

Test

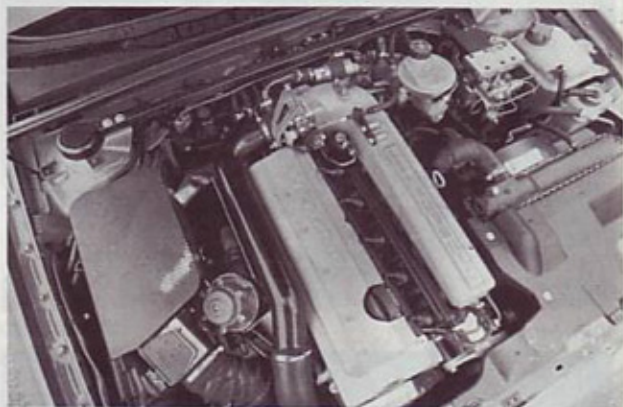
**AUDI
AVANT RS2**



Kdaj ste svoji najdražji, na primer tisti, ob kateri se zjutraj zbudate, povedali kaj lepega in nežnega? Recimo: »Ljubica moja, nikoli več ne bom mogel živeti brez tebe!«
Seveda tvegate vsaj troje: da se vam bo zares za vse življenje obesila okrog vratu, da bo podvomila o vašem duševnem zdravju ali pa bo zviška odvrnila: »Ne zanima me!«

Razložite ji, da ste te besede prebrali v AVTO MAGAZINU, in ji povejte, zakaj. Namreč, če boste ta enostavni izliv srca povedali tako kot kak odrski Hamlet, bo vmes preteklo natanko 5 (pet) sekund časa. In v teh časovnih drobcih (nekaj sekundnih desetink več ali manj) pospeši audi avant RS2 z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro. Hočem, da veste, kako bliskovito minljiv čas je to.

USODNA



PRIVLAČNOST

AVTO
MAGAZIN

Porsche je nekoč začel s volkswagni, nadaljeval s porscheji (no, tudi kakšen VW porsche je bil vmes), se (sorodstveno) povezal z Audijem in se jeseni 1993, potem ko je Mercedesova najemnina montažnega traku za 500 E potekla, lotil audija avanta RS2. Tako je nastal edini kombi med porscheji in edini audi, ki je zmogljivejši od porscheja 911 carrere.

Za koga neki?

Oh, zame že, in za vse tiste, ki ljubimo avtomo-

bilsko hitrost (263 km/h), ostre pospeške (0-100 km/h: 5,3 s), brezhibno lego na cestri (quattro), dovolj prostora (avant) in diskretni prestiž (petmilimetrski, a filigranski napis »porsche« na emblemu). Pa še zlahka obvladljive zunanje mere vozila, desetletno jamstvo zoper karoserijsko rjo, veliko vsite varnosti in atraktivno barvo (ko se za vse življenje zaobljubiš eni sami ženski - zdaj ponovite stavek iz uvoda! - vas druge

opazijo le še v avtomobilu, ki bode v oči).

»Take five!« so rekli pri Porscheju in iz Volkswagnove tovarne v Salzgitru naročili vrstni petvaljnik z dvema odličnima gredema v glavi, z 20 ventili nad bati in s turbinskim polnilnikom na izpušne pline. Kot Audijev original (S2) zmore ta motor največjo moč 230



KM pri 5900 vrtljajih v minuti in največji navor 350 Nm pri 1950 vrtljajih v minuti.

Iz Audija pošiljajo v Zuffenhausen že pobarvane karoserije s podvozjem ter (štirikolesnim) prenosom moči vred. Potem se Porschejevi ljudje (približno desetkrat dnevno) lotijo sestavljanja vozila ter pritikanja Porschejevih dodatkov (zavesice spredaj in zadaj, pecljasti zunanji ogledali, carrerine prednji meglenki in utripalki, udrtnina za registrsko tablico nizko na zadku, carrerina kolesna platišča).

