# Enne roolimist läbi lugeda manuaal! - proovisõiduks Subaru bZ4X

2 aastat tagasi - 03.12.2023 Autor: Marko Habicht

Kui kaks autotootjat maha istuvad ja teevad midagi ühiselt – üks tõenäoliselt Euroopa Liidu nõuete tõttu, teine, päris täpselt ei teagi miks – on tulemuseks masin, mis paneb isegi kogenud tehnoloogiaajakirjaniku kukalt sügama. Just nii juhtus, kui proovisõiduks sai ette võeti kaks uhiuut elektrilist linnamaasturit: Subaru Solterra ja Toyota bZ4X.

## Subaru Solterra

Solterra on Subaru esimene elektriauto, mis on juba eos palju vastakat kajastust saanud. Kes tõstis näpud püsti, hõisates "lõpuks ometi elektriline Subaru", ja kes vaatas hinnasilti ning tõdes "hell no! Selle eest saab kaks Outbacki!"



Sellegipoolest on Subaru jäänud truuks brändi põhiväärtustele. Solterra on saadaval vaid nelikveolisena, juba baasvarustuses pigem heas varustuses ning

tipumudel erineb eelnevast peamiselt panoraamkatuse poolest. Autodel on ka maastikurežiim, kuigi peamiselt on Subarul fookus turvalisusel, mis sellelgi mudelil on viie tärni vääriline.

## Sellegi poolest: Enne sõitu tutvu manuaaliga!

Subaru Solterra pakub omajagu peamurdmist. Rohkem, kui seda on teinud ükski eelnev subaru või isegi Toyota.

Tundub nagu see auto oleks hoopis kolmanda ettevõtte disainitud? Ning ootamatult leidsin end juhendi lugemist kaalumas – mitte sellepärast, et tahaksin, vaid sellepärast, et auto seda iga teise liigutuse peale nõuab. Ei ole just tavapärane kogemus inimesele, kes sõidab aastas kümnete erinevate sõidukitega.

Tegu ei ole mingite keeruliste funktsioonidega vaid lihtsatega, funktsioonidega, mis võiks olla iseenesest mõistetavad, aga ei. Näiteks E-pedaaliga ei tööta distantsi hoidev püsikiirus. Ütleks siis auto, et Sorry, selles reziimis nii ei saa, soovitab see lihtsalt manuaali lugeda.



Rooli nuppude asetus, mis peaks olema intuitiivne, tundub pigem paras segadus ja nuppude asetust ja arvukust arvestades lausa ebamugav. Kõigega harjub, kuid auto ei toeta juhti millegagi, vaid sunnib manuaali lugema. Aga pole häda, kogu püsika funktsionaalsus on käsitletud manuaali lehekülgedel 293 ja edasi!

Tagaluugi sulgumine jäi meile lõpuni arusaamatuks. See piiksub, aga ei sulgu, rääkimata lukustumisest. Isegi koos autosalongi esindajaga jäi süsteemi tööpõhimõte segaseks. Sama olukord tekkis ka Toyota puhul. Seevastu mõlema margi varasematel mudelitel töötab see ootuspäraselt.



Huvitav omapära on ka see, et puldist pakiruumi avamiseks on vaja eelnevalt puldist uksed lahti teha ning pakiruumi sulgumise ajal ei saa uksi puldist lukustada.

Juhtmevaba laadija pani mõtlema, kuidas suuremad telefonid sinna üldse mahtuda võiksid. Pealegi töötab Android Auto ainult juhtmega, juhtme koht on peidetud juhtmevaba laadija kõrvale, kaane alla, kaabli jaoks pole kaanel avaust ning ühendades juhtme, ei mahu telefon sinna, kuhu peaks.



Ukse peal on nupud valgustatud. Kuid osad on valgustamata. Näiteks on valgustatud peeglite sättimise nupp, mida ei kasutata peaaegu kunagi. Kuid uste kinni- ja lahtilukustamise nuppu on pea võimatu pimedas eristada.




**Suur ja väike**

Nii Solterra kui bZ4X (ilmselgelt, sest sisuliselt on tegemist sama autoga) on mõõtmetelt suur sõiduk. Juhil on ohtralt nii pea- kui jalaruumi ning seda ka ligi kahe meetri pikkusele inimesele. Tegu on märkimisväärse eripäraga, kuna tänu akupaki paiknemisele põhja all on mitmed elektriautod sobimatud pikematele inimestele. Tänu kõrgele kliirensile on sisse- ja väljaronimine mugav. Küll aga, hoolimata tagaistme jalaruumist, on seal pearuumi maksimaalselt 180 cm pikale inimesele.

