

Koerad, tagurpidi maja ja peerugaasi-Golfiga Tartusse

7 aastat tagasi - 16.02.2018 Autor: [Marko Habicht](#)

Piirid on lahti, inimesed töötavad kodust ja kolivad põldude peale ehitatud majadesse.

Selge on see, et transport on meie igapäevaosa ning seega aktuaalne ka kulu. Kuna dinosaurused on ammu välja surnud ning nende väärtuslikku mahla (loe: naftat) juurde ei teki, on vaja mõelda alternatiividele.

Alternatiivid on ennekõike olulised, kuna vastasel juhul võib saada imeline vedelik otsa enne, kui oleme oma Ford Raptorist, Porchest vms viimast võtnud.

Veebruar on sõbrakuu

Kahjuks ei ole enam ammu kõik sõbrad naabermajas ning külastamiseks on vaja natukene vaeva näha.

Plaan paigas, tarvis on minna Tartusse külla ja mööda minnes ära vaadata ka see pahempidi maja.

Andsin Gerdile ülesande leida soodsaim meetod liikuda punktist A ->B.

Esimene valik: bussid

Keskmine bussipilet Tallinna ja Tartu vahel maksab 8-10€

Kuna meid on kaks ning tagasi ka tarvis tulla siis kokku neli piletit ehk umbes 40€

Loomulikult on olemas ka 6€ piletid, kuid need üsna tihti läbi müüdnud.

Kuid referentsiks, oleks kõige soodsam bussi variant liikumiseks 24€

Masuudi- või bensiiniauto

Diislid on ökonoomsemad. Kuna meil valikus just väga palju variante ei ole, arvutame selle pealt, mida teame. Tõsi, uuemad autod võtavad vähem kuid need oleks pidanud laenama, rentima vms, mis oleks olnud lisakulu.

Valikus Audi 2,5R5 TDI kütte kulu on umbes 6L/100.

Tallinn Tartu on umbes 190km: edasi tagasi 380km

Praeguse kütte hinna juures $380 \times 6 / 100 \times 1,3 = 29,64\text{€}$

Bensiiniauto võtab umbes 8L/100, seega +10€

Auto eeliseks bussi ees on muidugi vabalt valitud liikumise aeg ja treppi sõitmine. Samuti saab transportida raskemaid asju ning inimeste lisandumise korral läheb kulu näo kohta soodsamaks. Kahekesi 15 € inimene; neljakesi 7,5 €. Igatahes mitmekesi on soodsam kui bussiga.

Kui fossiilne kütus välja jätta, siis tõenäoliselt on tuleviku suund diisel või selle laadsed, mis suutelised igasugu orgaanilise õli peal sõitma.

Bensiini segatakse küll piiritusega, kuid ainult selle peal keeruline ning LPG paigaldus eeldab ikkagi fossiili varianti.

Huvitaval kombel kõik öko variandid on ka suhteliselt sääslikud.

Elektriauto

Tesla oleks teema. Vähemalt teoorias, kuna lubatud läbisõidu numbrid on ulmeliselt ilusad.

Praktikas ei usu enne kui olen seda ise näinud. Kuid küll aeg näitab kas ja mida Teslad suudavad. Püsige lainel.

Kõik muud tõenäoliselt peaks vähemalt korra laadima.

Tõsi, uus Leaf peaks ühe jutiga kohale jõudma, kuid tagasitulek on kahtlane ning naljakas oleks kohe küllastatava juures oma kaablrulli hakata lahti vedama.
“Tere, tore näha; kuhu ma auto saan laadima panna?”

Hübriide sedavõrd missioonikriitilistele ülesannetele pole mõtet isegi kaaluda, kuna see tundub üsna kasutu konseptsioonina, kui sõita väljaspool linna.

Peerugaasiga autod

CNG võiks vabalt olla peerugaas, kuna metaani saab toota kõigest: võtmesõna on biometaan.

