



PDF -kopio



KARI PYNNÄ
JARI PITKÄJÄRVI, tekninen avustus
JARI KUJALA, kuvat

Enttten

- Audi A4 Sedan TDI 96 kW
- Volkswagen Passat Variant Highline TDI 96 kW



Kaksisataaviisikymmentä tuhatta on iso raha auton ostoon. Sillä saa jo monenlaista kuljettajaa. Pienemmästä keskiluokasta voi valita vielä kiireimmät sportit, mutta suuremman keskiluokan tehokkaimmat versiot jäävät vielä kauppaan odottamaan rahapinon kasvamista autotilillä. Ja saa rahalla ison luokan »karvalakkimallejakin».

Ostajaehdokkaalla, kutsutaanpa häntä vaikka Onniksi, on jo ennestään kokemusta dieselmoottorilla varustetusta autosta, joten häntä kiinnostivat nykyiset huip-

putehoiset dieselit. Viime syksynä autokuume alkoi orastaa, kun Tekniikan Maailman numerossa 16/2000 oli keskikokoluokan dieselautojen vertailutesti. Mutta nämä olivat Onnille hieman liian halpoja, vain noin 180 000 markkaa, eikä niissä näyttänyt olevan oikein sopivaa loistokkuutta. Ja koneiden tehot eivät Onnia oikein tyydyttäneet, vain 85 kilowattia tehokkaimmassa dieselissä. Mutta kipinä jäi orastamaan.

Vaihtoehtojen tutkiminen

Nyt on kuumeikäryä jo korkeimmillaan, auto on saatava. Sen on

oltava diesel, tehoa paljon, mutta samalla kulutusta vähän, korillaan, no jaa, perinteinen sedan vai farkku? Kumpikin voisi käydä. Ja sitten TM:n hinnasto kouraan ja markkinoita tutkimaan.

Audin A4-kori voisi olla sopivan kokoinen, 1,9-litraisessa on tehoa 96 kW ja keskimuutos vain 5,5 litraa hintaan 40 900 euroa eli markoissa 243 180,36. Isompi 2,5-litrainen menee jo hieman kukkaron ulkopuolelle.

Mitä muita löytyy? Seuraava aakkosissa olisi BMW 320d, mutta ei takavetoista, kun perheessä on totuttu jo edestä raapiiviin. Samal-

la periaatteella ei tarvitse miettiä Mersuakaan. Liian paljon kuluttavia ovat Citroën C5 isommalla 2,2-litraisella sekä Opel Omega ja Peugeot 607, jotka kaikki ovat koriltaankin tarvetta suurempia.

Liian pienitehoisia, ja kulutuskin on suuri, ovat puolestaan Ford Mondeo ja Toyota Avensis. Renault Lagunan kulutus 5,5 litraa on kohdallaan, mutta häviää tehoissa 8 kW Audille. Saabiin ja Volvoon olisi tulossa uudet Onnille sopivat moottorit vuodenvaihteen jälkeen, mutta autokuume ei anna odottaa. Seatissa ja Skodassa ei löydy vielä näin tehokasta

tentten...

Onnille on iskenyt kauhea autokuume. Rahaa olisi käytössä kaksi ja puolisataa tuhatta, tarvittaessa hieman lisääkin. Autossa saisi olla paljon voimaa, mutta polttoainekulujen pitäisi olla pienet. Turbodiesel tuntuisi silloin oikealta ratkaisulta. Tehoakin niissä on noin sata kilowattia ja maantiellä niillä pääsee alle viiden litran kulutuksella.



moottoria, joten ne jäävät kauppaan. Passatissa on sama moottori kuin Audissakin, kulutus yhden kymmenyksen enemmän ja farmari Variantissa 0,3 enemmän. Nekin käyvät vaihtoehdoiksi.

Valinta jäi siis ainoastaan Audi A4:n ja Volkswagen Passatin väliin. Audi uusiutui äskettäin kokonaan ja myös VW sai kasvojen kohotuksen, joten ne eivät näytä vanhoilta heti muutaman vuoden käytön jälkeenkään.

Koeajoautojen haku

Nyt on siis aika hakea autoehdotukset koeajolle. Audi A4:stä löytyi

lainaksi hyvin varusteltu versio. Edellä mainitun perushinnan lisäksi kaikkien A4:sien varusteisiin tulee Family-mukavuuspaketti 770 euroa (4 578,21 mk). Se sisältää paljon tärkeää: jaetun takasuojan, kolmannen pääntuen takaistuimelle ja automaattisen kolmipiste-turvavyön keskipaikalle, etumatkustajan turvatyynyn poiskytkemismahdollisuuden ja lastenistuimen Isofix-kiinnityksen etumatkustajan istuimelle. Siten nämä kuuluvatkin A4:n perusvarustukseen. Tämä hintajippo perustuu auton verotusarvon määrittelyyn, koska se sallii auton os-

tohinnan päällä olevat lisävarusteet, jotka jäävät määrätyn hintakaton alle.

