluvad vähem, kuuluvad ka vähem kütust. Ja veel, Mr. Holmes, sedanid näevad klassikalised ning tagasihoidlikud välja.

Tagasihoidlikkuse all ei tule mõista plekiks pressitud igavust, nagu tõestab ka uusim liige testiplatsil, Kia Optima. Vanuselt teine, mulu debüteerinud Ford Mondeo ilmutab Aston Martini näoga isegi filmikangelase James Bondi jooni. Ent peljata pole vaja. Fordis peitub sama vähe salajast spioonitehnikat nagu Mazda 6-s, mis turul 2013. aastast ja hiljuti uuendatud. 2011. aastal esitletud ja 2014. aastal uuendatud Peugeot 508 on aga osutunud laialt eelistatud sõidukiks nii kodu- kui ka vä-

lismaal. Vanima mudelina astub üles Opel Insignia, mis sündis 2008. aastal, ent on vahepeal korduvalt uuenenud. Viimane põhjalik uuenduskuur 2013. aastal läks igatahes asja ette, nagu tõestab ka selle testi lõppjärjestus.

Selleks, et detektiivi arved kontrolli all püsiks, astuvad kõik viis kandidaati üles säästlike diiselmootoriga. Testis uurisime autosid luubiga ega jätnud midagi tähelepanuta. Lõpptulemus võib siiski paljusid üllatada. Sellise järjestusega poleks ehk isegi Sherlock arvustada osanud.

LARS BUSEMANN, MIRKO MENKE **Auto
Bild**
AUTO BILD

5. KOHT - PEUGEOT 508 BLUEHDI 150 ALLURE



Tänaseks silmatorkamatult lihtne: 2011. aastal debüteerinud 508.

Väga hea mootor, nii ja naa auto

HEA

jõuline ja vaikse häälega diisel

HALB

hakkiv käigukang, liiga jäik veermik, küsimärgid käsitsetavuses

LONDONI LINNADŽUNGLIS SHERLOCK Peugeot 508-ga silma ei paistaks. Samavõrd viimistletud nagu eksterjäär on käiguomadustelt ka „prantslase” 150hobujõuline diisel. Siiski pakub see ka piisavalt temperamenti, et kahtlusalseid jälitada. Jõuline kiirendusel, siidine käiguomadustelt, vähenõudlik tankimispüstoli juures.

Kahjuks on Peugeot jätnud kasutamata võimaluse võimeka mootori ümber ka sama võimekas auto ehitada.

Käigukang hakib mööda

kulissi liikudes, sidur töötab raskepäraselt, kurvis tugevalt kiirendades on rooli hoides tunda ebameeldivat rebimist, 370njuutonmeetrise pöörde-momendiga ei saa veorattad libedal asfaldil sageli hakkama. Kehval teel kulgedes tungivad rooli kaudu juhini teelöögid. Samaga jätkab ka veermik, just konarlikel lõikudel pääseb sedaanile mitte omane jäikus esile.

Siiski ei muuda see 508-t sportlikuks, kurvides on ta varakult alajuhitav ning istmed pakuvad vähe külgtuge.



Nuppudega roolil tuleb harjuda. Pakiruum neelab 515 liitrit ning istmeseljatoed on klapitavad.

4. KOHT - FORD MONDEO 2,0 TDCI TITANIUM



Välimus petab natuke, Ford pole sisult sugugi nii sportlik.

Mugav ja vaikne, aga ülejäanus keskmine

HEA

mugav, vaikne, korralik valik juhiabisüsteeme

HALB

veermik kipub õõtsuma, lühikesed esiistmed, rivaalidest kallim

FORDIL VÕTAVAD ASJAD kohati aega. Juba 2012. aastal esitleti Ford Fusioni, mis Euroopa turu jaoks ristiti Mondeoks. Seejärel möödus aastaid, enne kui alles 2015. aastal sinise ovaali uus keskauto ka meil müügile ilmus. Aston Martinist inspireeritud iluvõrega avaldab Mondeo väliselt muljet, aga disain petab. Tegelikult ei sõida ta nii sportlikult, nagu välja näeb. Sellest on kahju, sest erksad juhita-vusomadused kuulusid lähimivikus margi trumpide hulka: nugatäpne roolitöö ja peenelt