Metaani saab koguda käimlatest, jäätmejaamadest või erinevatest kõduprotsessidest ja toimib sama hästi. LPG on maavaradest, üldiselt nafta pumpamise jääkprodukt ning näiteks sõnnikust seda ei tooda nagu CNG-d.

Igatahes anti meile kasutada CNG mootoriga Golf variant TGI (Turbocharged gas injection? Keegi ei tea).

Paak umbes 14 kg ning lubatud küttekulu keskmiselt 3,6 kg/100 km. Meie proovimise juures saab paagitäiega umbes 280 km, seega reaalne kulu on tibia kõrgem ja rohkem nagu 5 kg/100 km.

Olgugi, et ühe paagitäiega Tallinna tagasi ei jõua, pole tarvis Tartus otsida autole laadimiskohta nagu telefonile ning tankimine võtab vaid mõne sekundi ja ei pea kuskil aega parajaks tegema tunnikese, paar. Gaasi eeliseks ka räägib pea kolmandiku soodsam ühiku hind.

Väikene arvutus - optimistlik $380 \times 3,6 / 100 \times 0,811 = 11$ €, reaalse kulu järgi 15 €

Hoolimata sellest, et reaalne kulu tuli kolmandiku kõrgem, on see sellegipoolest poole odavam fossiilkütustest.

CNG lisa maksab +2000€ võrreldes bensiiniga ning vajab 2x tihemini õlivahetust.

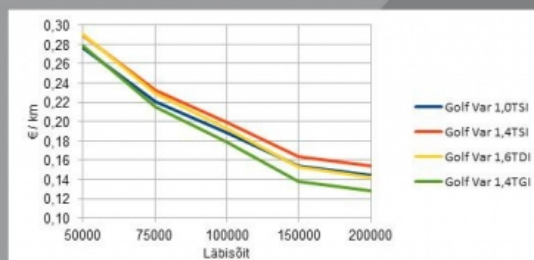
Gaasikütte puhul on vajalik välp 15 000 vs 30 000.

Kuid 2000 € hinnavahe tuleb tasa juba kahe aastaga, kui sõita aastas 20 000 kasvõi 6 l/100 km diisliga. Kui sõita rohkem või võrrelda suurema küttekuluga, siis veelgi kiiremini.

Arvutus erinevate mootoritega Golfide liisingu maksest, hooldusest ja kütte kuludest 5a vältel.

Golf Variant TL 6G TCO näide :

| LS/Mudel | 1,0TSI | 1,4TSI | 1,6TDI | 1,4TGI |
|----------|--------|--------|--------|--------|
| 50 000 | 230€ | 241€ | 242€ | 232€ |
| 75 000 | 276€ | 291€ | 286€ | 269€ |
| 100 000 | 315€ | 333€ | 321€ | 298€ |
| 150 000 | 386€ | 408€ | 383€ | 344€ |
| 200 000 | 480€ | 512€ | 475€ | 425€ |



| | |
|------------|---------|
| Bensiin 95 | 1,273 € |
| Diiseli | 1,253 € |
| CNG | 0,811 € |

TCO Golf Variant TL 6G näitel

Ülalpidamise igakuine kogukulu perioodis 5a

Volkswagen Golf Turbocharged gas injection Variant Comfortline

Lühidalt: auto, mis meile usaldati, on pika kerega Golf ehk Variant.

Golfi nooruslikust vaibist ei ole just palju alles jäänud ning pigem õhkab sellest noore pereema sõiduvahendit. Samas sobiks see tõenäoliselt edumeelsele alustavale ettevõtjale.

Suuruselt võrreldav vana Passatiga ning küllap oleks autosse mahtunud ka neljakesi. Mugavuspaketiks oli Business Comfortline, millest eriti mainimist väärib ACC ehk reguleerub püsikiiruse hoidja ning Android Auto.

