

Auto, mis üritas mind tappa - proovisõiduks

Renault Arkana

4 aastat tagasi - 07.03.2022 Autor: [Marko Habicht](#)

Renault Arkana on Prantsuse autotootja kupeemaastur, mille müük moodustab arvestatava osa brändi kõigist mudelitest. Eestis saadaval ainult mikrohübriidina, uue 7-käigulise kasti küljes ning 1,6-liitrise bensiinimootoriga. Seda kõike umbes 30000 € eest, mis teeb sellest kupeemaasturi-huvilistele näiliselt väga apetiitse valiku.

Nagu meie jälgijad on võib-olla märganud, ei tee me autoülevaateid ülemäära tihti ega sõida mingit välja kujunenud marsruuti. Üritame sõidukeid kasutada nende loomulikus keskkonnas nii, nagu potentsiaalne auto omanik seda teeks.



Kellele see auto on?

Käru vedamiseks ei tundu see auto kõige otstarbekam valik, kuna maksimaalne lubatud käru mass on 900 kg. Eestis on saadaval 1.6L vabalthingava bensiini-

hübriidina (12kWh) või 1.3L turbotatud bensiini-mikrohübriidina (0,13kWh) ning ainult esiveolisena, seega kiiruskatseid ega maastikuvõimekust sellel autol proovida pole mõtet.

Küll on Arkana kliirens tühjalt ligi 20cm ja võiks jäätunud linnadžunglis, mis Linnamaasturi kodu, kenasti hakkama saada. Seega täna valus teema: jäätunud sissesõidud ei tohiks probleemiks olla, seni kuni on ruumi natukene hoogu võtta.



Kes on sõitnud ühe Renault´ga, on sõitnud nende kõigiga

Sarnaselt nn *premium* brändidele on ka Renault´l väga palju läbivaid disainielemente erinevate mudelite vahel. Nii mõnigi nupp, kang, lüliti on tuttav Trafficust või Masteri kaubikust, mis kindlasti paljudele pikamaajuhtidele käepärane. Küll aga jättis see meile mõnes aspektis, materjalides odava mulje.

Tunne, mida näiteks oluliselt soodsamas Meganis ei ole tekkinud. Huvitav, miks?

Iseenesest on kõik nupud õiges kohas ning tegu pigem norimisega sest kasutatavus on hea.



Iselaadiv hübriid?

See on väga peen nimetus kõige tavalisema hübriidi kohta, mille akut bensiinimootoriga sõidu ajal laetakse. Ei miskit maagiat ega energiat tühjast kohast.

Lühidalt, Arkanat ei saa kodus seinast laadida.

Andmed elektriajami kohta on segased. Edasimüüjate andmeil on mikrohübriidi aku 0,13 kWh. Hübriidi aku 12 kWh, mis oli ka meie proovisõiduautol. Kui eeldada, et Arkana elektrikulu on sarnane eelmisel aastal testitud E-Capturile, võiks eeldada, et elektriga saab sõita 12kWh kuni 10 km.

Kuid see ei ole antud auto puhul oluline, sest väga head ülevaadet ega kontrolli ei ole kus ja kuidas Elektriga sõita saab. Elektrikulu arvestus ei olnud selle auto juures kõige hullem, vaid kütuse näit üldse. Üle 500km autoga maha sõitnud, ei olnud ikka aru saada, palju resurssi on ja kas see arvutab ka elektrivõimekusega või mitte.

Igatahes näitas auto kenasti veel 100+km jagu kütust hoolimata põlevast kütusetulest, kui see kukkus ootamatult nulli. Ühelgi teisel autol ei ole täheldanud, et viimases lõpus tule põlema hakkamisest null sedavõrd kiiresti ette tuleb.



Sellest hoolimata on elektrimootoritel oma võlu

See osa ajast, mis elektriajam töötab, on auto väga vaikne. Bensiinimootor undab üsna imelikult ning ei paista ülemäära rataste pöörlemise kiirusega seotud olevat. Start/Stop süsteemi puhul ei ole mingit viidet, mis mitmel sõidukil tekitanud kuni 2 s viite pedaali vajutamisest kohalt liikumiseni. Pole ime, et isegi automööjad selle välja lülitavad. Muidugi on elektrimootori eeliseks kohene jõud, pöördeid ei ole vaja kasvatada ning nobe startimine jätab autost üsna särtsaka mulje, isegi 10 s 0-100 km/h juures eeldusel, et auto sind tappa ei ürita.



Proovisõit sattus nädalavahetusele, kus Eestit valdas jäine lumetorm. Tuisuvaalud teedel ning jäätunud ristmikud, oli tavaline vaatepilt marsruudil, risti läbi Eesti. Sõites igapäevaselt üsna analoogtehnikale ehitatud nelikveolise sõiduautoga, vajab Arkanaga sõitma õppimine ja tegevuste planeerimine harjumist. Iga ristmik vajab eraldi planeerimist ja vahel ka hoo võtmist sest ohtlikuks kujunes just ristmikutel sõitmine, kus kehva haakuvuse tõttu sekkus agressiivne veojõukontroll ning eemaldas kogu veo ja jõu, kadus auto üle kontroll.

Sellest tulenes päris mitu hirmuäratavat olukorda, kus küljeaknast läheneb maantee piirkiirusega auto ning pingutad kiirusega umbes 2 km/h ristmikult jalust minema saada.

Õnneks pääsesime eluga ja sellist ilma esineb parimal juhul paaril päeval aastast.

Arkana on igati tubli, kaasaegne elektrifitseeritud auto, kõikide juhiabide ja lisadega. Neile, kellele meeldivad kupeemaasturid ning pole BMW, AUDI või MB raha välja käia, on Arkana täielik *nobrainer*. Olgugi, et „hinnad algavad“ 24 290 €, vaevalt et keegi selles hinnaklassis päris baasvarustust soovib, mida kajastab ka laoautode keskmine hind.

Arvestada tuleks umbes 30 000 € +/- kui palju soovid mingeid täiendavad lisasid.

Sh Kui auto pakub huvi, on kindlasti mõistlik võtta hübriid (mitte mikrohübriid), kuna hinnavahe on praktiliselt olemata ning sellega saad nii bensiini kui elektri võlusi nautida, olgugi, et näiliselt nagu oleks KW vähem.

Renault Arkana on kupeemaasturina igati kena sõiduvahend ning Eestis on see Renault´ andmetel väga soojalt vastu võetud, saavutades arvestatava müügitulemuse. Kindlasti ei ole tegu maastikusuutliku maasturiga, vaid linnamaasturiga, kus natukene kõrgem istumine, hea ülevaade ümbritsevast, ilma et peaks parkides ülemäära muretsema äärekivide või oma keskpärase kabariiditunnetuse pärast.



Päris autoajakirjanike Renault Arkana ülevaated leiad siit

- Acceleristast <https://www.accelerista.com/proovisoidud/renault-arkana-ootamatu-agedik/>
- Autojaamast <https://autojaam.ee/renault-arkana/>
- või auto24 Youtube´ist:

- [Testid](#)
- [Sõidukid](#)

Pilt