Audi A4:stä ei ole olemassa erilaisia varusteluvaihtoehtoja, koska oletetaan, että asiakkaat haluavat autoa tilatessaan ruksata lisävarustelistalta juuri ne herkut, joita autoon toivotaan. Näin tämä auto on esittelyauton mukaisesti pakattu täyteen erilaisia varusteita, joihin ostajaehdotukset voivat tustua oikeassa ympäristössä. Metalliväristä pyydetään 1 160 euroa (6 897,05 mk), nahalla päällystetystä ohjauspyörästä 410 euroa (2 437,75 mk), automaattisesti

himmentyvästä sisäpeilistä 320 euroa (1 902,63 mk), kojelaudan alumiinilistoituksesta 380 euroa (2 259,38 mk), varashälyttimestä 840 euroa (4 994,41 mk), vakionopeussäätimeistä 680 euroa (4 043,10 mk) ja ajotietokoneesta 580 euroa (3 448,52 mk).

Hieman suuremmat, ehkäpä tärkeimmät lisävarusteet ovat urheilustuimet 1 340 euroa (7 967,28 mk) ja sisävalopaketti 400 euroa (2 378,29 mk). Urheilustuimissa on sähkökäyttöinen ristiselän tuen säätö ja mekaaninen korkeussäätö. Istuimen etureunassa on myös erillinen pitkit-

Tätä tulostetta ei saa käyttää mainos- ja myynninedistämistarkoituksiin.

Tekniikan Maailma 15/2001 □ 119



AUDIN urheiluistuimet antavat hyvän sivutuen ja monipuolisten säätöjen avulla se tyydyttää monen mittaista kuljettajaa. Kaikki hallintalaitteet löytyvät helposti ja ovat hyvin käytettävissä.

AUDIN takatilat on hyvät kahdelle, sillä keskellä selkänojassa on kohouma. Tämä on alaslaskettava kyynärtuki, jonka sisällä on säilytyslokerokero. Lisähintaan (390 €, 2 319 mk) tähän saa suksipussin.

täissäätö. Sisävalopakettissa on valot ovien avausvivuille, jalkatiloille, ilmasuuttimille, takana olevalle tuhkakupille, meikkipeileille, mukinpidikkeelle, keskikonsolin säilytyslokerolle ja kaksi diodivaloa keskikonsolin valaisemiseksi.

Näin hinta on jo kiivennyt 47 780 euroon eli 284 086,98 markkaan. Jos auton tilaisi nyt itse, niin pois olisi voinut jättää nahkaisen ohjauspyörän, himmentyvän sisäpeilin ja alumiinilistoituksen. Tällöin hinta olisi 46 670 euroa (277 487,22 mk).

Tästä lisälaitteiden määrästä voisi päätellä, että loistokkaan ja kalliin merkin maine voi tällakin lisälaitteista eikä vakiovarusteisuudesta, ja auton listahinta muuttuu merkittävästi.

Seuraavaksi haemme sopivaa Passatia. Koeajoon tarjottiin Variant-farmaria parhaiten varusteltuna Highline-versiona, jonka perushinta on 251 000 mk eli 42 215,17



TAVARATILA on kauttaaltaan verhoiltu, ja saranoiden kätevän sijainnin vuoksi ne eivät tule tavaroiden tielle. Normaalin sedan-mallisten autojen tapaan aukko tavaratilaan on paljon pienempi, kuin mitä sisälle mahtuisi.

euroa. Lisähintaa kerääntyy metalliväristä 3 200 mk (538,20 euroa) ja 9 700 markan (1 631,42 euroa) täysautomaattisesta Climatronic-ilmastoinnista, jollainen on vakiona Audi A4:ssä. Näin loppuhinnaksi muodostuu 263 900 markkaa eli 44 384,79 euroa.