Kallimatel autodel tõenäoliselt ei ole see just märkimisväärne kuid selle klassi masinas säärane lisa päris tore. Android auto meie regioonis ametliku tuge ei oma, seega toimib mõningaste mööndustega ning aegajalt esineb tõrkeid. Võiks ju nuriseda, et autol ei ole sisseehitatud navi, kuid reaalsusele otsa vaadates ei ole meie regioonis ühtegi toimivat navilahendust. Liiklusinfot baltikumis ei ole ja ainukene mõistlik variant ongi Waze või Google Maps, mida saad IOS-i või Androidiga seadmega sõiduki ekraanile kuvada.

Android auto on natukene tobe, aga soodsam, kui autosse hankida tahvelarvuti vms ning Baltikumis, kus muud moodi liiklus infot ei ole võimalik saada. 150 € on väärt investeering.

Adaptive Cruise Control seevastu on iga senti väärt. Juba mõtlen, et äkki saaks selle ka minu 22a vana audi külge paigaldada.

Seni kuni sinu ees sõidab auto, on tarvis vaid rooli keerata. Tartust tulles pidin vaid korra pedaale puutama.

Kui eesolev auto kiirusepiiranguid jälgib, ei ole tarvis mitte midagi teha. Paned 90km/h sisse ning auto aeglustab, kiirendab lubatud maksimumini või jäljendab eesoleva kiiruse valikut.

Kõigil uutel Golfidel on radarid ja valmidus - 300 € ja olemas. Igati väärt investeering.

Samuti on autol start/stop funktsioon, mis vist hoiab kütust kokku. Kahjuks ei olnud piisavalt aega proovida automaatsuretusega ja ilma et näha, kas ja kui palju kütet kokku hoiab. Kuid viide on režiimil täpselt nii lühike, et sekundiga stop märgi taga kaob ära näiteks roolivõimendus. Kui sisse lülitatud Auto hold kulub kohalt minekuks gaasipedaali vajutamisest umbes 3 sekundit.

Kui Auto hold välja lülitada, ehk automaatne seisupidur, läheb viide oluliselt lühemaks ning enam sedavõrd ei sega. Automaatne seisupidur on iseenesest tore lisa, kui vaid saaks need kaks asja normaalselt koos tööle.

Tankimine on kõige hirmuäratavam kogemus, mida olen autode juures aastaid kogunud

Sisiseb, susiseb, ragiseb, koliseb ja teadmine et see kõik on sedavõrd rämeda surve all. Vaadanud ära mõned plahvatuse videod, mis eranditult toimunud küll arengumaades. Ja Isepaigaldatud gaasiseadmetega, ikka on hirmus. Õnneks Euroopas on kõik nii reglementeeritud ja idioodikindel, et endale viga tegemine on praktiliselt võimatu. Päriselt ka otsisime, kuid ei leidnud ühtegi õnnetust ning avariideski jääb balloon alati terveks. Seda enam, et VW gaasiballoone umbes värvidefekti pärast välja vahetanud, olen üsna julge gaasi ja siinseid tanklaid usaldama.

Kellele võiks olla peerugaasi Golf

Muus osas on tegu täpselt nii igava autoga kui ühelt pragmaatilisest saksa insenerist ootaks ja ma ei usu et see on halb asi. Kui tahad huvitavat autot osta Ford Raptor vms, mitte ära vaata omale ökonoomset Golfi. Ökodel autodel on koht kasvõi selle jaoks et kütus otsa ei saaks ja ägedate autode paaki oleks midagi kallata.

Golf variant TGI on hea, mugav, väike Passat, millega sõita meeldiv ja igav, kuid ennekõike ökonoomne. Pole kahtlustki, et Sakslased oskavad gaasiga ümber käia. Sõbrad saab külastatud, talvekartulid veetud ning maanteel pole pidevat siiberdamist, kui keegi ees uimerdab.

- [Testid](#)
- [Videod](#)

- [Öko](#)
- [Sõidukid](#)

Pilt