viimistletud veermik iseloomustasid paljusid Forde. Mitte aga praegust Mondeot. Komfort-paketiga varustatud testiauto neelab pehmesse asendis reguleeritud amortisaatorite-ga peaaegu kõik ebatasasused, kere kipub seejuures aga kõiku-ma. Ka natuke kergeks ja liiga teravaks häälestatud rooliseade ei vaimusta sajabrotsendilisel. Küll aga sobib Fordile kiirustamatult ja vaikselt mööda kiir-teed veereda. 27 600 euroga pole Mondeo küll otseselt kallis, ent mitmest rivaalidest kallim.



Kaheksatolline ek-raan ja diginäidikud kuuluvad Titanium-varustuses hinna sisse. Pakiruum mahutab 550 liitrit.



3. KOHT - OPEL INSIGNIA 1,6 CDTI



Vana tuttav, ent mitte vananenud: Insignia on testi vanim mudel.

Vanameister näitab endiselt head vormi

HEA

mugav vedrustus, suurepärased AGR-istmed, väike kütusekulu

HALB

taga napp pearuum, kesine nähtavus, karedahääline diisel

KAUEM KUI KAHEKSA aastat püsivad massimudelid harva turul - 2008. aastal müügile tulnud Insignia on seega ilmselge erand. Üllataval kombel lausa positiivne erand. Just pikkadel kiirteelõikudel kogub suur Opel plusspunkte. Veermik töötab mugavalt ning otsejooks maanteel on lausa stabiilne.

Üksnes meelelahutuse ja navigaatori ohjamine on esialgparajumatu, käsitsemise pole endiselt optimaalne. Rooliseade toetab Opel'i muretut iseloomu,

pakkudes piisavalt tagasisidet, ent ei tööta sama otseselt nagu Mazda rool. Istmed kuuluvad parimate sekka, mis selles autoklassis osta saab.

Miinustena tuleb paraku mainida pörinahäälet diiselmootorit, nappi pearuumi tagaistmel ning pikkadel teelainetel liigselt kiigutatavat tagatelge. Üldiselt pakub Insignia aga toimivat paketti. Ka hindade poolest on Opelil asjad tänaseks korras ning 25 925 euro eest tuleb kaasa täiesti korralik varustus.



Päris intuiitiivselt ei käi Opel'i käsitsemise tänaseni. Suur tagaluuk, mille alla mahub 520-1470 liitrit.

2. KOHT - MAZDA 6 SKYACTIV-D 150 I-ELOOP



Mazda madala katusejoone miinuseks on napp pearuum tagareas.

Sõidumadustelt ja välimuselt parim

HEA

tasane ja pööretemaia diisel, täpne käigukang ja rool, meeldivalt vilgas juhitavus

HALB

materjali kvaliteet (nt istmed) jääb klassi tasemele alla, plekine ukse-„tümps“

DIISELMOTORIGA SEDAANID SÕIDAVAD kõik ühtemoodi, kas arvate nii? Ei, õnneks suudab mõni tootja oma sõidukitele eristuva iseloomu kaasa anda. Parimaks näiteks selles vallas osutub Mazda 6.

Ülimalt madala surveastmega töötav diisel on väga pööretemaia, kiirendab reipalt ning kõlab seejuures kõige meeldivamalt. Komplekti sobituvad kenasti täpsed ja kerged käiguvahetused ning tundlik, tagasisidet pakkuv rool.

1489kilogrammiline Mazda kaalub pealegi 205 kilogrammi vähem kui testi raskeim auto Mondeo. Kurvides on vahe kenasti tuntav: nii vilkalt kui „kuus“ ei tuiska nendest autodest läbi kurvide. Kui loeksid ainult sõidumadused, oleks Mazda väikese edumaaga Kia ees võitja. Aga ei ole.

Väikse üllatuse valmistab „kuue“ hinnakiri: varem klassi üheks kallimaks peetud auto on isegi diislina nüüd kenasti hinnakonkurentsis.



