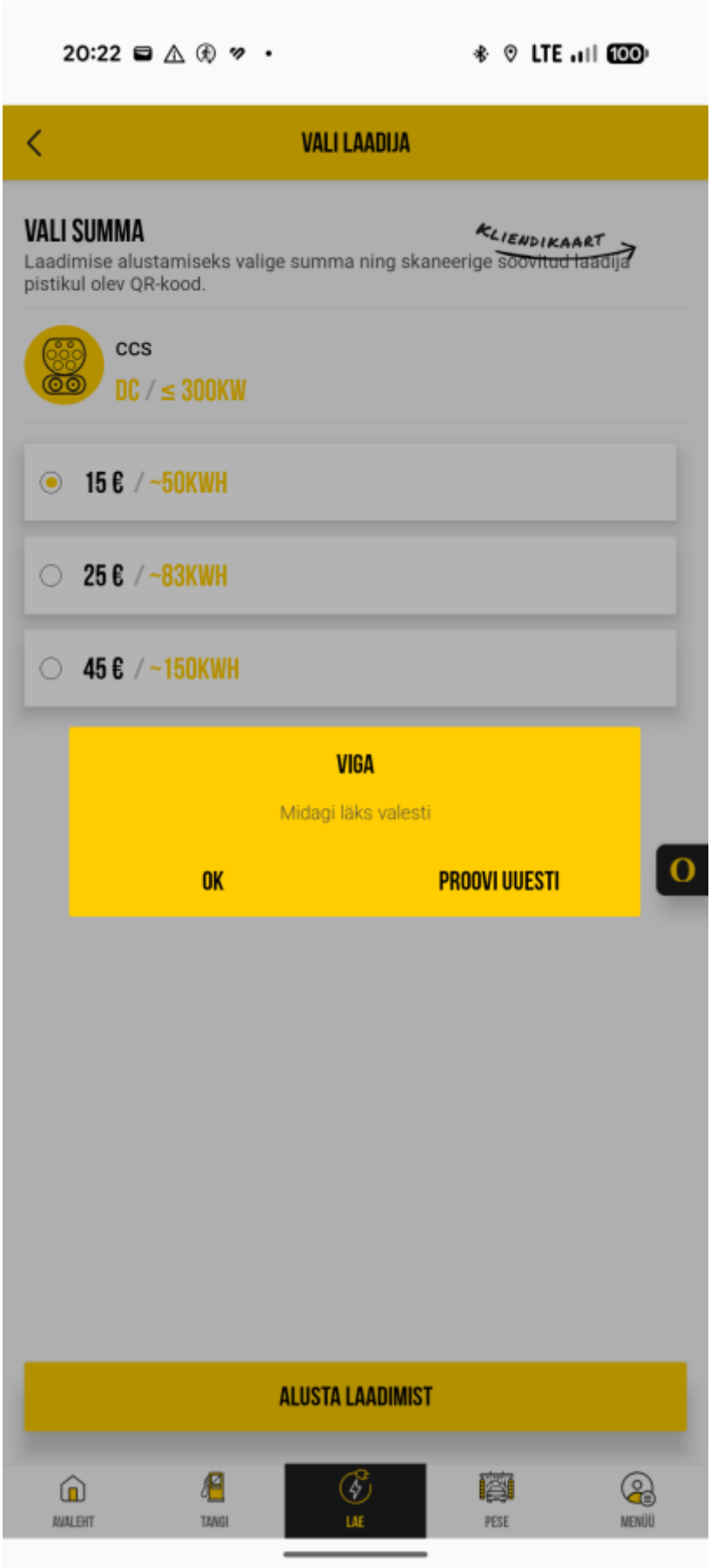
Briti pärandi või Hiina sisuga Eesti talves - MG S5 proovisõit

11 kuud tagasi - 16.12.2025 Autor: Marko Habicht

Elektriautode turg on muutumas tihedamaks kui hommikune tipptund. Euroopa müügiedetabelitesse jõuliselt sisse murdev MG (Morris Garages) on oma uue mudeliga S5 teinud selge avalduse – hea elektriauto ei pea maksma hingehinda. See ligi 41 000 eurot maksev linnamaastur lubab paberil muljetavaldavad numbrid, mida tahaks reaalsuses ka Eesti heitlikes ilmaoludes näha.

