

Vahet pole?



Honda CR-V, Mitsubishi Outlander, Subaru Forester ja Toyota RAV4 kohtusid LaitseRallyParki erinevatel katseradadel. Täname LaitseRallyParki.

Jaapani linnadžiibid tungivad peale: pildil olev nelik on värselt uuendatud ja alles äsja ka müügile tulnud. Kui paberil kõrvutades tunduvad Honda, Mitsubishi, Subaru ja Toyota paraku nagu neli tilka vett, siis kas võrdlustest toob välja mõned erinevused?

MUDELINIMED CR-V, Outlander, Forester ja RAV4 on džiibilebestele eestimaalastele ammu tuntud, aga sisult äsja peaaegu samaaegselt uueks saanud. Testi kogutud autod on kõik nelikveolised ning kaheliitrite bensini-mootoriga, mis arendavad 150-155 hj, automaatsete (enamasti

variaator-tüüpi) käigukastidega ning väljast peaaegu sentimeetri pealt sama mõõtu. Seega, kas tõesti pole vahet, milline valida? Tegelikult tulid Autolehe talvises võrdlustestis neliku erinevused siiski kenasti välja ning nendest saab lugeda järgnevatelt lehekülgedelt. Ühe olulisema

aspektina tuleb kohe alguses välja tuua hinnad. Esiteks, Honda CR-V-st ja Mitsubishi Outlanderist on olemas ka esiveolised teisendid. Näiteks Honda puhul algab sellisel juhul hind 20 900 eurost. Valides aga nelikveo, automaatkäigukasti ja baastasemest vähemalt ühe astme võrra pare-

ma varustuse, tõuseb CR-V hind juba 27 130 euroni.

30 000 eurot!?

Rivaalid on veel kallimad. Võrreldava varustusega Forester maksab 27 700 eurot, RAV4 28 190 eurot ning Outlander kogunisti 31 900 eurot. Testis kohtuvad küll

kompaktsed linnadžiibid, kuid nende hind on ju kõike muud kui kompaktne!

Tõsi, soolase väljaminekuga kaasneb kõikidel puhkudel ka väga hea varustus. Autolehe 15osalise standardi (vt tabel lk 22-23) täidavad kõik ühegi lüngata ja pakuvad veel mõndagi juurde. Näiteks on nimetatud hinna juures kõigil ka tagurduskaamera, Subarul olemas ka ksenoonlaternad ja elektriliselt reguleeritav juhiiste, Toyotal samuti ksenoon-

laternad ning elektriliselt avanev tagaluuk, Mitsubishiil aga kogunisti veel nahksisu ja ainsana testis kaks lisaistet pakiruumis.

Lisavarustusega jätkates saab kõigi nelja hinna kenasti 33 000 euro ehk vanas rahas poole miljoni kanti ning mõnel juhul diiselmootorite korral kogunisti 40 000 euro piirimaile. Testiks valisime oma arust siiski mõistlikumas varustuses eksemplariid.

TÕNU KORROL



Fotod: Pille Russi

Honda juhihoht on ergonoomiline ja mugav, kuid konkreetse auto sõitjateruumi koostekvaliteet kokkuvõttes kõige paremat muljet ei jätnud.



Mitsubishi juhihoht kedagi erutusest kiljuma ei pane, olulisemad on praktilised väärtused: ruumi on nii esi- kui tagaistmel meelelt.



Subaru juhihoht on disainilt kõige lihtsam ja maastikuautilikum. Kõrge isteaasend tagab hea väljavaate, kuigi istmepadi võiks vormikam olla.



Toyota istmed jätsid kõige mugavama mulje, pakkudes head külgtuget. Armatuurilaul on kõige edevam asi nahaga kaetud paneel.

Mitsubishi Outlander

4.
KOHT



Miks nii kole ja miks nii kallis?

Mitsubishi on selles testis ainsana ja autoklassis ühena vähestest saadaval ka seitsmeistmelisena.

Tõsi, kaks lisaistet pakiruumis täiskasvanuile kasutamiseks ei sobi, ent hea painduvusega lastele siiski, mis annab teatud sihtgrupis Outlanderile vaieldamatu eelise.

Paraku see eelis Mitsubishi tähtedeni ei vii. Esiteks maksab see võrreldavatest rivaalidest 3000-4000 eurot enam ning teiseks näeb inetu välja. Viimasega nõustusid kõik testirühma liikmed. Ka interjööri disain jättis enamiku testijaist parimal juhul külmaks, kuigi kõik mõõnsid sõiduki muljet avaldavast ruumikust esimeses ja teises istmeregias. Tõsi, tagaistme padi võinuks olla paremini polster-

datud, et istumine mugavam tunduks.