Kõik istub Mazdas väga hästi kätte, kuid materjalid võiks kobedamad olla. Pakiruum mahutab 489 liitrit.

1. KOHT - KIA OPTIMA 1,7 CRDI



Võidu toovad suured ja väikesed trumbid

MILLINE PROGRESS: kui Optima eelkäija saavutas paari aasta eest väga sarnases testis viimase koha, siis uudismudel pargib ennast kenasti poodiumi kõrgeimale astmele, kuigi vaid nappi eduga. Õnnitlused, Kia! Konkurentsituatsioon suudab Optima rivaid seljitada eelkõige kahes aspektis: tagaistmel on meeletult mugav ja tehesagarantii on meeletult pikk, seitse aastat.

See pole siiski kõik! Napilt võib öelda Kia ka mugavuses, edestades Fordi, kuigi ta vedrustus töötab natuke pisemalt. Mugavus tähendab Kia puhul pigem mugavaid istmeid, hõlpsat käsitsetavust ja

täielikku mugavusvarustust. Käigukang liigub kergelt ja täpselt, diisel täidab oma tööülesandeid silmatorkamatult. Viimane kehiti siiski kusagil 3000 pöörde ni, kõrgematel pööretel kostub kiirendades sõitjateruumi teravahääline diisliplagin. Viimane tungib kõrva oletatavalt ainult sel põhjusel, et tuule- ja veeruumi ning tehasegarantii on meeletult pikk, seitse aastat.

Mis meile aga kokkuvõttes kõige vähem meeldis, on liiga kerge ja liiga vähe teinfot edastav rool. Tõsi, välja näeb Kia kena, kaarjas katusejoon ning tõusev küljejoon meenutavad vaata et Tesla Model S-i.



Seitse aastat garantiid ja palju ruumi - need trumbid toovad esikoha.



HEA

väga ruumikas, eriti taga, pikk garantii, lihtne käsitseda, hea varustus

HALB

liiga kerge rool, mootori hääli kõrgetel pööretel



Kia osutub väga ruumikaks, tagaistmel suisa kuninglikul tasemel. Pakiruumi mahub tavaasendis 510 liitrit.

TESTID JA SÕIDUPROOVID



1. Kia Optima 1,7 CRDi EX Plus

Hind: 25 790 eurot
Hind alates: 23 190 € (2,0 EX)

HEA

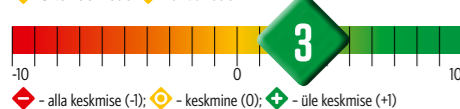
nägus, ruumikas, hästi varustatud, pika garantiiga

HALB

kerge rool, mootori hääl kõrgetel pööretel

HINDED

Üle keskmise: Varustus, Disain
Praktilisus, Mugavus
Alla keskmise: Juhitavus
Keskmine: Hind, Viimistlus, Dünaamika
Ökonoomsus, Turvalisus



2. Mazda 6 Skyactiv-D 150 Premium

Hind: 25 550 eurot
Hind alates: 19 900 € (2,0 Active)

HEA

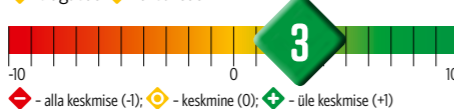
kõige sportlikum, välisdisain

HALB

sisu võiks ruumikam ja paremate materjalidega olla

HINDED

Üle keskmise: Disain, Juhitavus
Dünaamika, Ökonoomsus
Alla keskmise: Praktilisus
Keskmine: Varustus, Viimistlus
Mugavus, Turvalisus



3. Opel Insignia 1,6 CDTI Drive

Hind: 25 925 eurot
Hind alates: 18 330 € (1,8 Ecotec)

HEA

mugav, säästlik, mõistliku hinnaga

HALB

nähtavus, pearuum taga, mootori hääl

HINDED

Üle keskmise: Mugavus, Ökonoomsus
Alla keskmise: Disain
Keskmine: Hind, Viimistlus, Praktilisus
Juhitavus, Dünaamika
Turvalisus



4. Ford Mondeo 2,0 TDCi Titanium

Hind: 27 600 eurot
Hind alates: 21 600 € (1,0L EcoBoost)

