# Hyundai Inster: iseloomuga auto

1 kuu tagasi - 14.09.2026 Autor: Marko Habicht

Inster on üks neist autodest, millele liiga suuri ootusi ei pane, kuid pärast mõnda päeva on sellesse raske mitte armuda. Särtsakas, lustakas ja igapäevaselt mõnus kasutada. Täpselt selline, nagu üks elektriline väikeauto olema peaks.

Minu jaoks tuli suurim üllatus tagaistmelt. Olen ligi kaks meetrit pikk ja Inster on üks väheseid selle hinnaklassi autodest, kus minu taha mahub keegi veel istuma. See on luksus, mida ei maksa isegi märksa suuremast autost enesestmõistetavalt oodata.




## Väike väljast, üllatavalt ruumikas seest

Laiuses on lugu teine. Minu jaoks jääb Inster mõnevõrra kitsaks. Tavapikkuses ja tavapärase õlalaiusega inimesele tähendab see aga mõnusalt kompaktset autot. Kere on kõigest 1,61 meetrit lai ja 3,83 meetrit pikk. Parkimiskohal jääb ruumi ka ukse avamiseks. Tänapäeva autode kõrval peaaegu ekstravagantne omadus.

Hyundai tehnilised andmed

Ruumikuse juures tuleb siiski paar asja selgeks teha. Inster on **neljakohaline**. Viiendat inimest pole kuhugi panna. Liigutatavate tagaistmetega versioonis saab valida suurema jalaruumi või suurema pagasiruumi vahel. Mõlemat korraga juurde ei teki. Tagaistmete asendist sõltuvalt mahub pakiruumi 238 kuni 351 liitrit. Nelja inimese puhkusepagas võib vajadda veidi läbimõtlemist.



## Sõidurõõm ei vaja suurt võimsust

Sirgete nurkadega kere annab hästi aimu, kus auto lõpeb. Linnas on lihtne parkida ja kitsastest kohtadest läbi pugeda. Linna lähistel püsib Inster piisavalt kindlalt teel, et väikesed välismõõdud ei muutuks pidevaks meeldetuletuseks.

Vedrustus on pehme ja mugav kuid kurvides kere kaldub ning roolitunnetus jääb tagasihoidlikuks. Minu jaoks ei võta see sõidurõõmu ära. Igapäevane lust tuleb siin kergusest ja elektrimootori kiirest reageerimisest ja kui vaatad seda autot, siis on üsna selge, et Ringrada ei ole koht, kuhu see loodud on.

Suurema aku versioon jõuab sajani 10,6 sekundiga. Paberil tagasihoidlik, linnaliikluses täiesti piisav. Iga foori tagant ei pea ju sisikonda tagaistmele kiirendama.
Samuti on linnas just olulisem, kui kiiresti jõuad 50ni, mitte 100ni ja see kiirendus on Interil täiesti piisav, et jalgu mitte jääda.



## Linnapiirist võib kaugemale sõita

Valikus on 42 ja 49 kWh aku. Väiksema ametlik sõiduulatus on kuni 327, suuremal kuni 370 kilomeetrit. Pikemale sõidule minnes tuleb arvestada, et WLTP-number ei kirjelda talvist maanteesõitu. Kiirlaadimine 10 protsendilt 80-le võtab sobivates tingimustes umbes pool tundi, mis antud hinnakassis igati hea tulemus.

Paremad sõitjad on Insteril saanud keskmiseks kuluks ka 12 kWh/100 km, mis näitab, et Inster oskab olla säästlik, kui see on vajalik. Eesti talve kulunumbrit sellest tuletada ei saa kuid januseks seda autot ei saa nimetada.

## Varustust jagub, nupud on alles

Eesti baasversioonil on soojuspump, aku eelsoojendus, istme- ja roolisoojendus ning kohanduv kiirushoidik. Kaks 10,25-tollist ekraani on samuti olemas. Android Auto ja Apple CarPlay töötavad Eesti varustuslehe järgi juhtmega. Eesti varustus

Kliimaseadme juhtimiseks on jäetud füüsilised nupud, mida hindan rohkem kui järjekordset suurt puutepinda. Multimeediasüsteem võib käivitamisel uimerdada aga Vähemalt ei pea salongi temperatuuri muutmiseks selle järele ootama.




## Iseloomuga kaasnevad mõned vead

Selles hinnaklassis on ka mööndusеid: pidurid vajavad rohkem harjumust kui mõnel teisel, uksetaskud on väiksemapoolsed ning maanteel kostab tuntavalt rehvi- ja tuulemüra. Need on asjad, mida tasub proovisõidul ise tähele panna. Sõida ka karedal asfaldil ja proovi aeglaselt pidurdada. Müügisalongi ümber tehtud ring kõike ei näita.

Hinnaga kaasneb samuti oluline täpsustus. Eesti hinnakirjas maksab 42 kWh InTo 26 499 eurot ja 49 kWh InTo 28 999 eurot. Liigutatavad tagaistmed kuuluvad aga In-varustusse, mille hind on 30 999 eurot. Kõige odavama versiooni hinnale ei saa automaatselt kõiki prooviauto mugavusi juurde mõelda ja kahjuks numbris on baasversioone proovimiseks üsna harva.




## Auto, millega sooviks pikemalt sõita.

Mina vaataksin Insterit eelkõige siis, kui igapäevased sõidud kulgevad linnas ja selle ümbruses, kuid vahel on vaja kaugemale minna. Kompaktne kere, ootamatu reisijateruum ja sõidurõõm on selle tugevused. Kitsas salong, neli istekohta ning tagasihoidlik pagasiruum seavad piirid. Kuid Dacia Springi kõrval on Inster igati ruumikas auto ja inimesed suudavad Daciaga kenast toime tulla.

Insteril on aga midagi, mida varustustabelist ei leia. Temaga on tore sõita ka siis, kui kuhugi erilisse kohta ei lähe. Minu jaoks on see auto, mille võtmeid pärast testi päris rõõmsalt tagasi ei anna.

- Uudised
- Sõidukid

Pilt


984 WYJ
EST
INSTER
함께할래요?