Passatiin voisi lisätä vielä muutamia varusteita. Takaistuin kaipaa



AUDIN Family-mukavuuspakettiin kuuluu oikean etuistuimen turvatyynyn poiskytkentä auton virta-avaimen avulla. Samassa paketissa tulee myös Isofix-lastenistuimen kiinnitykset etuistuimelle.

kolmatta päntukea ja keskipaikalle automaattisen kaksipistevyön tilalle kolmipisteistä vyötä. Nämä saa 1 700 markan (285,92 euron) hintaan samassa paketissa. Vakionopeussäätö helpottaa ajamista, hinta 3 800 mk (639,11 euroa). Turvallisuutta voisi parantaa etuistuimen sivuturvaverhoilla, jotka ovat Audissa vakiovarusteena. Passatiin

ne saa 5 200 markalla (874,58 eurolla). Audissa on uusimman sukupolven ajonvakautusjärjestelmä (ESP), joka sisältää myös hätäjarrustehostimen, ja tämän paketin saa Passatiin 11 800 markalla (1 984,62 euroa).

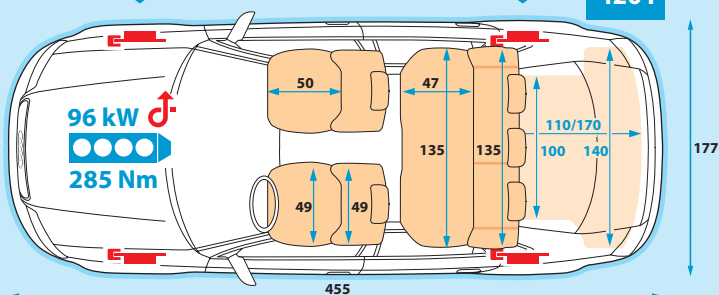
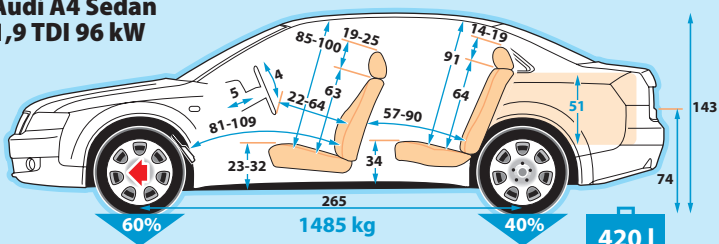
Näillä varusteilla hinta kohoaa jo 286 400 markkaan (481 269,02 euroon). Näin autot olisivat suunnilleen samassa varuste- ja hintatasossa.

Huh, huokaisi Onni tässä vaiheessa autokauppiaiden lopettaessa lisätarvikelistojen selvittämistä. Onneksi rahaa oli kertynyt autotilille hieman ylimääräistäkin.

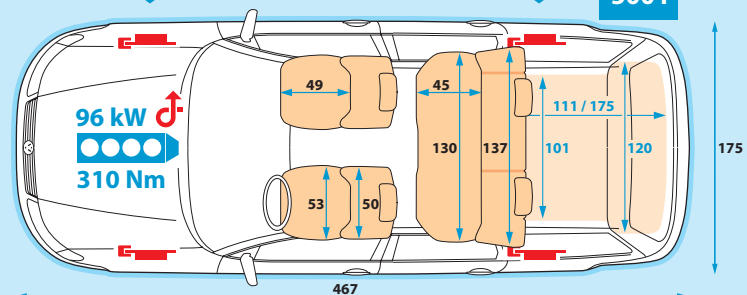
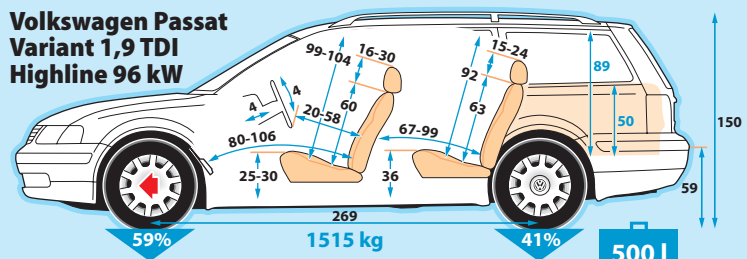
Myyjien tekniikkapuheet

Ennen kuin autot luovutettiin Onnille koeajoon, piti kuunnella myyjien tekniikkakehuskelut. Kummassakin on sama 1,9-litrainen turbol-la ja suoraruiskutuksella varustettu dieselmoottori. Moottoreissa oli vain yksi poikkeus, joka luvattiin

Audi A4 Sedan 1,9 TDI 96 kW



Volkswagen Passat Variant 1,9 TDI Highline 96 kW





PASSATIN Highline-varusteluun kuuluvat urheilulliset etuistuimet, joissa on korkeuden ja ristiselän tuen säädöt. Itse istuin on hyvä, mutta suhde kaukana olevaan, pitkää liikerataa tekevään kytkinpolkimeen ja lähellä sijaitsevaan ohjauspyörään ei soveltunut kaikille autoon tutustuneille.