Et asi oleks aus ja natukene huvitavam, ei piirdunud me tiirutamisega ümber Ülemiste keskuse. Võtsime ette korraliku Lõuna-Eesti ringreisi marsruudil Tallinn-Võru (Vastseliina)-Otepää-Tartu-Tallinn. Kokku 668 kilomeetrit, mis hõlmas nii maanteed, pimedust, vihma kui ka kuulsat Eesti "suusailma".



Reaalsuskontroll: Sõiduulatus ja energiakulu

MG S5 tehnilises passis seisab aku mahutavusena 64 kWh ja WLTP sõiduulatuseks lubatakse optimistlikud 480 kilomeetrit. See on number, mis paneb ostja silma särama ja konkurendid värisema.

Reaalses elus, eriti kui temperatuurid langevad nulli lähedale ja teekatteks on märg asfalt, tuleb matemaatika ümber teha. Minu ligi 700-kilomeetrise testi keskmiseks energiakuluks kujunes 20,8 kWh/100 km. See tähendab, et täis akuga on reaalne läbisõit maanteetingimustes pigem 300 kilomeetri ringis.

Kas seda on vähe?
Kui võtta aluseks tehaselubadus, siis on kukkumine märgatav. Samas, olgem ausad – ka 300 kilomeetrit on enamiku igapäevaste toimetuste ja isegi Eesti-siseste reiside jaoks täiesti piisav.

Samuti tasub vaadata ka suurt pilti – rahvusvahelised testid on näidanud märksa leebemaid numbreid, pakkudes kombineeritud keskmiseks kuluks umbes 17 kWh/100 km ja linnasõidul isegi 15 kWh kanti. See tähendab, et suvises linnarütmis on 400 kilomeetrit täiesti reaalne eesmärk ning kombineeritult võiks arvestada umbes 370 kilomeetriga. See on seda tüüpi linnamaasturi kohta tegelikult igati ootuspärane ja tubli tulemus, isegi kui reklaammaterjalides ilutsev 480 km jääb pigem laboritingimuste helesiniseks unistuseks.

Tuleb tunnistada, et osa suurest energiakulust võib kirjutada ka minu kui "diiselautoga harjunud" juhi sõidustiili ning raskete ilmaolude arvele. Suvises linnaliikluses on need numbrid kindlasti hoopis teised ja tehaselubadusele lähedasemad.



Üllatavalt hea sõidumugavus

Kui sõiduulatus tekitas alguses kerget ärevust (range anxiety), siis sõidumugavus oli selle auto vaieldamatult tugevaim külg.

Tihti kipuvad moodsad autod olema jäikade ja kitsaste sportistmetega, kuid MG S5 istmed on laiad, pehmed ja toetavad, mis sobivad ka üle 100kg kaaluvale 2m pikkusele mehele. Pärast pikka päeva ja sadu kilomeetreid roolis olemist ei andnud selg tunda, mis on selles ja ka kallimas hinnaklassis suur kompliment. Ka üldine ergonoomika on paigas – nupud on loogilistes kohtades ja kabiin on avar. See on auto, kus on hea olla.

Olgugi, et auto ei loe alati kiiruspiirangu märke päris õigesti, käivad Piiksud prääksud välja ja nobedalt. Korra ära seadistades, läbi menüü umbes kahe vajutusega.



Tarkvaralised "nüansid" vajavad lihvimist

Auto riistvara on solidne, kuid tarkvara poolel on tunda, et arendajatel on veel tööd teha. Siin on mõned tähelepanekud, mis potentsiaalset ostjat huvitada võiksid:

- Sõiduraja hoidja: Süsteem kipub teel "ujuma", põrkudes n-ö joonest jooneni, selle asemel et hoida autot kindlalt raja keskel. Keerulistes oludes lülitasin selle pigem välja, usaldades oma käsi rohkem kui andureid.
- Ekraani heledus: Pimedal maanteel sõites on keskekraan isegi madalaima heleduse juures liiga ere, häirides silmi. See on ilmselt lihtsa

tarkvarauuendusega (OTA) parandatav viga, mida võimalik et Hiina bränd isegi teeb, samas kus Lääne markidel on kombeks asjad jätta nii nagu on.
- Helisüsteem ja käed-vabad: Testi käigus esines olukordi, kus Spotify (Android Auto kaudu) hakkis ning telefonikõnedes kadus mikrofoniga ühendus umbes 20 sekundit peale kõne algus. Need on klassikalised tarkvaralised bugid, mis on tüütud, kuid loodetavasti parandatakse esimesel võimalusel.



