



Novi coupe S2: novost je v nosu, ne na njem

Če se spoznate na audije, potem že veste; če ne veste, preberite in si (po možnosti) zapomnite: S je pri tej znamki (nemška) oznaka za suverenost, varnost in športnost. S2 pomeni vrhunc audijskega razvoja. Različici s to oznako sta po novem dve: kupe in kombi.

Vozili smo v Ingolstadt: AUDI COUPE S2 in AVANT S2

Karoseriji sta že znani recept, kako nastane audi S2 prav tako: stalni štirikolesni pogon (quattro) s sredinskim diferencialom torsen ter z ročno vključljivo zaporo zadnjega diferenciala je obvezen; lahka platišča so šestnajstcolska; zavore so štirikrat kolutne in notranjost je neskrumno ekskluzivna. Zdaj so brezhibno oblikovanemu in v usnej odetemu volanskemu obroču dodali tudi izjemno neposreden volanski ojačevalnik, belo podloženim merilnikom in žlahtnim prevlekam z napisimi »quattro« pa – namesto plemenitega lesa – svojstvene obloge iz ogljikovih vlaken. Testna plošča, potovalni računalnik, zavorni ABS, zunanjji termometer in brizgalke žarometov so serijski, prav tako električna ogledala, šipe in pomicno streho ter mikrofilter v prezračevalnem sistemu. In procon-ten (za varnost ob morebitnem čelnem trčenju), ojačitve v vratah ter povsem pocinkana karoserija sodijo tako in tako k vsem audijem.

Coupé ima tri vrata in zračnostabilizacijski rep na zadku, avant pa je kombi s petimi vrti.

z nekaj manjšo posodo za gorivo, a z odločno večjim prtičnikom. Pri obeh je zadnja klop zložljiva in pri obeh sta kokpita do zadnje podrobnosti enaka.

Enaka sta tudi pogonska ustrojava. Motor je že od prej uporabljeni, a vnovič natančno obdelani petvaljnik s lahkou glavo, z dvema odmičnima gredema v njej, s po štirimi ventilji za vsak valj, s skoraj kvadratnim razmerjem med batnimi gibi in vrtinami ter z gibno prostornino 2,2 litra. Tudi turbinski polnilnik s hladilnikom polnilnega zraka ni novost, sveža Audijseva domislica pa je overboost, nadtlak bi lahko rekli, s čimer imam v mislih elektronsko nadziranja in razmeroma kratkotrajna zvišanja polnilnega tlaka. Overboost so že zdavnaj izumili letalski inženirji, v modernih avtomobilskih časih pa so ga prvič uporabili pri Lanciu. No, zdaj so to poglavje, hvala bogu obdelali tudi v Ingolstadtu in rezultata ni mogoče prezreti. Motor, o katerem teče beseda, zmora že v osnovi (štiriventilska tehnika plus turbo plus pet valjev plus ugodna gibna prostornina) največji favor



OVERBOOST



Avant S2: športni kombi bo naprodaj Šele februarja 1993

350 Nm pri zgolj 1950 vrtljajih v minutu. Krivulja navora se sprva vzpone kot po severni triglavski steni, potem pa zelo zlagoma upada, tako da je vsaj 300 Nm navora na voljo skoraj ves čas motornega delovanja – od 1800 do 5100 vrtljajev v minutu. To je izredno ugoden podatek: voznik se brez posledic predaja ugodju,

pretika lahko povsem brez natančne presoje, motor pa streže s pospeški, ki so z marsikaterim podobnim strojem skoraj neprimerljivo ugodni. In če se »zasanjanemu« šoferju nenadoma zazdi, da bi rad pospešil na vso moč, pritisne pedal za plin na hitro in do tal. Odziv motorja je povsem spontan: overboost se

sproži in privzdigne krivuljo navora – skoraj vzporedno – za nadaljnjih 30 Nm, veljavnih za območje od 2100 do 4000 vrtljajev. Šele nad 6000 vrtljajev v minutu je overboost brez vrednosti.

Overboostu streže elektronika, temeljito speta z motronicom za vbrizgavanje goriva in vžig ter s tipali zoper klenkanje, kar po-

meni, da je temu motorju povsem vseeno, koliko oktanov ima gorivo vsaj povprečno kakovostnega neosvinčenega bencina. Hkrati ima elektronika tudi dovolj dober spomin, da si – ob morebitnem vnovičnem vžigu motorja – zapomni prej veljavne polnilne podatke in jih usklaja v korist dobre motorne prostočnosti in kar se le da zmerne porabe goriva. No, glede slednje ne pričakujete čudežev. Če si za (nemško ceno) nekaj več kot 75.000 mark kupite audi S2, ki zmore z mesta do hitrosti 100 km na uro pospešiti v 5,9 sekunde (coupé) oziroma v 6,1 sekunde (avant) in doseči največjo hitrost 248 km na uro (coupé) oziroma 242 km na uro (avant), nikar ne pričakujte, da boste z njim(a) varčevali ravno pri gorivu. Normni povprečji obakrat presegata 10 litrov benzina na 100 prevoženih kilometrov in če se s tem ne morete sprljajniti, kupite raje citroën AX diesel.

Ampak potem takem boste, rajec kot zmogljivostne podatke teh dveh audiiev, prebirali gostilniški jedilni list, kar pomeni, da vam lep zrezek odtehta hitrostnih 240 kilometrov na uro.