FARMARIN tavaratila on suuri ja selväpiirteinen. Ken tarvitsee harrastusten tai muun syyn takia silloin tällöin isoa tavaratilaa, farmariauto on oikea ratkaisu. Oikeassa reunassa on kaksi virranulosottoa jääkaappia ja muita sähkölaitteita varten.



kertoa hieman myöhemmin. Niissä on uusinta Audi/VW-tekniikkaa sisältävä uudistettu pumppusuutiruiskutusjärjestelmä. Moottoreita kutsutaankin PowerDieseiksi. Pumppusuuttimessa on ruiskutus-pumppu ja -suutin koottu yhdeksi kokonaisuudeksi. Näitä on siis neljä kappaletta nelisynterisessä koneessa. Tällä tekniikalla voidaan käyttää korkeampia ruiskutus-paineita kuin muissa dieselmoottoreissa. Näin saadaan, niin ainakin myyjät kertovat, parempi teho, pienempi kulutus ja pienemmät päästöt. Katsotaan sitten koeajon aikana! Entisestä pumppusuutinkoneesta saatiin vain 85 kW:n teho. Kummassakin autossa on moottori pitkittäin nokalla normaalisuuntauksesta poiketen.

Suurin teho on 96 kW 4 000 kierroksella ja teho putoaa jyrkästi tämän jälkeen. Se yksi edellä puhuttu poikkeus on vääntö. Passatissa on kuusivaihteinen vaihteisto ja tämän ansiosta on voito nostaa koneen antamaa vääntömomenttia. Se on 310 Nm 1 900 kierroksella. Tässä koeajetussa Audissa on viisivaihteinen laatikko, jonka yhteydessä vääntö on rajattu 285 Nm:iin, joka kuitenkin esiintyy hieman pienemmällä käyntinopeudella, 1 750 r/min aina 2 500 kierrokseen saakka. Audiinkin on saatavana sama kuusivaihteinen laatikko, jolloin sen hinta on 41 740 euroa (243 180,36 mk).

Alustarakenteet ovat samanlaiset. Edessä on tukivarsipareista



TAKANA on melko hyvät tilat kolmellekin aikuiselle. Miinusta tulee siitä, että lisärahalla pitää tilata keskimäinen päntuki ja sille paikalle kolmen pisteen turvavyö. Etuistuihin kuuluu myös karttataskut selkänojissa.

PASSATISSA on aina tämän 96 kW:n moottorin yhteydessä kuusivaihteinen vaihteisto. Vaihtoehtona olisi viisivaihteinen Tiptronic-automaatti. Audinkin voi tilata tällä kuusivaihteisella vaihteistolla.

muodostuvat ylä- ja alatukivarret ja takana poikittaispalkilla yhdistetyt pitkittäistukivarret. Levyjarrut ovat kaikissa pyörissä ja edessä ne ovat jäähdytetyt.

Vihdoin ajamaan

Onni kipusi ensin Passatiin. Sen Highline-varustukseen kuuluvaan etuistuimeen oli helppo asettaa tukea ja siitä löytyi hyvä ajoasento. Ongelmia kuitenkin aiheuttaa pitkäliikkeinen kytkinpoljin sekä istuimen pituussäädön harva porrastus.

Audin urheiluistuimen monipuolisten säätöjen ansiosta siinä sai hyvän ajoasennon. Silti ohjauspyörän ja kytkinpolkimen välinen suhde ei sopinut kaikille Onnin perheen jäsenille, mutta kuitenkin paremmin kuin Passatissa. Kummankin ohjauspyörässä on sekä korkeus- että etäisyysäättö.

