150 km elektriga ja 5 sekundit sajani - Proovisõit GWM Wey 05-ga

7 kuud tagasi - 07.04.2026 Autor: Marko Habicht

GWM WEY 05 jätab paberil väga tugeva mulje: Suur pistikhübriid, millel on aku mahukam kui paljudel elektriautodel, 476 hobujõudu ja nelikvedu, mis suudavad selle üle 2tonnise mammuti viia 5 sekundiga 0st 100ni.
Auto lubab kuni 146 km elektrilist sõiduulatust ning ja 50 kW laadimist, mis on pistikhübriidi kohta endiselt haruldane.

Paberil on see kõik muljetavaldav. Päriselus on pilt huvitavam.

Proovisõit üle riigipiiri ja mõned sajad kilomeetrid annavad sellest autost üsna ausa pildi. WEY 05 on mugav, võimas ja ruumikas, aga ta ei ole päris see luksusauto, mida tema välimus ja salong alguses lubavad. Pigem see hästi varustatud suur pistikhübriid, mille tugevused tulevad välja siis, kui sa kasutad teda just nii, nagu see auto tahab: laed akut, sõidad rahulikult ja hindad ruumi rohkem kui sportlikku täpsust.



Salong jätab hea mulje, aga tõstab ka ootused kõrgele

WEY 05 salong on selle auto üks tugevamaid külgi. Sisse istudes tekib tunne, et oled istunud millessegi kallimasse. Keskel on 14,6 tolline multimeediaekraan, juhi ees 9,2 tolline näidikuplokk ja all eraldi 9 tolline puutepaneel kliima, istmesoojenduse, ventilatsiooni ja massaažifunktsiooni jaoks, lisaks 7,5 tolline heads-up ekraan, andmete esiklaasile manamiseks.

See teeb kasutamise loogilisemaks kui paljudes autodes, kus kõik on surutud ühe suure ekraani sisse. Helisüsteem on HARMAN Infinity ning vähemalt Luxury varustuses on olemas Alcantara sisu, 8-punktilise massaažiga esiistmed, juhiistme mälud, ventilatsioon ja avatav panoraamkatus.
Premium paketi saad kirjutamise hetkel (pakkumine) alla 50 000€. Edevamate istmete ja klaasist katuse eest tuleb 15 000€ rohkem välja käia.



Istmed on mugavad, kuigi suurema inimese jaoks võiksid need olla veidi laiemad. Samal ajal tekib siin ka selle auto suurim vastuolu. WEY 05 näeb seest kallim välja, kui ta sõites tundub. Vaikust on, aga mitte nii palju, kui sellise salongiga auto visuaalne pilt tõotab. Tootja räägib lamineeritud esiklaasist, eesmistest lamineeritud küljeakendest ning rehvidest, mille sees on müra vähendav vaht, aga päriselus tuleb maanteel tuulemüra siiski sisse.

Samuti arvestades kõiki kaameraid mis autole peale pandud, on tagurdamiseks mõeldu kahetsusväärselt halb.

WEY 05 ei ole kaugeltki lärmakas auto, pigem isegi vaikne, kuid uksest sisse piiludes, esmamuljest, eeldaks veel vaiksemat.



Tagareas on ruumi nagu suuremas klassis

Kui sa sõidad tihti nelja või viie inimesega, siis WEY 05 üks suur pluss on tagaistme ruum. Kui täpsem olla siis 943 mm tagumise jalaruumiga nimetab tootja end klassi parimaks.

Seda on ka päriselt tunda. Tagumine rida on suur ja avar ning seal sõitmine meenutab kallimat autot. Sellel on aga oma hind. Pagasiruum ei ole auto välismõõtu arvestades klassi suurimate seas. Ausalt öeldes ei ole see tingimata halb otsus. Kui sinu jaoks on olulisem, et taga istuvad inimesed saaksid päriselt mugavalt sõita, siis on see loogiline kompromiss.
Kui tahad diivanit vedada, võtad rendikaubiku või klapid istmed alla.