Kaheliitrine bensiinimootor sai koguka Outlanderi liigitamisega vaid adekvaatselt hakkama. Kui tehaseandmed ennustasid sellele testi kõige kehvemal kiirendusvõimel, siis testis õnnestus Mitsubishi napilt siiski Honda seljatada. „Jaapanlase” variaatorikäigukast paistis peale ebasportlikkuse silma veel sellega, et tugeval kiirendamisel kostis transmissiooni vilisev hääl selgelt ka sõitjateruumi.

Väike vihje Jaapani džiibi-meistritele: Outlanderi uksestevad määrivad endiselt püksisääri, samal ajal kui kõik rivaalid on sellele needusele tänaseks rohu leidnud. Seda enam, et maastikul sõidab Mitsubishi Hondast ja Toyotast selgelt kaugemale.



Outlander oli neljast ruumikaim ning pakkus pakiruumis veel kahte lisaistetki. Tagaiste võiks mugavam olla, seljatuge sai reguleerida.

Toyota RAV4

3.
KOHT



Adekvaatne kodumasin

Uelt RAV4-lt ootasime õigupoolest enamast, sest äsjase mudelivahetusega muutus see menumudel väga ulatuslikult. Suuremaks, luksuslikumaks, täiuslikumaks.

Aga testis paistis Toyota samavõrd värsket rivaalide kõrval kuidagi kahvatum ja mitte vaid välisdisaini osas. Esiteks positiivsest. RAV4-s leidub mõnusalt ruumi ning selle istmed pakkusid kõige mugavamalt äraolemist. Üksnes RAV4 tagaistmel võiks ka pikemale sõidule minna. Pakiruum mahutas vägevast, kuigi luugi elektriajam võinuks oma asja natukene kiiremlt toimetada.

Sõitma hakates jättis Toyota neljast kõige jäigemal muljel, kuigi otseselt ebamugavaks ei saa

seda nimetada. Küll aga kostus sõidumüra kõrva järgi sõitjateni kõige enam ning seda kinnitas ka hilisem mõõtmine – RAV4 on rivaalidest selgelt mürarohkem.

Sarnaselt kõigi siinsete rivaalidega kasutab ka Toyota endiselt turbota bensiinimootorit, mis tegi kiirendades pinisevat häält ja jättis möödasõitudel nõrga mulje. Eks variaatorikäigukast „aitas” omalt poolt kaasa. Tõsi, paigalt „sajani” sprindil saavutas RAV4 Foresteri järel 11,3 sekundiga teise koha.

16 cm kliirensiga džiibihaakatsiga maastikule keerates jõudsite kiiresti auto võimete piirideni. Rataste haardevõime libedal on kehv nagu CR-V-l, RAV4 ületas vaevalt kaks prooviküngast ja andis kolmandal alla. Põhihädad: kliirens!



Toyota tagaiste tundus pikaks reisiks selgelt kõige mugavam, olles rikkalikult polsterdatud. Seljatuge sai ulatuslikult reguleerida.

Honda CR-V

2.
KOHT



Maanteel ja tänaval sõitmiseks parim

Jaanuaris müüdi Eestis 113 ja veebruaris 90 Honda CR-V-d. Tegemisel on selgelt Eestis tänavu enim müüdüd autoga.

Müügiedu põhjusi ei tule kaugelt otsida. CR-V näeb viisakas välja, pakub rohkelt ruumi sõitjatele ja nende pagasile ning arvukalt mugavusvidinaid igati mõistliku hinnaga eest. Sõitma hakates domineerib Honda mõnusalt pehme iseloom: konarusi see ei karda, teemüra jõuab sõitjateni väga vähe. Kas midagi enam võikski autolt tahta?

Sajad uue CR-V omanikud vastavad sellele küsimusele eitatavalt, aga kel valik veel tegemata, võiks tahta ehk dünaamikast või maastikuvõimekust? Honda osutus testi aeglasimaks sõidukiks, kulutades „sajani” kiiren-

damisele 12,5 sekundit. See ei ole tänapäevane number. Ainsana kasutas CR-V jõuülekandes klassikalist, kuigi kõigest viiekäigulist automaatkäigukasti, mis ühes ökonoomsusele timmitud mootoriga sunnib möödasõite pikalt planeerima. „Tahad paremat minekut, osta diisel!” Tõsi, aga too on kallivõitu.

