



Pri Audiju si štirikolesno športnost predstavljajo drugače kot pri Porscheju, Ferrariju, Lotusu in drugih podobno usmerjenih firmah. Audijev S, ki poleg športnosti oznanja tudi suverenost in zanesljivost, je bil pri testnem avtu resda prilepljen na coupé, a se enako pogosto znajde tudi na limuzini in avantu: kot dokaz vsestranskosti visokih zmogljivosti.

Test:

AUDI COUPÉ S2

SPITZE!



Audi S2, kot je bil tale, je že druga in hkrati izboljšana izdaja najzmogljivejše različice audija 80. Ker je nastal iz limuzine, ni in noče biti tiste vrste kupe, ob kakršnem si dame pozorno ogledajo voznika, ob kakršnem gospodom zastajajo koraki in na katerega šipe se lepijo otroški nosovi, da bi bilo bolj videti, kaj vse je (še)le v njem!

Audi coupé S2 se dosti premalo loči od audija coupéja brez teh črke in številke, da bi mogel na mah vznemiriti mimoidoče. Jih pa vznemiri, če vedo, za kaj gre.

Poznavalcev namreč ne odvrnejo ne limuzinsko top nos, ne visoka boka in ne kombijevska vrata na zadku. Poznavalci znajo pravočasno opaziti razširjene blatnike, široka in šestnajstcolska kolesa ter znački (na nosu in zadku), da vse, kar so videli, urno povežejo s tistim, kar je očem skrito. In kdor utegne v S2 tudi sesti, najde tam odlična prednja sedeža, belo podložene merilnike in najboljši volanski obroč, kar jih je moč najti v serijskih avtomobilih.

Sedi pa še vedno zgolj v



Kokpit: pobeljeni merilniki, ogljikove obloge in usnje



Motor: 5 valjev, 20 ventilov, overboost, 230 KM

Športni avtomobili, tudi takšni kot je audi coupé S2, imajo za nežni spol precej pomanjkljivosti. Če nosiš mini-krilo, kažeš vozniku kolena, pa če to hočeš ali ne. In, če se voziš z nekom, na katerega hočeš narediti resnobnejši vtis, ta audi torej ni najbolj primeren. Da o dolgi, večerni obleki sploh ne govorim, še posebej če je zelo oprizeta. Sežeš po varnostnem pasu in - rrrrrrrrr - gre šiv po gobe. Torej audi coupé S2 - za izlete s športnimi copati in trenirko!



Saia

"audiju 80". To mu dokazujejo stikala in ročice, zračne reže in pedala, oblika posamičnih delov notranosti in njihova brezhibna obdelava. Zato si velja natančno naravnati

Motor takoj vžge, ampak ne tako, da bi vam razneslo ušesa.

sedež - kajti volanski obroč ni nastavljen - si prilagoditi ogledala in pognati motor.

Pri tem se tudi rahlo neugodno strese, kajti v nosu tega avta je še vedno Audijeva "klasika" zadnjih nekaj let.

vzdolžno nameščeni vrstni petvaljnik, z vsemi dobrimi in slabimi lastnostmi te zasnove, pa tudi z dvema izpušnim katalizatorjema in s tako skrbno ugašeno dvojno izpušno cevjo, da postane zvok prijeten, nikdar pa surov.

Za uporabo v S2 (tudi, če gre za različico avant) so v lahko glavo namestili dve odmični gredi, ki ju poganjata veriga in zobati jermen, krmilita pa po štiri ventile za vsak valj. Dodali so tudi turbinski polnilnik na izpušne pline, ki so ga lani oplemenitili še z elektroniziranim nad-



Prtljažnik: z visokim pragom in s širokim (rezervnim) kolesom



S2: skromna oznaka ob zajetnih krogih

tlačenjem (overboost), kar omogoča tudi imenitnejše motorne zmogljivosti od tistih, ki jih je audi S2 zmogel pred tem tehničnim posegom.

