

Autotohtori koeajaa:

Seat Cordoba 1,9 TDi Reference 100 Diesel vastaan bensiini



Seat Cordoba on vuosien mittaan osallistunut menestyksekkäästi taloudellisuusajoihin. Koeajauto edustaa mallin toista sukupolvea.

Volkswagen-konserniin kuuluvan Seatin valmistama Seat Cordoba diesel on esiintynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana usein julkisuudessa silloin, kun on ollut kyseessä taloudellisuus. Meneillään on nyt järjestyksessä toinen sukupolvi, joka tuli markkinoille vuonna 2003.

Cordoba on pienemmän perheautoluokan neliovinen sedan, jossa moottorivaihtoehtoja on kahdeksan, 1,2 bensiinistä - 1,9 dieseliin. Sen tekniikka on vuosien mittaan koeteltua ja hyväksi havaittua. Varsinkin voimalaitteena toimiva Volkswagen-konsernin 1,9-litrainen pumppusuutindiesel edusti aikanaan dieselmoottorien huippua ja on tänä päivänäkin kestävä, hyvä ja taloudellinen perusdieselmoottori, jossa ei tarvitse pelätä lastentauteja.

Nyt koeajettu Cordoba 1,9 TDi ei siis ole varsinaisen uutuus, vaan koeajon tarkoituksena oli tutkia pienemmän perheautoluokan edullisen dieselin etuja ja haittoja suhteessa samankokoiseen bensiiniversioon.

Bensiini vai diesel? Tämä kysymys on ollut Suomessa jo vuosikymmeniä aina yhtä vaikea ratkaista polttoaineen verotuksen ja dieselautojen korkeamman hinnan vuoksi. Koska henkilöautoa käyttävät ammattiautoilijat muutamia poikkeusta lukuun ottamatta ovat suosineet dieselautoja, voidaan tästä päätellä, että diesel tulee edullisemmaksi, kun kilometrejä kertyy paljon ja auton koko edustaa suurta perheautoluokkaa. Jos taas kyseessä on yksityisautoilija ja pieni perheauto, jonka vuosittain ajettava kilometrimäärä on keskimääräistä tasoa, dieselauton edullisuuden osoittaminen muodostuu tosi vaikeaksi.

Ajokokemuksesta mieleeni jäi mm. seuraavia seik-



Volkswagen-konsernin 1,9-litrainen pumppusuutindiesel on taloudellinen ja luotettava perusdieselmoottori.



Varustelu täyttää perusautolta vaadittavan tason ja eräiltä osin jopa ylittää sen. Kuljettajalla on hyödyksentelytila, jossa on kaikki tarvittavat säädöt.

koja. Ajaminen on vaivatonta voimakkaan 100-hevosvoimaisen ja väännöltään 240 Nm -moottorin ansiosta. Polttoaineen kulutus dieselmoottorissa on tosi alhainen. Yhdistetty kulutus on vain 4,9 l/100 km. Dieselmallin vaihteisto on viisivaihteinen. Viitosvaihte on välitetty siten, että nelosen ja viitosväli on tosi pitkä. Näin moottorin pyörintänopeus on saatu matka-ajossa hyvin alhaiseksi ja moottorin parasta vääntöaluetta hyväksi käytettäväksi. Samalla melutaso on saatu varsin hiljaiseksi.

Auton varustelu täyttää perusautolta vaadittavan tason ja se jopa yllättää muutamilla pikku yksityiskohdillaan, kuten esimerkiksi vilkkutoiminnolla, jossa yhdellä hipaisulla saadaan aikaan kolme vilkutusta. Lisäksi kuljettajalla on hyvä työskentelytila, jossa on kaikki tarvittavat säädöt. Myös ajo-ominaisuudet ovat kohdallaan, erityisesti sähköhydraulinen ohjaustehostin ansaitsee kiitokset. Tavara-tila on perusasennossaan jopa 485 litraa ja paranee vielä selkänöjen käänöllä mahtavaan 1140 litraan.