Plus obdelava motorja: spremenjen sesalni sistem, večji turbinski polnilnik (K 24), višji polnilni





tlak (1,4 bara), učinkovitejša hlajenje polnilnega zraka, izdatnejši izpušni sistem in dva kovinska katalizatorja. Nove termične okoliščine so zahtevale dodatna hladilnika za vodo in olje (oglejte si reže na nosu vozila!), skupek vsega pa pomeni ugledni številki 315 KM pri 6500 vrtljajih v minuti in 410 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Litrska moč (141,5 KM/liter) je večja kot pri kateremkoli Porschejevem (serijskem) motorju in odločno večja kot pri najnovejšem ferrariju F50. In tudi razmeroma velika teža tega avanta (1595 kg) ne skazi končne predstave. Ko prebolite izrazito »turbo luknjo« v območju prvih 3500 motornih vrtljajev, vas bo

pospeševalni sunek s takšno ihto pritisnil ob sedež, da bi tudi čeka za 100.000 DEM, zatak-njenega k armaturni plošči, ne mogli doseči. Motor se je (pred)priljubljen vrtil do 7200 vrtljajev v minuti, ves čas z žlahtnim bari- tonskim zvokom, menjalnik je šeststopenjski in odlično izračunan, quattro med kolesi (sredinskega diferenciala torsen ni moč preslišati) in sedemnajst- colske (245/40) Dunlopove gume pa jamčijo brez- hibno prelivanje moči na cesto.

Porschejev podpis pa ni le na motorju, ampak tudi na zavorah: te so živo- rdeče, štiribatne, z ABS in vsakič dodatno hlajene. Kaj hočete, RS2 je treba včasih tudi ustaviti. Te zavore zmorejo svoje delo s pojemkom, ki je (obrat- no gledano) ugodnejši od pospeška, kakršnega jamči zemeljska privlačnost. To- rej je audi avant RS2 najhitrejši in najbolj zavirani serijski kombi na svetu.

Kokpit je zelo podoben kokpitu v audiju S2. Merilniki ima- jo bele pod- lage kazalcev, tisti za oljni tlak, oljno temperaturo in voltažo so

tudi tokrat prenizko na sredinski konzoli in zračni vreči sta, namesto procon- tena, dve: navkljub zelo športnemu volanskemu obroču in navkljub velike- mu predalu pred sopot- nikovim sedežem.

Prednja sedeža sta Re- carova: električno in mal- ce svojeglavo nastavljiva, ampak od strani odlično oprijemljiva. Obrobljena sta z usnjem in odeta (tako kot tudi notranje plati vrat) z alcantaro. Če je RS2 strupeno moder, je takšna tudi alcantara v njem.

Sedenje za volanom je sproščeno, trdih pedal za sklopko in zavore se je tre- ba navaditi, prestavna ro- čica bi bila lahko »hit- rejša« in klimatska napra- va bi morala biti v tem avtomobilskem okolju se- rijska. Doplačati pa je tre- ba tudi za daljinsko uka- zovanje ključavnicam, za tempomat, za sedežno gretje in za pomično stre- ho.

Podvozje so - v primer- javi s S2 - znižali in otrdili. Sunke s ceste je čutiti v rokah in v hrbtenici. Lega na cesti je zato seveda boljša in skoraj nevtralna: s čisto rahlo zahtevo po dodajanju volana v naj- hitrejših ovinkih in z ne- kaj težav med počasno vožnjo naravnost, zaradi širokih gum. Spodnašanje zadka je lahko voznikova zabava, brez nevarnosti. Prsti na zavorah, peta na plinu pa so za popolnost tega, kar ponuja RS2, vo- znikova dolžnost. Vse dru- go je stvar zdrave pameti.

Tvegam zamero polici- je in (nekaterih) bralcev, a

vseeno zapišem: iz Ženeve v Ljubljano sem ta audi pripeljal v manj kot šestih urah. Iz Ljubljane v Ma- rribor v triinpetdesetih mi- nutah. Z Bleda v Ljubljano v sedemnajstih minutah. Vselej brez najmanjšega tveganja.