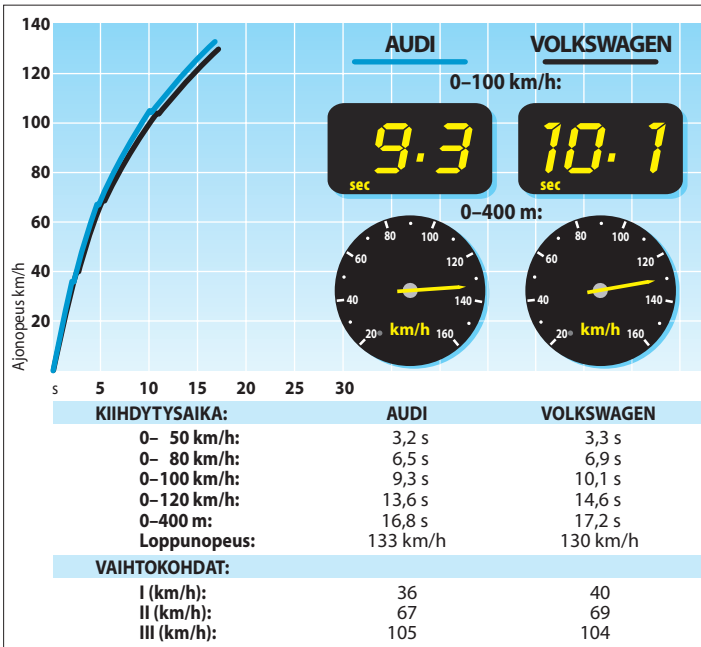
Takapenkille menee melko mukavasti kaksi aikuista ja hieman hartiatiloista supistaen kolmas. Passatissa on keskimäisen paikan päntuki muistettava tilata lisävarustelistalta, ja Audin A4:ssä se tulee lisähintaisessa Family-paketissa.

Jo kaupan pihalta kaupunkimaiseen siirryttäessä Onni havaitsi, että Passatin kytkimen liike on todella pitkä ja raskaskäyttöinen. Autoa vaihtaessaan Onni manaili aina tätä omituisuutta. Pitkäliikkeistä kytkinpoljinta on tuotu esille monien testien yhteydessä vuosien saatossa, mutta muutosta ei ole tullut. Myös oikeanpuoleinen sivupeili on yhä surkean pieni Passatis-

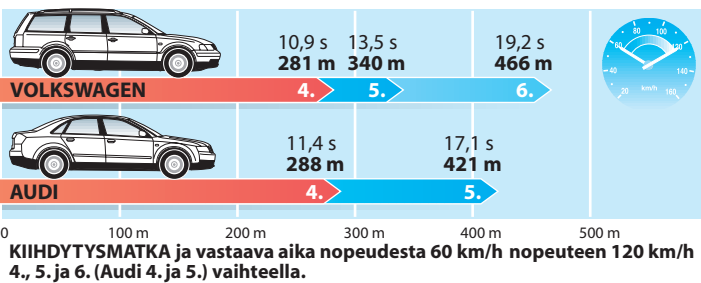
TEKNIKKAA	Audi A4 Sedan 1,9 TDI 96 kW	Volkswagen Passat Variant Highline 1,9 TDI 96 kW
HINTA		
Perusauto (mk)	243 180,36 (40 900 €)	251 000 (42 215,17 €)
Koeajettu (mk)	284 086,98 (47 780 €)	263 900 (44 384,79 €)
MITAT JA PAINOT		
Pituus (m)	4,546	4,682
Leveys (m)	1,766	1,746
Korkeus (m)	1,428	1,442/1,500
Akseliväli (m)	2,658	2,691
Raideleveys e/t (m)	1,517/1,529	1,515/1,515
Omamassa (kg)	1 470	1 574
Kokonaismassa (kg)	1 945	2 010
Perävaunumassa jarruin (kg)	1 600	1 600
Perävaunumassa jarruita (kg)	730	650
Polttoainesäiliö (l)	70	62
MOOTTORI		
Iskutilavuus (cm ³)	1 896	1 896
Sylinterimitat (mm)	79,5 x 95,5	79,5 x 95,5
Puristussuhde	19,0	19,0
Venttiilit (kpl)	8	8
Teho (kW (hv)/r/min)	96 (130)/4 000	96 (130)/4 000
Vääntömomentti (Nm/r/min)	285/1750	310/1 900
VOIMANSIIRTO	etuveto	
Nopeus 1000 r/min		
I vaihde (km/h)	8,9	8,5
II vaihde (km/h)	15,4	15,8
III vaihde (km/h)	24,7	24,2
IV vaihde (km/h)	37,2	31,9
V vaihde (km/h)	48,9	40,8
VI vaihde (km/h)	-	49,7
RENKAAT		
Rengaskoko	195/65 R 15	195/65 R 15
Vannekoko	6J 15	6J 15
SAAVUTUSARVOT (Valm.ilm.)		
Huippunopeus (km/h)	207	201
Kiihtyvyys 0-100 km/h (s)	9,9	10,2
EU-kulutus (l/100 km)		
(kaup/maant/yhd)	7,5/4,5/5,6	7,6/4,9/5,9
CO ₂ -päästö (g/km)	151	154

Tätä tulostetta ei saa käyttää mainos- ja myynninedistämistarkoituksiin.