Meni pa ne, zato sem med tokratno preskušnjo – čeprav ob zopnem dežju – spet enkrat izjemno užival. Tudi zato, ker imata nova S2 že serijsko vgrajena šeststopenjska menjalnica z dirkaško kratkimi gibi ročice in – v zvezi s tem – z zahtevo po dovolj odločni roki na njej. Peta in šesta prestava sta sicer precej



»daljši« od skoraj še direktno četrte, ampak če takšen menjalnik služi motorju, ki ga razganja od navora in moči, potem je vse skupaj v prid le dolgotrajnemu drvenjem in še zmernemu hrupu v potniškem delu vozila.

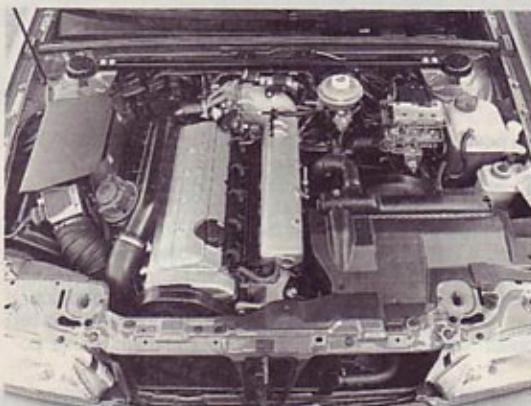
Za zares polne užitke morate najprej dobro sedeti. To ob ponujanih nastavitevah sedeža in že vnaprej odlično nameščenim pedalom, volanskemu obroču in prestavnim ročici ni nikakršna težava. Posebej se morate navaditi le treh (izobčenih) merilnikov – za oljno temperaturo in tlak ter za voltažo – nizko na sredinski konzoli in tik pred prestavnim ročico. Vse drugo je dobro na očeh ter povsem pri rokah in nogah.

Obenem se precej dolg seznam opreme spogleduje s tisto v povsem limuzinskih audijsih, zato športna surovost coupéja ali avant S2 sploh ni tako očitna, kot se morebiti bojite, ali pa želite, da bi bila. Jasno, zvok motorja je večidel prijeten, quattro ob kolesih in štiri enako vodenje vzmetne noge jamčijo za skoraj popolno neutralnost na ovinkih (če že, potem začne uhajati nos avta, in to proti zunanjemu robu zavitega vozišča) in vzmetenje (s stabilizatorjem a vred) je tiste sorte, da je trše od vodne postelje v hotelu in mhekješje od williamsa FW 14 B, formule 1.

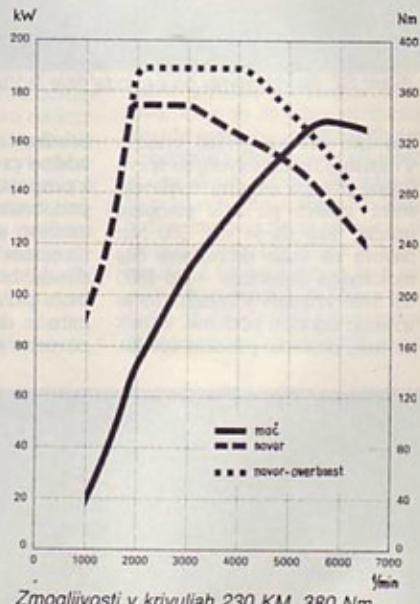
In tako sem enega od teh S2 podil v grozečo vodno zaveso, ki jo je s tal avtomobilske ceste vrtilčil enak audi S2 pred menoj.

Tehnični podatki

AUDI	COUPÉ S2	AVANT S2
motor (zasnova)	5-voljni, vrstni, turbo, overboost	
vrtina in gib (mm)	81,0 x 86,4	
gibna prostornina (kubiki)	2226	
kompresija	9,3:1	
največja moč (kW/KM pri 1/min)	169/230 pri 5900	
največji navor (Nm pri 1/min)	350 pri 1950; overboost: 380 pri 2100–4000	
odmično gred (pogon)	2, v glavi (zobati jermen, veriga)	
število ventilov za valj	4	
polniljenje z gorivom, vžig	bosch motronic, tipala profi klenkanju	
menjalnik (pogan)	šeststopenjski, ročni (quattro)	
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila	
zadnja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila	
zavore	spredaj in zadaj kolutne, hlađene, ABS	
volan	z zobato letvijo, servo, procon-ten	
teža (praz. voz./skupna teža, kg)	1525/1955	1560/2110
medosna razdalja (mm)	2548	2597
dolžina x širina x višina (mm)	4401 x 1716 x 1375	4509 x 1695 x 1386
posoda za gorivo (l)	70	64
pričažnik (normno, l)	232/522/912	370/650/1200
največja hitrost (km/h)	248	242
pospešek (0–100 km/h, s)	5,9	6,1
poraba goriva (ECE), l/100 km	7,5/8,9/14,0	7,7/9,2/14,0



Močan in prožen:
petvaljnik s turbinškim polnilnikom,
overboostom in dvajsetimi
ventili



Zmogljivosti v krivuljah 230 KM, 380 Nm



Novi S2, v dvojni podobi, je pravcati Audijev overboost. »Nadtlik«, ki ga zmore ta avto voznika prežame, ga zvabi na najhitrejši vozni pas avtomobilske ceste in ga premami, da pozabi na svet okoli sebe. Temu se reče uživanje pospeškov in hitrosti. Nevarno življenje? To pa ne! Hitrost sama po sebi nikoli ni nevarna! Nevarni so tisti, ki ji niso kos. Za takšne pa audijske S2 tako in tako nista.

Martin Česenj