Mootorivalik ei lahenda siiski CR-V põhihädad, endiselt vähest maastikuvõimekust. Honda kliirens on sarnaselt Toyotaga ebadžiibilik: kombinatsioonis testiautole paigaldatud astmelaudadega muutis see CR-V väikestel küngastel praktiliselt kasutuks. Madalaimast künkast jõudis see hädaga üle, kuid kaks järgnevat, millest ühest isegi Toyota kuidagi üles puhkis, olid konkreetsele CR-V-le välistatud.



Kuigi teiseski reas üliuurimikas, võinuks CR-V istmepadi pakkuda sõitjatele mugavamalt äraolemist. Ka Hondas sai seljatuge reguleerida.

Subaru Forester

1.
KOHT



Kõige nelikveolisem linnadžiip võidab

Kui me otsinuks võrdlustestis parimat sõiduautot, tulnuks võitjapärj Hondale jätta, aga kuna teemaks on siiski linnadžiibid, väärrib esikohta Subaru.

Põgusatel off-road-katsetel jättis Forester rivaalidest ühemõtteliselt parema mulje. Esiteks on sel korralik kliirens, võimaldades higistamata ületada künkaid, millel RAV4 ja CR-V nagu invaliidid komberdasid. Lisaks oli Subaru neljast kõige nelikveolisem, suutes veojõudu rataste vahel sedasi jagada, et haardumine säilis ka üllilbedates oludes (vt lisalugu lk 22).

Foresteri ülejäänud omadused jätsid tubli keskmise mulje. Ruumi jagub piisavalt, aga tagaistmel ja pakiruumis natuke vähem kui rivaalides. Juhikoht

on disainilt ja materjalidelt lihtne, aga mugavusvarustust jagub isegi baasmodelil päris palju.

Vedrustusmugavuselt jäi Subaru Hondale natuke alla, aga sai erinevate konarustega siiski kenasti toime. Müra kostus sõitjateni meeldivalt vähe.

Kombinatsioon boksermootorist ja variaatorikäigukastist jättis natuke reipama mulje kui rivaalidel ning seda kinnitas ka kiirenduse mõõtmine. 11,0 sekundit on number, millega peaaegu võiks juba rahule jääda. Mõni testija leidis koguni, et Subaru variaatorkastid ongi praeguse seisuga kõige paremad. Erilist sportlikkust Foresteris siiski ei leidunud, sarnaselt rivaalidega tundus rool tehnilik ning kere kõikus selgelt rohkem kui tavakõrgetel sõiduautodel.



Foresteri tagaistmel ja pakiruumis oli ruumi vähem kui rivaalides, kuid ikkagi piisavalt. Erinevalt rivaalidest ei saanud seljatõet kallet muuta.



Maastikukatsed

Neliku maastikuvõimed proovisime järele LaitseRallyParki erinevatel katsealadel, kuigi sõidukite iseloomust tulenevalt me midagi rasket nendega ei proovinud.

Nelikveo rakendust proovisime esmalt jäisel tõusul, sihiks nõvalt startides autoga mäe tippu jõuda. Foresteriga õnnestus see nii nelikveo automaatrežiimis kui ka abisüsteemiga X-Mode. Ülejäänud kolm autot kukkusid selles katses aga üllatuslikult läbi, kaapides ratastega tühja või vajudes libedal teel abitult teeserva. Tippu õnnestus nendega jõuda vaid kaugemalt hoogu võttes, mis polnud katse eesmärk. Kõikidel autodol olid all lamellrehvid, Subarul muide täpselt samasugused nagu Hondal.

Jäisel nõlval saadud tulemusi kinnitas järgmine katse: paigaldustest järele. Kiilasjääl pole hobujõud olulised, pigem nende rakendamine teepinnale. Subaru läks kõige krapsakamalt paigalt, umbkaudu võrdsed olid seejärel Honda ja Toyota. Mitsubishi jäi natuke maha.

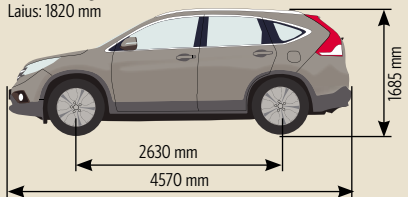
Viimaks üritasime sõita üle kolme erineva kõrgusega künka. CR-V astmelauad kraapisid juba esimesel künkarajal vastu maad ja järgmisi tõuse me Hondaga ei proovinud. Toyota ületas kaks kungast ja jäi kolmandaga kimpu. Selgelt kõrgema kliirensiga Mitsubishi ei valmistanud kungastik erilisi raskusi ning Subaru sõitis neist stoilise rahuga üle.