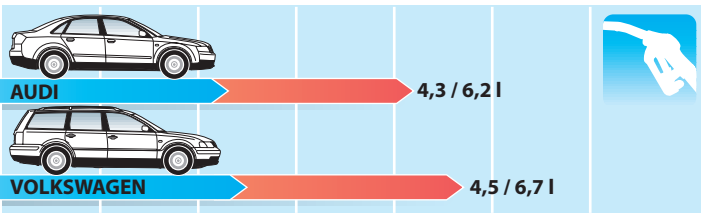
KIIHTYVYYS



KIIHTYVYYS 60 - 120 km/h



KULUTUS l/100 km



POLTTOAINEENKULUTUS vaihtelevassa maantieajossa keskinopeudella 85 km/h ja vaihtelevassa kaupunkiajossa keskinopeudella 39 km/h.

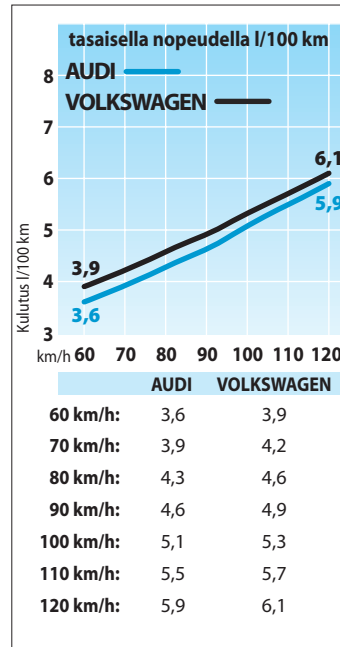
MELU

	Äänenpainetaso auton sisällä, tasainen nopeus, suurin vaihde (dB(A))			
	60 km/h etu/taka	80 km/h etu/taka	100 km/h etu/taka	120 km/h etu/taka
AUDI	62/64	64/67	67/69	68/72
VOLKSWAGEN	62/61	64/63	67/67	69/69

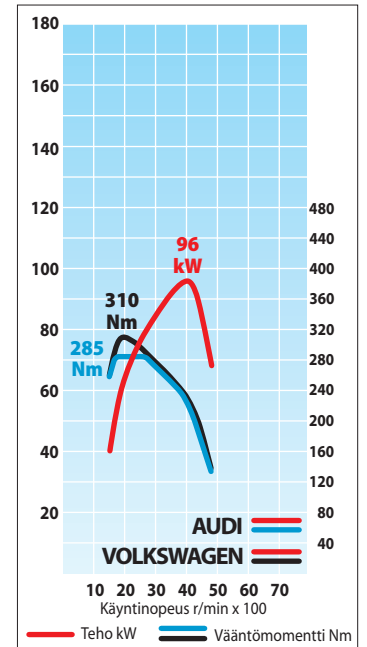
MITTARIVIRHEET

Mittarin näyttämä	60 km/h	80 km/h	100 km/h	120 km/h	Matka-mittari %
Todellinen nopeus					
AUDI	57	77	95	114	+0,0
VOLKSWAGEN	58	78	97	116	-1,7

KULUTUS



TEHO JA VÄÄNTÖ



MOOTTORIT eroavat toisistaan lähinnä logostaan. Kyllähän omaa brandiä pitää tuoda esille. Tämä 96 kW:n TDI-moottori on todella hienostunut, löytyy tehoa, vääntöä ja pientä kulutusta.

sa, Audissa se on jo normaalin kokoinen.

Siirryttäessä Audiin kone samui heti ensimmäisessä lähdössä, koska kytkintä tuli nostettua liian nopeasti Passatin tyylisesti, eikä kaasujalka ehtinyt mukaan. Audin kytkin ottaakin kiinni heti poljinta nostettaessa. Onni joutui tunnustamaan häpeäkseen, ettei tämä jäänyt ainoaksi koneen sammuttamiseksi, mutta sattui sitä koeajon aikana toisillekin. Tähänkin tottui, mutta näiden kahden auton kytkimien erilaiset käyttäytymiset todettiin joka kerta autoja vaihdettaessa.

Kun kummatkin autot on saatu liikkeelle, on ajaminen helppoa. Ohjaus on kaupunkiajossa kevyt, mutta kuitenkin se ei maantiellä muutu liian herkäksi. Jotenkin Audin ohjauksesta jäi hieman mielly-

tävämpi jälkitunnelma kuin Passatin. Tien kaltevuus vie hieman autoja mukanaan, Passat taas hieman A4:ää enemmän. Vanhasta Passatista uuteen vaihtaneet ovat raportoineet tästä auton ominaisuudesta enemmänkin, mutta yleensä muihin autoihin verrattuna ominaisuus ei ole kuitenkaan liiallinen.