Koeajossa löytyi vähän huomaautettavaakin, mm. pumppusuuttimilla toteutettu dieselmoottori on varsin äänekäs. Tyhjäkäynnillä ja pienillä kierroksilla dieselimalle tuttu kalina kuuluu selvästi. Voimakkaissa kiihdytyksissä moottorin ääntä voisi kuulla jopa raa'aksi. Suuremmissa nopeuksissa moottorin ääni vaimenee ja peitty-

melko kuuluvaan rengasme-luun. Jakopäässä on hammashihna, jonka vaihdosta tulee lisäkuluja määrävälein. Moottorin lämpiäminen koeajotilanteen +2 asteen lämpötilasta lämpömittarin normaaliin näyttämään vaatii yli kymmenen kilometrin ajon. Polttoaineella toimivan lisälämmittimen hankinta on varmaankin tarpeen pakkasia ajatellen, mutta se maksaa noin kaksi tuhatta euroa. Peilien sähköisen säädön puute ei juuri vaivaa hyvän vaijeritoteutuksen vuoksi, mutta peilien koko, kolmiomainen muoto ja suuret katvealueet sekä lämmityksen puute ovat huonoja asioita. Toki tämän puutteen voi autoa tilattaessa korjata runsaan kolmensadan euron lisäsjoiutuksella.

Auton turvavarustepuoli on melko vaatimaton, eli edessä on vain kaksi turvatyynyä. Toki sivuturvatyyny ja ikkunatyyny saa tilaamalla kahdeksansadan lisäsjoiutuksella. Auton lisävarustelista on melko pitkä, ja jos sitä selattaessa nälkä vielä kasvaa, on lopputuloksena hinta, jossa auto ei olekaan enää taloudellinen hankinta.

Diesel vai bensiini -vertailussa yhdistetyistä kuluksista laskettu kulutuksen ero muutettuna euroiksi on dieselin eduksi jopa 4,07 € / 100 km. Tällöin käyttövoimaveron 415,74 euroa kuitaamiseen riittää noin 10 200 kilometrin ajo.

Koeajauton tasoiseksi varustellun dieselversion hinta 20 740 euroa on erittäin

edullinen auton kuljetuskapasiteettiin nähden. Hintakeroksi bensiinimalliin verrattuna saadaan 3 540 euroa. Jos tälle summalle lasketaan tuottoarvioksi 10 %, sen kuolettamiseen tulisi ajaa melkein 9 000 lisäkilometriä. Näin päästään laskelmassa tulokseen, jonka mukaan dieselauto alkaisi olla bensiinimallia edullisempi runsaan 20 100 kilometrin jälkeen. Tämä kuitenkin edellyttää, että bensiinimallin ja dieselmallin hintaeroon sijoitettava pääoma on noin vain käytettävissä. Jos taas hintaeron maksamiseen käytetään rahoitusta, niin hintaeron kuolettamiseen tarvitaan paljon lisää ajokilometrejä. Eräs tapa on laskea, kuinka moneen kilometriin hintaero riittää bensiinimallilla ajettaessa. Bensiiniä 3 540 eurolla saa noin 2 723 litraa. Tämä riittää vertailussa olleessa bensiinimallissa lähes 40 000 kilometrin ajoon yhdistetyn kulutuksen ajotavalla.

Lopputuloksena voidaan todeta, että bensiini- ja dieselmallin edullisuuden vertailu laskemalla on pienien autojen kohdalla vaikeaa ja johtaa usein siihen tulokseen, että diesel ei kannata. Dieselauton valinta tässä kokoluokassa usein perustuukin nykyaikaisten dieselmoottoareiden miellyttäviin ajo-ominaisuuksiin sekä niiden parempaan ympäristöystävällisyyteen.

Katsastusesimies
Matti Viitanen
Autotohtori Hakuninmaa