Märkimisväärne on, et auto standardpaketti kuulub kärukonks, mille eest teised mitu tuhat eurot küsivad, ehk variant on diivan ka haagisele tõsta.



Jõudu on palju, aga sõidutunnet vähem

WEY 05 üks selge trump on võimsus. Tehase andmetel käib kiirendus sajani 5,0 sekundiga ja tippkiirus on 235 km/h. Mootoriks on 2,0 liitrine turbo-bensiinimootor, millele aitavad kaasa kaks elektrimootorit. Esimene annab 120 kW ja tagumine 135 kW.

Möödasõitudel jääb jõuvaru rohkem kui küll. Sportrežiimis liigub auto tõesti kiiresti. Reaalses liikluses ei mõju WEY 05 siiski sportliku autona. Pigem on tunne, et sõidad suure ja raske masinaga, millel on palju jõudu, aga mitte eriti kerget jalga. Seda on eriti hästi tunda kruusateel või ebatasasemal pinnal. Auto liigub edasi nagu suur tükk. Rattad teevad oma töö ära, aga tunnetust on vähe.

Seda aitab seletada ka mass üle 2.3 tonni.

Taaskord see ei ole halb, kuid tasub arvesse võtta, et ringrajale sellega ei ole ehk mõtet minna. Kui sa ootad suurt, stabiilset ja mugavat masinat, siis ta teeb selle töö ära.



Suur aku on päris eelis, aga ainult siis, kui sa seda kasutad

WEY 05 üks olulisemaid tugevusi on tema suur aku ja päriselt kasutatav elektriline sõiduulatus. Tootja ise rõhutab, et 39,67 kWh aku on oma klassi üks suurimaid. Lisaks on siin 50 kW DC kiirlaadimine, mis teeb sellest teistsuguse pistikhübriidi kui paljud konkurendid.

Riia sõidu põhjal jäi pilt ausaks: Pärnust läbi sõitsime elektri najal ning kogu sõidu peale, elektriga kombineerituna, tuli bensiini kulu igati viisakas. Tagasi teel proovisime kiirlaadijat tankuri asemel ning kohe ei näidanud auto laadijas suuri numbreid. Ent ka 10 minutiga saadud umbes 10 kuni 15 kWh oli piisav, et koju jõuda. See annab hübriidi kohta päris arvestatava lisa.
Maanteeserval võibolla on täna 50kW vähe, kuid näiteks poodi minnes, kus aega natukene rohkem kulub, saab auto aku märkamatult poole tunniga täis.

Siin tulebki välja selle auto kasutusloogika. Kui sa laed, on WEY 05 mõistlik. Kui sa ei lae, muutub pilt kiiresti.