Kindalaegast ei ole kummalgi, selle asemel on suur keskkonsoolialune tasku. Koht, kus tegelikult võiks paikneda ka telefoni ühendamise võimalus meedialustile, kuid on ainult laadimine. Keskkonsoolis on ka kaanega väiksem panipaik, mille all on pisike laegas, kuhu tõenäoliselt saab mõned asjad peita, mis on vaja silma alt ära panna.




Elektrikulu on suur Mis puutub elektritarbimisse, siis meie testis läksid numbrid igast asendist üle 20 kWh/100 km. Tänapäeval on pigem konkurents, kes suudab keskmist 15 kWh/100 km kandis hoida või isegi väiksemana. Õnneks on auto suhteliselt nobe – umbes 7 sekundit sajani – kuid see ei ole elektriautode kategoorias teab mis märkimisväärne. Aku netomahutavus on pisut üle 70 kWh,

mis sügisel lubab läbisõiduks umbes 300 km, kuid talvistes tingimustes jääb see tõenäoliselt vähemaks. Auto varustuses on soojuspump ja kõik Solterrad on nelikveolised ning artikli kirjutamise hetkel maksab täisvarustuses mudel umbes 57 000 eurot.

On see auto nüüd pigem Toyota või Subaru, jääb teie otsustada, sest vaadates eelnevaid mudeleid mõlemal brändil, ei ole see nagu midagi, mida me enne näinud oleme.