HONDA CR-V 2,0 4WD AT ELEGANCE

Hind:	27 130 €
4WD hind alates:	23 400 €
Eestis müügil:	nüüd
Mootor:	R-4, otto, 1997 cm ³
Võimsus:	114 kW (155 hj) 6700 p/min
Pöördemoment:	192 Nm 4300 p/min
Käigukast:	viiekäiguline automaatkäigukast
Tühimass/kandevõime:	1540 kg
Pakiruumi maht:	590-1670 l
Kliirens:	165 mm
Tippkiirus:	182 km/h
Aeg 0-100 km/h:	12,3 s
Kütusekulu (l/m/k):	10,0/6,0/7,5 l / 100 km
Garantii:	3 aastat
Hooldusvälp:	näidiku järgi

Rööbe ees/taga: 1570/1580 mm
Laius: 1820 mm



BAASVARUSTUS



MÕÖTMISTULEMUSED

Kiirendusvõime	Sisemüra
	Kiirus
	50 km/h 62 dB (A)
	100 km/h 65 dB (A)
	130 km/h 67 dB (A)
	Pöiketesti läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud
	Slaalomi läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud

Testiauto rehvid: Continental CrossContact 225/60 R18

HINDED

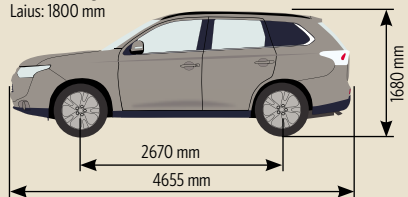
Hind:	+	Hinne kokku:	1
Varustus:	+		
Disain:	+		
Viimistlus:	+		
Praktilisus:	+		
Juhitavus:	+		
Mugavus ja müra:	+		
Dünaamika:	-		
Ökonoomsus:	+		
Maastik:	-		

● - alla keskmise; ● - üle keskmise; ●/0 - keskmine

MITSUBISHI OUTLANDER 2,0 CVT INSTYLE NAVI 4WD

Hind:	31 900 €
4WD hind alates:	26 900 €
Eestis müügil:	nüüd
Mootor:	R-4, otto, 1998 cm ³
Võimsus:	110 kW (150 hj) 6000 p/min
Pöördemoment:	195 Nm 4100 p/min
Käigukast:	variaatorikäigukast
Tühimass/kandevõime:	1485 kg
Pakiruumi maht:	550-1755 l
Kliirens:	215 mm
Tippkiirus:	185 km/h
Aeg 0-100 km/h:	12,6 s
Kütusekulu (l/m/k):	8,0/5,7/6,5 l / 100 km
Garantii:	3 aastat
Hooldusvälp:	20 000 km

Rööbe ees/taga: 1540/1540 mm
Laius: 1800 mm



BAASVARUSTUS



MÕÖTMISTULEMUSED

Kiirendusvõime	Sisemüra
	Kiirus
	50 km/h 62 dB (A)
	100 km/h 65 dB (A)
	130 km/h 68 dB (A)
	Pöiketesti läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud
	Slaalomi läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud

Testiauto rehvid: Nokian Hakkapeliitta SportUtility 225/60 R17

HINDED

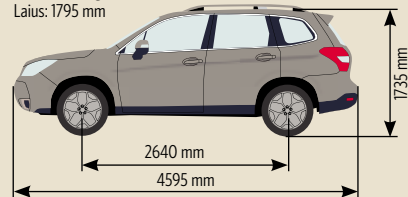
Hind:	-	Hinne kokku:	-1
Varustus:	+		
Disain:	-		
Viimistlus:	+		
Praktilisus:	+		
Juhitavus:	-		
Mugavus ja müra:	-		
Dünaamika:	-		
Ökonoomsus:	+		
Maastik:	+		

● - alla keskmise; ● - üle keskmise; ●/0 - keskmine

SUBARU FORESTER 2,0 XS AWD CVT

Hind:	27 700 €
4WD hind alates:	23 900 €
Eestis müügil:	nüüd
Mootor:	B-4, otto, 1995 cm ³
Võimsus:	110 kW (150 hj) 6200 p/min
Pöördemoment:	198 Nm 4200 p/min
Käigukast:	variaatorikäigukast
Tühimass/kandevõime:	1520 kg
Pakiruumi maht:	505-1577 l
Kliirens:	220 mm
Tippkiirus:	192 km/h
Aeg 0-100 km/h:	11,8 s
Kütusekulu (l/m/k):	8,1/5,5/6,5 l / 100 km
Garantii:	3 aastat
Hooldusvälp:	15 000 km