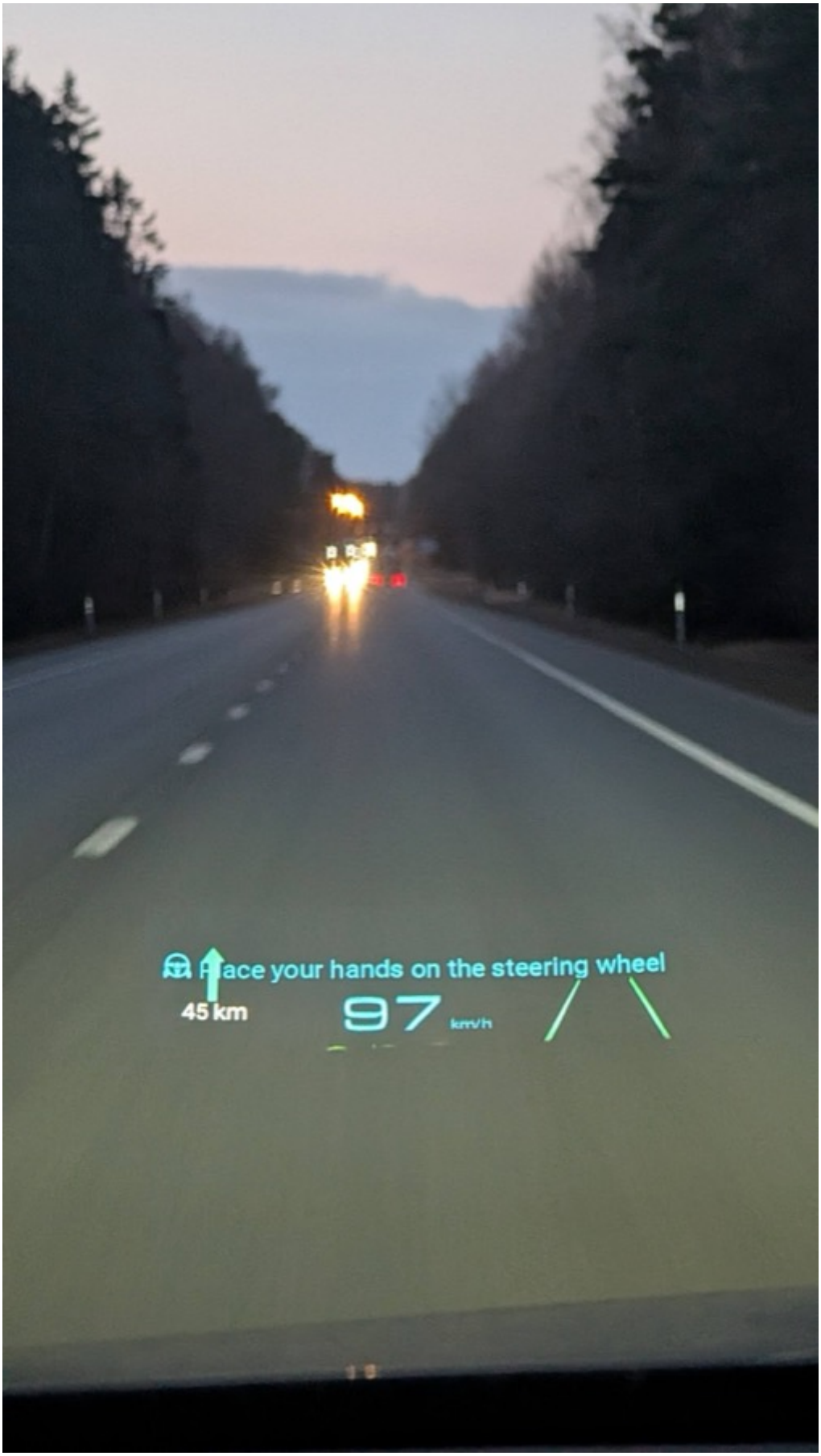


Tühja akuga muutub see palju tavalisemaks autoks

Kui aku on täis või enam-vähem täis, on WEY 05 sujuv, vaikne ja ökonoomsem. Kui aku saab tühjaks ning auto hakkab rohkem bensiinimootori toel liikuma, tõuseb kütusekulu märgatavalt.

Täis akuga maanteel sai hakkama umbes 6,5 l/100 km kandis. Kui aku tühi, liikus näit pigem 8 kuni 8,5 liitri juurde. Arvestades auto suurust ja ligi 500 hobujõudu ei ole see šokeeriv, aga see ei ole ka väike number.
Ega pilt konkurentidelgi palju parem ole: Volvo V90, mis on märksa väiksem auto kulutab samuti 7.5 L/100 kui aku tühi.

Selle auto mõte ei ole säästlik bensiinisõit. Selle auto mõte on laadimine ja võimalikult palju elektri peal sõitmine.



Juhiabid on auto nõrgem pool

Kui WEY 05 juures on üks asi, mis hakkab päriselt häirima, siis need on juhiabisüsteemid. Eriti täisautomaatne sõiduraja hoidmine.

Püsikiiruse hoidja asub eraldi kangil suunatulekangi all, nagu vanematel Audidel. Sellega harjub ära. Probleem ei ole kangis. Probleem on selles, kuidas auto roolimisse sekkub.