Hitrostna povprečja se morejo sukati nad 150 kilometrov na uro. Takrat je povprečna poraba gori- va okroglih 20 litrov na 100 kilometrov poti. Sicer pa zelo niha: od zmernih 12 do zapravljenih 25 litrov neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

Avantova aerodinamika ($C_x = 0,35$) ni najbolj zgladna. In avant RS ni varčevalni avtomobil. »Samo« 65- litrska posoda za gorivo pa je dodatni vzrok za pre- pogosto ustavljanje na bencinskih črpalkah.

Seveda je popolnoma jasno: tega avtomobila ne potrebujete! Zna pa člo- veku zlesti pod kožo in poskrbeti, da se zlijete z njim. Audi avant RS je avtomobil, ustvarjen za hitrost. In hitrost izza nje- govega volana sploh ni ne- varna. Nevaren utegne bi- ti le tisti, ki tega audija ne zna uporabljati.

In lahko se pripeti, da se zjutraj zbudite ter rečete: »Nikoli več ne bom mogel živeti brez tebe!« Ne brez nje, ampak brez audija avanta RS2. Made by Porsche!

Privlačnost je usodna.

MARTIN ČESENJ

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: petvaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 81,0 x 86,4 mm - gibna prostornina 2226 cm³ - kompresija 9,3:1 - največja moč 232 kW (315 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,7 m/s - specifična moč 104,2 kW (141,5 KM)/liter - največji navor 410 Nm pri 3000/min - ročni gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zoboti jermen/veriga) - po 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic) - turbinski polnilnik na izpušne pline, s hladilnikom polnilnega zraka - vodno hlajenje, 8,5 litra - motorno olje 4,5 litra - akumulator 12 V, 63 Ah - alternator 120 A - 2 uravnava izpušna katalizatorja.

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolna suha sklopka - šeststopenjski ročni menjalnik (ročica na tleh) - prestavna razmerja: I. 3,500; II. 1,889; III. 1,320; IV. 1,034; V. 0,857; VI. 0,711; vzvratna 3,455; diferencial 4,111 - sredinski diferencial torsen, z ročno vključljivo zaporo - platišča 7 x 17 - gume 245/40 ZR 17 (dunlop) - kotalni obseg 1,90 m - hitrost pri 1000/min v VI. prestavi: 39,0 km/h.

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija s pomožnimi okvirji - Cx = 0,35 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj zigornija in spodnja prečna vodila, kolotečni drogovi, vijake zmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolutne in posebej hlajene za vsa štiri kolesa, servo, ABS, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4510 mm - širina 1695 mm - višina 1386 mm - medosna razdalja 2597 mm - kolotek spredaj 1448 mm, zadaj 1474 mm - najmanjša razdalja od tal 101 mm - rojni krog 11,5 m -

notranje: dolžina (od armature plošče do zadnjega nosiljalja) 1700 mm - širina (kamolci) spredaj 1375 mm, zadaj 1370 mm - višina nad sedežem spredaj 860-930 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 930-1120 mm, zadnja klopa 630-820 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 64 l

Teže: prazna vozilo 1595 kg - dovoljena skupna teža 2100 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1800 kg, brez zavore 640 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 262 km/h - pospešek 0-100 km/h: 5,4 s - poraba goriva (ECE): 7,7/9,2/14,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
263 km/h (VI. prestava)

Pospeški

0 - 40 km/h	1,6 s
0 - 60 km/h	3,0 s
0 - 80 km/h	4,1 s
0 - 100 km/h	5,3 s
0 - 120 km/h	8,1 s
0 - 140 km/h	10,2 s
0 - 160 km/h	14,0 s
0 - 180 km/h	17,8 s
0 - 200 km/h	24,1 s

1000 m z mesta:
25,5 s (202 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (V.):	32,8 s (192 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI.):	39,1 s (166 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	91,3 m
od 100 km/h	38,2 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično
60	59,3 km/h
80	78,5 km/h
100	100,3 km/h
120	119,7 km/h

Trušč v notranjosti (dB)

prestava	IV	V	VI
hitrost			
50 km/h	61	60	60
100 km/h	67	66	66
150 km/h	-	72	72
200 km/h	-	-	72
prost tek	52		

Poraba goriva testno povprečje

17,8 l/100 km

Cena

DEM 140.000
(Porsche Inter Auto d.o.o.)