HEA

mugav, vaikne

HALB

kallivõitu, varem oli sportlikum

HINDED

Üle keskmise: Mugavus
Alla keskmise: Hind
Keskmine: Varustus, Disain, Viimistlus
Praktilisus, Juhitavus, Mugavus, Dünaamika
Ökonoomsus, Turvalisus



5. Peugeot 508 BlueHDi 150 Allure

Hind: u 27 900 eurot*
Hind alates: 22 500 € (1,6 Active)

HEA

supermootor, viieaastane garantii

HALB

käiguvahetused, veermik, rool

HINDED

Üle keskmise: Dünaamika
Alla keskmise: Praktilisus, Juhitavus
Keskmine: Varustus, Disain, Viimistlus
Mugavus, Ökonoomsus
Turvalisus



TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, 1685 cm³, turbo **Võimsus** ▶ 104 kW (141 hj) **Pöördemoment** ▶ 340 Nm **Käigukast** ▶ 6 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 1575 kg **Telgede vahe** ▶ 2805 mm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4855/1860/1465 mm **Tippkiirus** ▶ 195 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 10,0 s **Kütusekulu (l/m/k)** ▶ 5,1/3,7/4,2 l / 100 km **Garantii** ▶ 7 aastat või 150 000 km

VARUSTUS

▶ ESP ▶ Turvapadjad: 9 ▶ Esitulede pesurid ▶ Eesmised udutuled ▶ Peeglisoojendus ▶ Istmesoojendus ▶ Konditsioneer ▶ El. aknad: 4 ▶ Juhistme kõrguse reguleerimine ▶ Valuveljed ▶ Kiirushoidik ▶ Vihmasensor ▶ Raadio ▶ Bluetooth ▶ AUX-sisend

MÖÖTMISTULEMUSED

Kiirendus ▶ Aeg 0-50 km/h: 3,4 s ▶ Aeg 0-100 km/h: 10,4 s ▶ Aeg 0-130 km/h: 18,4 s **Kütusekulu katsetel** ▶ 6,2 l / 100 km **Sisemüra dB (A)** ▶ Kiirus 50 km/h: 57 ▶ Kiirus 100 km/h: 66 ▶ Kiirus 130 km/h: 70 **Pidurdusteekond 100-0 km/h** ▶ külvalt 38,1 m ▶ soojalt 35,8 m **Testiauto rehvid** ▶ 2 Michelin Pilot Sport 235/45 R18 Y

TESTI VÕITJA

Paljude trumpide ja minimaalsete miinustega – nii sünnivadki testi võitjad.

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, 2191 cm³, turbo **Võimsus** ▶ 110 kW (150 hj) **Pöördemoment** ▶ 380 Nm **Käigukast** ▶ 6 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 1489 kg **Telgede vahe** ▶ 2830 mm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4865/1840/1450 mm **Tippkiirus** ▶ 210 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 9,1 s **Kütusekulu (l/m/k)** ▶ 4,7/3,4/3,9 l / 100 km **Garantii** ▶ 3 aastat või 100 000 km

VARUSTUS

▶ ESP ▶ Turvapadjad: 8 ▶ Esitulede pesurid ▶ Eesmised udutuled ▶ Peeglisoojendus ▶ Istmesoojendus ▶ Konditsioneer ▶ El. aknad: 4 ▶ Juhistme kõrguse reguleerimine ▶ Valuveljed ▶ Kiirushoidik ▶ Vihmasensor ▶ Raadio ▶ Bluetooth ▶ AUX-sisend

MÖÖTMISTULEMUSED

Kiirendus ▶ Aeg 0-50 km/h: 3,5 s ▶ Aeg 0-100 km/h: 9,3 s ▶ Aeg 0-130 km/h: 15,1 s **Kütusekulu katsetel** ▶ 5,7 l / 100 km **Sisemüra dB (A)** ▶ Kiirus 50 km/h: 58 ▶ Kiirus 100 km/h: 66 ▶ Kiirus 130 km/h: 70 **Pidurdusteekond 100-0 km/h** ▶ külvalt 38,9 m ▶ soojalt 36,9 m **Testiauto rehvid** ▶ Bridgestone Turanza T001 225/55 R17 V

2. KOHT

Suurepärase mootori, nauditava juhitavuse. Üllatuslikult ka testi odavaim auto.