Moottorin todellinen luonne tulee esille kaasua painettaessa, voimaa löytyy aina. Se helpottaa suuresti ajamista. Kierrosten lähestyessä kahta tuhatta molemman vauhti ryntäävät kiivaasti eteenpäin, ja vauhti vain tuntuu kasvavan vajaa tuhat kierrosta myöhemmin. Ohitukset ovat helppoja, tosin vaihtamiskohdat tulevat nopeasti eteen kierroslukualueen kapeuden takia. Ykkönen loppuu 40:n tietämillä, kakkonen ennen 70:tä ja kolmonen hieman satasen jälkeen. Yli

4 000 kierroksen on dieselillä aivan tarpeetonta vedättää, vaan kannattaa käyttää mukkeaa vääntöä hyväkseen.

Oliko lupauksilla katetta?

Onnille olivat tärkeitä kulutuslukemat ja auton kiihtyvyys, varsinkin ohituskiihtyvyys, joka on yksi turvatekijä hätätilanteissa. Siispä autot TM:n mittauksiin.

Nyt eivät myyjät pahemmin puhuneet potaska. Kulutuslukemat molemmilla ovat autojen koon ja tehon huomioon ottaen pienet. Audi A4:n kulutus kaupunkiajoa simuloivalla vertailulenkillä oli 6,2 l/100 km ja vastaavasti Passat Variant kulutti 6,7 l/100 km. Myös maantielenkillämme molemmat kulkivat taloudellisesti, Audilla luku oli 4,3 l/100 km/h ja Passatilla 4,5 l/100 km keskinopeuden ollessa 85 km/h. Vaikka nopeus nousi moottoritevauhtiin, eivät kulutukset nouse valtavasti. Audin 5,5 ja Passatin 5,6 ovat todella vähäisiä lukuja.

Entä kulku? Sekin osoittautui paremmaksi kuin lupaukset. Audi A4 kiihtyi nolasta sadan kilometrin vauhtiin 9,3 sekunnissa, lupaus oli 9,9 sekuntia. Passat Variant oli hieman hitaampi 10,1 sekunnilla, mutta tämäkin oli 0,1 sekuntia parempi kuin tehtaan lupaama kiihdytysarvo Variantille.

Ohituskiihtyvyys 60:stä 120 kilometrin nopeuteen on kummallakin autolla pikaista. Mittasimme arvot poikkeuksellisesti nelos-, viitos- ja Passatin kohdalla kuutosvaihteella, koska VW:n kolmonen ei ylety 120:een asti. Arvot ovat todella hyviä. Edellisessä numerossa oli äärimmäisen urheilullisten Opel Speedsterin ja Clio Renault Sport V6:n paritesti. Audi jäi näille hieman, mutta Passat hieman lyhyempien välitysten avulla voitti Speedsterin reilusti ja Clio Sportinkin välillä ja kuutosella. Nykyajan diesel ei ole mikään teiden jarru!

Onni oli tyytyväinen kuultuaan testitulokset. Kumpikin auto täytti odotukset sekä polttoaineenkulutuksen että suorituskyvyn suhteen.

Sedan vai farmari

Nyt kun Onnille on valjennut, että hänelle tärkeät tekniset asiat ovat kunnossa, on aika alkaa mieltä turvalaitteita ja hintaan kuuluvia varusteita. Ja tietenkin korimallia, toisessa on mahdollisuus kuljettaa isoa tavaraa, toisessa ei.

Perusturvavarustus on kunnossa kummassakin autossa. Vakiona on kaksi etuturvavyynyä, kaksi sivuturvavyynyä ja Audissa lisänä Sideguard, eli sivuikkunoiden eteen



laskeutuva turvaverho. Lapsiperheitä varten on A4:ssä Family-pakettiin kuuluva oikean etuistuimen turvatyynyn poiskytkemismahdollisuus, jota Passatiin ei saa rahallaan. Samassa paketissa tulee etuistuimeen Isofix-lastenistuin kiinnikkeet. Vakiona molemmissa on jo takaistuimen sivupaikoilla vastavat kiinnikkeet.