Reahoidmine tundub vanamoeline. Kui süsteem rooli mõjutab, siis teeb ta seda liiga jõuliselt ja liiga jäigalt. Kitsamal teel või olukorras, kus sina tahaksid hoida autot veidi tee välisservas, eriti vastutulevate veokite kõrval, kipub auto tahtma hoida oma ettekujutatud keskjoont. Tulemus ei ole loomulik ega sujuv. Tekib tunne, et auto tahab rooli endale, mitte ei toeta juhti.

Selge, on et tootja panustab tugevalt juhiabile, olemas on 360 kraadi kaamerad, 12 ultraheliradarit, esikaamera, automaatne parkimisabi (Luxury versioonil), kuni 50 meetrit tagurdamist mööda sama trajektoori ja reavahetuse abi (Luxury versioonil). Paberil on seda kõike palju. Päriselus võiks osa süsteeme olla pehmemalt häälestatud.

Siia läheb ka juhi jälgimise süsteem. Selle väljalülitamine õigesti ei ole piisavalt lihtne. Kui süsteem häirib, tuleb hakata menüüdes sobrama. Õnneks on lahenduseks tükk teipi kaamera ees ja rohkem teema tähelepanu ei vaja.
Kui kõik süsteemid töötaks korrektselt, ei olekski probleemi, igasugu piiksud ja prääksud hakkavad segama siis kui juht liikluskuulekalt käitub.



Mõned detailid näitavad, et keegi on siiski mõelnud

Kriitika kõrval on WEY 05 juures ka väikseid häid detaile, mida selles hinnas alati ei näe. Üks selline asi on ukse sisse suunatud ventilatsioonikanalid ja külgaknad said tänu sellele kiiremini puhtaks. Samuti on väga viisakas koht loodud mobiiltelefoni jaoks, mis paljudel tootjatel kahe silma vahele jääb.

Sama võib öelda ka üldise tehnilise lahenduse kohta. Siin on 9-käiguline märgsiduriga topeltsidurkast, pidurdusenergia tagastus, kaks elektrimootorit ning tagumisel elektrimootoril lausa 2-käiguline reduktor, mis peaks parandama tõhusust suuremal kiirusel. Need on huvitavad ja oma klassis mitte päris tavalised lahendused.

Kuna pool tagasiteed oli pimedas, siis tuli tõdemus et tuled on väga head ja ka valgustatud lõikudel kasutas auto täistulesid nii, et vastutulevaid ega eesolevaid autosid ei pimestanud ning isegi liiklusmärgid lõigati tuledevihust välja sedasi, et need juhti ennast ei pimestaks.



Kas see on luksusauto

Aus vastus on, et mitte päris.

See on auto, mis näeb luksuslik välja, pakub palju varustust, liigub jõuliselt ja suudab õigetes oludes olla väga meeldiv. Aga ta ei paku veel seda peensust, vaikust ja loomulikkust, mida päris luksusautolt ootaks.

Siiski tuleb hinnale otsa vaadata. Just seal muutub WEY 05 oluliselt huvitavamaks. Selle raha eest saab väga palju autot, palju jõudu, palju ruumi ja pistikhübriidi kohta päriselt kasutatava elektrilise poole, mis praeguste kütusehindade juures väga suur argument.



Lõppmulje

GWM WEY 05 ei ole auto inimesele, kes otsib peent juhitavust või klassi vaikseimat salongi. Ta ei ole ka auto inimesele, kes tahab lihtsalt suurt bensiinimootoriga maasturit ja ei viitsi laadida.

Aga see võib olla päris hea valik inimesele, kes tahab suurt ja mugavat autot, sõidab palju elektri peal, hindab väga avarat tagaistet ning on valmis leppima sellega, et tarkvara ja juhiabid ei ole veel sama küpsed kui Euroopa vanadel tegijatel.

Lühidalt öeldes on WEY 05 suur, võimas ja kohati üllatavalt hea pistikhübriid.
Ta ei ole päris premium, aga ta mängib selle piiri peal piisavalt veenvalt, et panna vähemalt korraks uskuma.

Tegu on autoga mis pani siiralt mõtlema, et selles hinnaklassis oleks ilmselt WEY 05 minu jaoks väga tugevalt kaalumises.

- Testid

- Sõidukid

Pilt