Laadimiskogemus: Taristu ja auto koostöö

Elektriauto omamine on endiselt väike seiklus ja mitte alati auto süül. Kui Terminali kiirlaadijad toimisid laitmatult, olgugi et vihma käes, siis Olerexi ja Elektrumi äpi koostöö pakkus parajat peavalu. Laadimissessiooni lõpetamiseks ja auto vabastamiseks oli vajalik, et klienditugi motiveeriks laadijat restardiga. See on meeldetuletus, et elektriautoga pikemaid distantse planeerides tasub varuda veidi aega ja kannatust – taristu areneb, aga viperusi tuleb ette.



Kokkuvõte: Tugev tegija alla 50 000 € klassis

Kas MG S5 väärib kaalumist? Kindlasti. Vaadates tervikpilti, on tegemist väga konkurentsivõimelise autoga. Alla 50 000-euroste (täpsemalt ca 41 000 €) elektriautode seas on see üks ruumikamaid ja parema varustusega mudeleid. Väiksema akuga, lihtsama versiooni saab kätte juba 34000ga, mis võiks olla iga päev linna vahet sõitmiseks täiesti piisav.

Jah, tal on oma "lastehaigused" ja tarkvaralised veidrused, kuid need on enamasti lahendatavad uuendustega. Sõidumugavus ja hinna-kvaliteedi suhe on aga paigas. Kui otsite elektriautot, mis on praktiline, mugav ja ei maksa luksusauto hinda, siis MG S5 on tugev kandidaat, mis selgitab ka brändi kasvavat edu Euroopa müügitabelites.

Plussid:

- Suurepärased, mugavad ja laiad istmed
- Avar ja hästi planeeritud salong
- Konkurentsivõimeline hind ja hea varustus

Miinused:

- Suur energiakulu maanteekiirustel ja talvistes oludes
- Tarkvara vajab optimeerimist (ekraani heledus, multimeedia stabiilsus)
- Sõiduraja hoidja ebakindel töö



MG Esindaja on Eestis United Motors.

PS: Kliendi õpetamine – ehk miks "üle põlve" müük rikub hea auto

Lõpetuseks üks mõte, mis selle proovisõiduga tekkis. Elektriauto ei ole lihtsalt „uus mootoriga auto“. MG S5 või üldse iga elektriauto puhul sõltub sinu kogemus tohutult sellest, kui hästi sa mõistad laadimist, sõidurežiime ja neid samu piiksuvaid juhiabisid.

Kui müügiesindaja viskab sulle võtmed ja ütleb "head teed", jääb pool auto võimekusest kasutamata. Klient peab teadma, mis vahe on AC ja DC laadimisel (ja miks "kiirlaadija" alati kiire pole), kuidas töötab *One Pedal* sõit ja millal tasub regenereerimist kasutada (ja energiat säästaks) või maha keerata, et auto vabalt veereks (ja energiat säästaks).

Sama kehtib MG Piloti ja adaptiivse püsikiirushoidja kohta. Üks asi on lugeda manuaali, teine asi on see, kui keegi teeb sinuga esimese ringi kaasa ja näitab, kuidas see päriselt töötab. Kui see selgitustöö on tehtud "üle põlve", tundubki auto keeruline, tülikas ja piiksuv nuhtlus.

Hea elektriauto kogemus algab prooviringist, mis on ühtaegu sõit ja lühike koolitus. Kui sa tead, mida auto teeb, võib (peaaegu) iga auto olla loogiline ja usaldusväärne tööriist.
Nii et esindused – võtke end kokku ja see oma südameasjaks!
Täna ei tee siiani pooled müügimehed vahet Type2, CCS ja jõupesas toimival laadijal.

PS PS ei ole kuidagi seotud kogemusega United Motorsis vaid pigem üldisem tähelepanek

- Testid
- Sõidukid

Pilt


United Motors
UNITED MOTORS
TEENINDUS
KEREТÖÖD
UUTE AUTODE MÜÜK
UNITED MOTORS | UNLIMITED
KASUTATUD AUTODE MÜÜK
465 LBW
© Marko Habicht