Euro NCAP -törmäystestissä ovat ehtineet olla molempien autojen uudet mallit. Audi sai neljä tähteä (etutörmäyksestä 12 pistettä ja sivutörmäyksestä 18, eli yhteensä 30). Samoin Volkswagen Passat, tosin sedan-korisena, sai samoin neljä tähteä pistein 28 (etu 12 ja sivu 16). Audin jalankulkijatörmäysturvallisuus on huono, vain yhden tähden arvoinen. Passat sai sentään kaksi tähteä.

Nykyisin jokainen uusi auto yllpeilee monilla hienoilla kirjainlyhennelmillä. Näin nämäkin. Vakiona on ABS-jarrut elektronisella jarrutusvoimanjaolla (EBV), elektroni-

nen tasauspyörästönlukitus (EDS), vetoluistonrajoitus (ASR) sekä Audissa lisäksi uusimman sukupolven ajonvakautusjärjestelmä (ESP) ja hätäjarrutustehostin. Passatiin viime mainitut saa lisävarustelustalta.

Passatin tavaratila on tietenkin farmarina aivan toista luokkaa kuin A4:n. Mittalukujen ero ei ole kovin suuri, sillä normaalin tavaratilan suuruus Audissa on 420 litraa ja Passatin Variantissa 500 litraa tavarasuojan alapuolella. Mutta kun takaistuimien käännetään alas, mahtuu Passat Variantiin 1 600 litraa ja A4:een 720. Audin kaksiosaisesti kääntyvä selkänoja tulee Family-paketissa. Siinä ei nouse lainkaan takaistuimen istuinosa, joten tavaratila on jonkin verran matalampi kuin Passatin Variantissa, jossa myös istuinosa nousevat. Audissa ison tavarankuljettamista haittaa vielä pieni aukko tavaratilaan.

Käyttö maksaa

Onni ei halua seisottaa autoaan

huolloissa usein, sillä millä perhe sitten liikkuisi monet päivittäiset ajot. Ei hätää, sillä huoltovälit molemmissa ovat pitkät. Öljynvaihtoväli voi venyä jopa 50 000 kilometriin tai kahteen vuoteen saakka, koska kojelaudassa oleva huoltovälinäyttö ilmoittaa huollon tarpeen ajo-olosuhteiden mukaisesti. Tässä Longlife-huollossa vaihdetaan myös jarruneste ja huollon hinnaksi jää jonkin verran alle 2 000 markkaa (336 euroa).

Dieselvero vaikuttaa näiden autojen vuosikustannuksiin. Audi on hieman kevyempi ja vero on 3 000 mk (500 euroa) vuodessa. Jos otetaan vertailuautoksi 2-litrainen, jonka teho on sama 96 kW, ja katsotaan pelkkiä polttoainekuluja, tulee vero kuitattua 11 000 kilometrin ajolla. Mutta jos otetaan pääomakulut mukaan kymmenen prosentin laskennallisella korolla, niin hintaeron, 32 285 markan (5 430 euron) kanssa ajomatka kasvaa 22 800 kilometriksi. Polttoainehintojen pomppiassa on tässä laskelmassa käytetty bensiinin hintana 7 mk (1,18 €) ja dieselin 5 mk (0,84 €).

Passat Variantin vertailuautoksi sopii hyvin 1,8-litrainen turbo samantyyppisillä saavutusarvoilla, ja näin laskettuna lisämatkaa tarvitaan 10 800 km, kun dieselvero on 3 150 mk (530 euroa). Pääomakulut (hintaero 27 300 mk, 4 591 €) mukaan otettuna tarvitaan ajoa 20 000 kilometriä.

■ ONNI on nyt kovan paikan edessä. Kumpaan valitsisi, vai pitäisikö jäädyttää kuume ja odottaa tulevia. Sekä Audi A4 että Volkswagen Passat Variant täyttivät numeroiden valossa Onnin toiveet, todella pienet kulutuslukemat ja hyvät saavutusarvot, ohituskiihtyvyydessä todella kiitettävät. Ajo-ominaisuudet kaupungissa ja maantiellä ovat molemmissa kärkiluokkaa, testimenestystä on tullut kummallekin vuosien varrella. Onneksi kehon mitat kaikilla autoa ajavilla kuljettajilla ovat sopivat, joten siltä puolelta koeajossa tulleet moitteet menevät lokeroon »käyttäessä tottuu». Turvalaitteet ja varustelut ovat kohdallaan, kunhan osaa myyjän kanssa ruksata oikeat kohdat lisävarusteluluettelosta.

»Mutta vielä on pidettävä palaveri perheen kanssa, haluammeko farmariauton tuomaa leppoisaa tilankäyttöä, vai ostammeko naapurireita kiusataksemme hieman hienomman näköisen sedanin», Onni tuumaa.