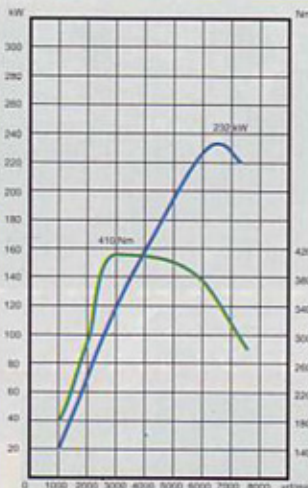


DIAGRAM MOTORJA

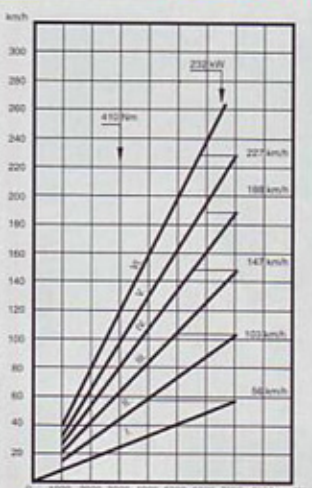


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor in menjalnik
- quattro in lega na cesti
- zavore
- končne zmogljivosti
- počutje voznika in potnikov
- vpadljivost, prestiž
- kombijevske lastnosti

Grajam

- zastarelost zunanje podobe
- trda pedala sklopke in zavor
- robato vzmetenje in blaženje
- nastavljanje prednjih sedežev
- skopa osnovna oprema

Iz oči v oči

Res je, da je RS2 čistokrvni brutalnež; ko gre za superšportni motor, odlične sedeže, trdi menjalnik, trdo sklopko in trdo podvozje. Res pa je tudi, da kakorkoli ga obrnete, je piš vetra ob karoseriji glasen, zunanji ogledali sta bolj za okras in umivanje šip je le simbolično. In končno, še vedno je to, znotraj in zunaj, le audi 80, ki se ga bolj kot zaradi drugega spleča kupiti zaradi - zavora!

Vinko Kernc

Če ste ljubitelji turbo masaže drobovja vsled delnih zelo brutalnih pospeškov in imate v garazi že punto GT, je RS 2 pravi avto za vas. To je avto, ki ga spoštujete zaradi zmogljivosti in slavnega imena tovarne, ki ga finalizira.

Andrej Supé

Tako kot ljudje so tudi avtomobili, ki gredo iz ene skrajnosti v drugo, iz neskončne prijaznosti v surovost. Tokrat so iz prijaznega audi 80 naredili surovino. Naj jim bo. Se bo že našel še kolo, ki bo hotel priti v slabi uri čez pol Slovenije, ker uživa v občutku nadmoči nad nami smrtniki v povprečnih skatlah. Ta občutek ima seveda svojo ceno, ki ni majhna ne v tolarjih ne kako drugače. Tistim, ki si drugega avta in drage ljubice ne morejo privoščiti, naj bo v tolažbo rek nekdanji bratov: »Koga nema, bez njega se može«. Velja za dršave, ljubice in za audi RS2.

Nada Popov Trifunović

Če trdijo, da videt lahko vara, potem to prav gotovo drži za audi RS. Nekoliko zhode v oči njegova barva (testni je bil svetlo modre), drugače pa njegova oblika razen obične prostora ne obljublja nič posebnega. Ko pa enkrat sedet vanj in te njegova moč in pospešek prikujeta na sedež, imaš občutek, da se bo vsak trenutek odlepil od tal. In ko se hip zatem kljub veliki hitrosti zelo hitro in varno ustavi, lahko rečeš samo še: RS-RES SUPER!

Tjaša Smrekar