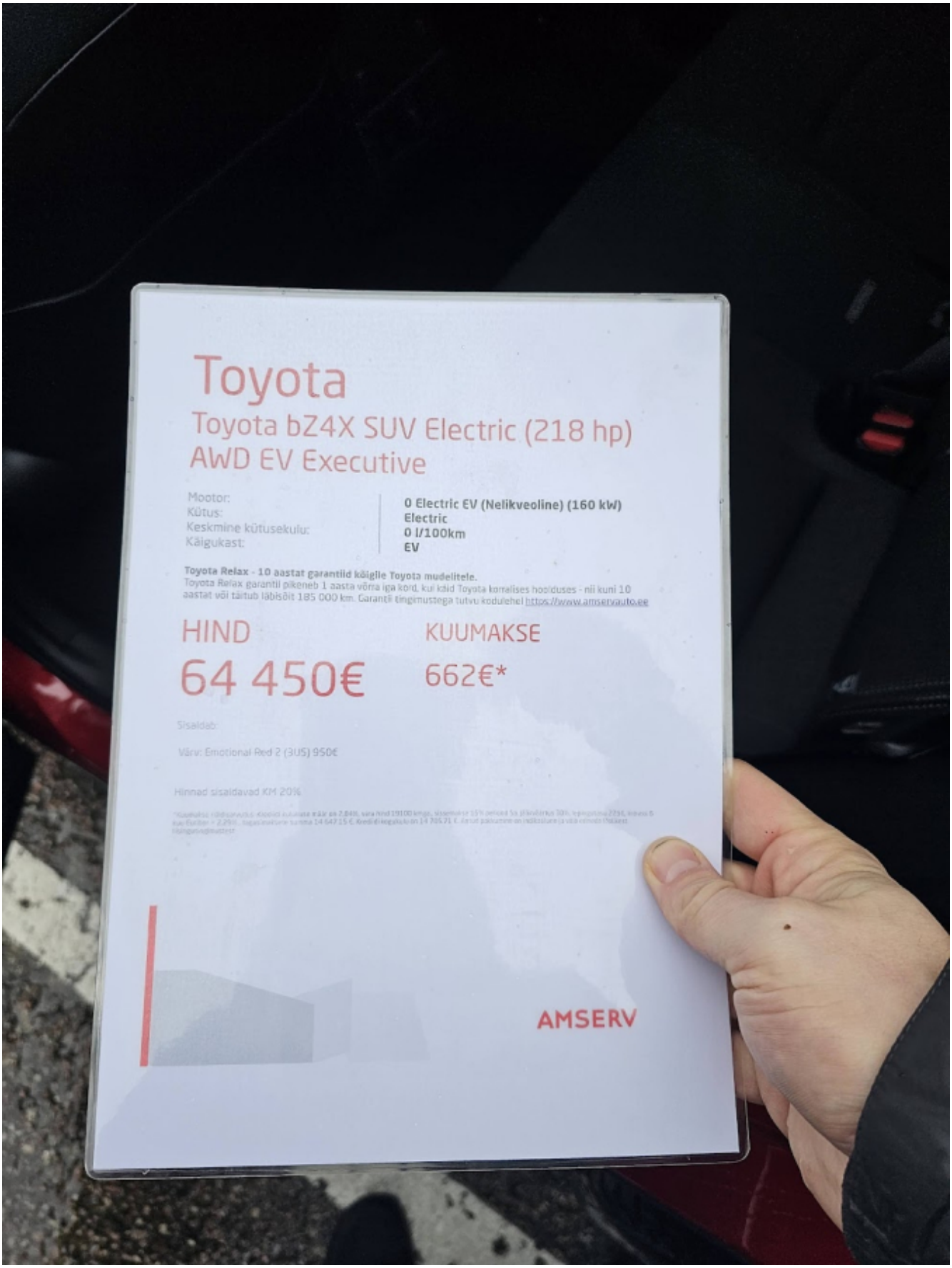



## Toyota bZ4X erinevus

Sarnasusi on kahe mudeli vahel rohkem kui erinevusi. Peamised erinevused on ilmselgelt logo ninal ja tagaluugi disain. Luugi erinevus on täpselt nii väike, et tekib küsimus: miks üldse vaevuda?

Toyota bZ4X tundus proovisõidul vaiksem, kuigi see võis ka rehvide arvele minna. Rääkides hinnast, siis punane Toyota, millega sõitsime, maksis ligi 65 000 eurot ja sellel polnud isegi kõiki mugavuslisasid, nagu istme automaatne liigutamine sisenemisel või kõikvõimalikud sõidu- ja parkimiskaamerad, mis olid üle 10 000

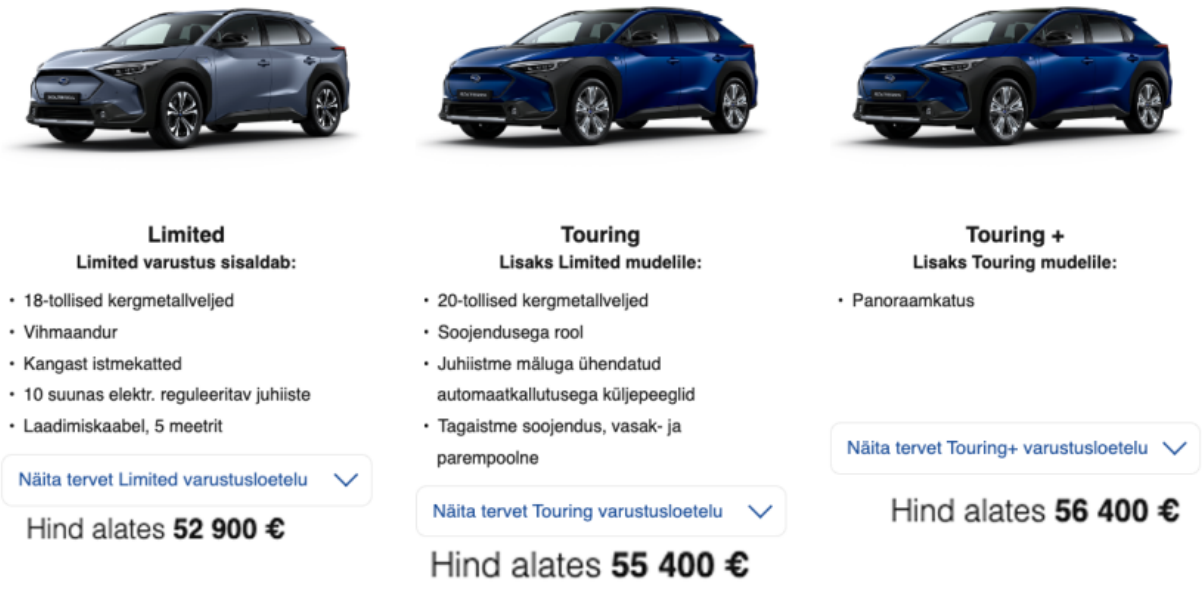
euro soodsamal Subarul olemas. Üllatav oli ka regen-kulgemise puudumine, mis võiks olla elektriautodel iseenesestmõistetav.



Toyota ja Subaru tagaluugi sulgemis- ja lukustamisfunktsioonid on sama sõgedad.

Erinevuseks oli pardalaadija võimsus, kuid mudeliuuendusega on nüüdseks mõlemal samuti 11 kW vahelduvvoolust.

Kokkuvõttes, kuigi mõlemad autod pakkusid omajagu väljakutseid on Subaru Solterra oma hinnaklassis ja nelikveolise funktsionaalsusega selgeks valikuks neile, kes otsivad Subaru märgiga elektrimaasturit.




Kui aga elekter ei ole eesmärk omaette ja eelistad mugavust ning läbimõeldud disaini, võiksid vaadata mõne varasema Toyota, Subaru Outbacki või Foresteri poole, mis pakuvad nauditavamat ja kasutajasõbralikumat sõidukogemust.

PS kindlasti võtaks väikeste velgedega, kuna sõit on mugavam ning voolutarve märkimisväärselt väiksem.

- Testid
- Sõidukid

Pilt


EHITUSMATERJALID
YBB 69E