Rööbe ees/taga: 1545/1550 mm
Laius: 1795 mm



BAASVARUSTUS



MÕÖTMISTULEMUSED

Kiirendusvõime	Sisemüra
	Kiirus
	50 km/h 62 dB (A)
	100 km/h 65 dB (A)
	130 km/h 67 dB (A)
	Pöiketesti läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud
	Slaalomi läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud

Testiauto rehvid: Continental CrossContact 225/60 R17

HINDED

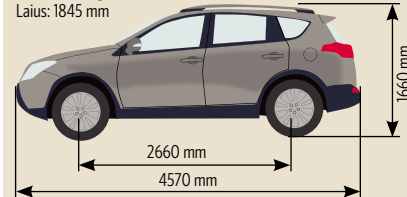
Hind:	+	Hinne kokku:	2
Varustus:	+		
Disain:	+		
Viimistlus:	+		
Praktilisus:	-		
Juhitavus:	+		
Mugavus ja müra:	+		
Dünaamika:	+		
Ökonoomsus:	+		
Maastik:	+		

● - alla keskmise; ● - üle keskmise; ●/0 - keskmine

TOYOTA RAV4 2,0 4X4 LUXURY PLUS

Hind:	28 190 €
4WD hind alates:	22 520 €
Eestis müügil:	nüüd
Mootor:	R-4, otto, 1987 cm ³
Võimsus:	111 kW (151 hj) 6200 p/min
Pöördemoment:	196 Nm 4000 p/min
Käigukast:	variaatorikäigukast
Tühimass/kandevõime:	1615 kg
Pakiruumi maht:	550-1746 l
Kliirens:	160 mm
Tippkiirus:	180 km/h
Aeg 0-100 km/h:	11,5 s
Kütusekulu (l/m/k):	9,1/6,1/7,2 l / 100 km
Garantii:	3 aastat
Hooldusvälp:	20 000 km

Rööbe ees/taga: 1570/1570 mm
Laius: 1845 mm



BAASVARUSTUS



MÕÖTMISTULEMUSED

Kiirendusvõime	Sisemüra
	Kiirus
	50 km/h 64 dB (A)
	100 km/h 67 dB (A)
	130 km/h 69 dB (A)
	Pöiketesti läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud
	Slaalomi läbimise keskmine kiirus ei mõõdetud

Testiauto rehvid: Dunlop Grandtrack SJ6 235/55 R18

HINDED

Hind:	+	Hinne kokku:	1
Varustus:	+		
Disain:	+		
Viimistlus:	+		
Praktilisus:	+		
Juhitavus:	+		
Mugavus ja müra:	-		
Dünaamika:	-		
Ökonoomsus:	+		
Maastik:	-		

● - alla keskmise; ● - üle keskmise; ●/0 - keskmine

TESTITULEMUSED



1 Subaru Forester

Linnadžiipide võrdlustest võidab parim džiiip: Forester jättis maanteelt ära keerates selgelt kõige võimekama mulje nii nelikveo rakendumise alal kui ka järske tõuse võttes. Lisaks sõidab Subaru maanteelgi tubliult, pakkudes parimat kiirendust. Sõitjateruum on natuke lihtsam kui rivaalidel, hind konkurentsivõimeline.



2 Honda CR-V

Selge pilt: ainuüksi parimat maanteeautot valides võitnuks Honda. CR-V on väga mugav, pehme, müravaba, ruumikas. Tõsi, kiirusomadused vajaks steroidiannust ning maastikul kukkus Honda haledalt läbi. Kiitust väärub aga hind. Nutikas säästunipp üksnes maanteeautot otsides: säästke raha ja ostke esiveoline CR-V.



3 Toyota RAV4

Testi uusim auto kolmandast kohast kõrgemale ei tõuse. Alt veab seda kõrgem müratase, raputavam vedrustus, loid mootor ja nigelad maastikuomadused. Juhitavuses ilmutas RAV4 isiki teatavat innukust ja selle istmed olid kõige mugavamad.



4 Mitsubishi Outlander

Outlander kaotab punkte teistest kõrgema hinna tõttu, mis on ka viimase koha peamine põhjus. Muidu see kokkuvõttes Toyotast maha ei jäägi, pakkudes avarat sisemust ja ainsana ka seitset istet. Maastikul saavutas Subaru järel teise tulemuse.