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, 1598 cm³, turbo **Võimsus** ▶ 100 kW (136 hj) **Pöördemoment** ▶ 320 Nm **Käigukast** ▶ 6 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 1603 kg **Telgede vahe** ▶ 2737 mm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4842/1856/1498 mm **Tippkiirus** ▶ 210 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 10,9 s **Kütusekulu (l/m/k)** ▶ 4,5/3,3/3,8 l / 100 km **Garantii** ▶ 4 aastat või 120 000 km

VARUSTUS

▶ ESP ▶ Turvapadjad: 8 ▶ Esitulede pesurid ▶ Eesmised udutuled ▶ Peeglisoojendus ▶ Istmesoojendus ▶ Konditsioneer ▶ El. aknad: 4 ▶ Juhistme kõrguse reguleerimine ▶ Valuveljed ▶ Kiirushoidik ▶ Vihmasensor ▶ Raadio ▶ Bluetooth ▶ AUX-sisend

MÖÖTMISTULEMUSED

Kiirendus ▶ Aeg 0-50 km/h: 3,6 s ▶ Aeg 0-100 km/h: 10,8 s ▶ Aeg 0-130 km/h: 18,6 s **Kütusekulu katsetel** ▶ 5,7 l / 100 km **Sisemüra dB (A)** ▶ Kiirus 50 km/h: 59 ▶ Kiirus 100 km/h: 67 ▶ Kiirus 130 km/h: 70 **Pidurdusteekond 100-0 km/h** ▶ külvalt 37,0 m ▶ soojalt 36,4 m **Testiauto rehvid** ▶ Bridgestone Potenza RE 050 A 245/45 R18 W

3. KOHT

Ühtlaselt tasemel auto, mis teeb peaaegu kõike hästi, aga mitte midagi kõige paremini.

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, 1997 cm³, turbo **Võimsus** ▶ 110 kW (150 hj) **Pöördemoment** ▶ 350 Nm **Käigukast** ▶ 6 käiku, manuaalne **Tühimass** ▶ 1694 kg **Telgede vahe** ▶ 2850 mm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4871/1852/1482 mm **Tippkiirus** ▶ 215 km/h **Aeg 0-100 km/h** ▶ 9,4 s **Kütusekulu (l/m/k)** ▶ 5,1/4,0/4,4 l / 100 km **Garantii** ▶ 3 aastat või 100 000 km

VARUSTUS

▶ ESP ▶ Turvapadjad: 9 ▶ Esitulede pesurid ▶ Eesmised udutuled ▶ Peeglisoojendus ▶ Istmesoojendus ▶ Konditsioneer ▶ El. aknad: 4 ▶ Juhistme kõrguse reguleerimine ▶ Valuveljed ▶ Kiirushoidik ▶ Vihmasensor ▶ Raadio ▶ Bluetooth ▶ AUX-sisend

MÖÖTMISTULEMUSED

Kiirendus ▶ Aeg 0-50 km/h: 3,4 s ▶ Aeg 0-100 km/h: 10,2 s ▶ Aeg 0-130 km/h: 17,6 s **Kütusekulu katsetel** ▶ 6,3 l / 100 km **Sisemüra dB (A)** ▶ Kiirus 50 km/h: 57 ▶ Kiirus 100 km/h: 66 ▶ Kiirus 130 km/h: 69 **Pidurdusteekond 100-0 km/h** ▶ külvalt 38,6 m ▶ soojalt 36,9 m **Testiauto rehvid** ▶ Continental SportContact 5 235/45 R18 Y

4. KOHT

Mondeo ei ole enam nii dünaamiline nagu varem, hind natuke kõrgem kui rivaalidel.

*Testitud versioon ei ole 150 hj Eestis müügil. 120 hj versioon maksab Allure-varustuses, aga koos automaatkastiga 27 500 €.



[digi]

Saadaval paberil, iPadis ja Androidi tahvelarvutites

Kiirem soodsam mugavam!

Available on the App Store

Google play