Tako se zdaj osnovna krivulja navora strmo vzpenja k svojem vrhu 350 Nm, ki ga doseže že pri 1950 vrtljajih v minuti. Če pa voznik spontano pritisne na pedal za plin in zahteva vse, kar motor zmore (na primer ob drznem prehitovanju), se sproži overboost, ki krivuljo navora v območju med 2100 in 2400 vrtljaji v minuti privzdigne na 380 Nm, seveda za že v tovarni odmerjen in ne predolg čas. Potem krivulja spet zlagoma omahne, kar pomeni, da je overboost v območju nad 6000 vrtljaji ročice gredi povsem brez vrednosti. A ga tam tudi nihče ne potrebuje! Motor, ki zmore največjo moč 169 kW (230 KM) pri 5900 vrtljajih v minuti, je kar dobro uravnan na prožnost. Resda postreže v najnižjih območjih z malce za turbomotorje značilnega lovljenja sape, vendar je s pomočjo šeststopenjskega menjalnika moč celotno prožnost izkoristiti tudi za povsem lagodno in hkrati neomahujočo vožnjo. Obenem je šesta prestava name-



njena tudi največji hitrosti, ki je elektronsko omejena na 248 kilometrov na uro in jo motor zmore s še povsem varnimi 5800 vrtljaji v minuti. K celotnemu motornemu menedžmentu pa sodijo tudi hladilnik polnilnega zraka, Boschev motronic (za vbrizgavanje goriva in vžig), pet posamičnih vžigalnih tuljav, popolnoma elektroniziran nadzor polnilnika, tipali za selektivno preprečevanje klenkanja (in s tem manj izbirčnosti pri kakovosti neosvinčenega bencina) ter spo-

No, čisto vse na tem avtu ni suho zlato!

min, ki zmore zagotoviti prvotne delovne okoliščine znotraj motorja tudi po vnočnem zaganjanju.

Motorna moč in navor gresta skozi menjalnik na "quattro". Quattro je že znani Audijev stalni štirikolesni pogon s sredinskim diferencialom torsen (ki zmore samodejno zapornost) ter z ročno vključljivo zaporo (s pomočjo stikala na sredinskem grebenu) zadnjega diferenciala, uporabno za speljavanja in vožnjo na zelo spolzkih tleh in ob manjših hitrostih.

Quattro dobro služijo tudi štiri posamične trikotno in poprek vodene obese z vzmetnimi nogami in stabilizatorjema, k celotnemu seštevku Audijevega "napredka s pomočjo tehnike" pa sodijo tudi temeljite gume na kolesih, zelo neposreden volan in odlične zavore.

No, čisto vse na tem avtu ni suho zlato! V Ingolstadtu bodo morali prej ali slej ugotoviti, da bela grafika in rdeča osvetlitev merilnikov ne omogočata ravno bleščeče berljivosti števil in kazalcev nad njimi; da so merilniki tik pred prestavno ročico, dosti preslabo vidni, da bi bili res koristni; in da se kratka prestavna ročica preveč zatika, da bi bilo pretikanje lahko dovolj bliskovito. Tudi volanski servoojačevalnik hitremu in ostremu menjavanju smeri ni ravno najbolj naklonjen, teža v nosu in teža celotnega vozila (1525 kg, brez voznika in sopotnikov!) pa znata zagreniti marsikatero drvenje po ovinkih. In če boste morali kdaj izbrati: vzemite na sedežih raje blago namesto usnja, boste bolje sedeli!

Jasno: h kupejevski obliki sodijo samo dvojna bočna vrata, plezanje k zadnji klopi, tam pa možnost (precej teo-

retična) za tri potnike vstric. Ampak zadnja klopi je deljivo zložljiva, prtljažnik, dosegljiv skozi vrata - v obliki položne šipe in polici za rože podobnega spojlerja - pa zato povečljiv. Žal se zadnja vrata odpirajo nad zadnjimi lučmi (prtljago je torej treba dvigovati) in žal je v prtljažniku vsajeno tudi rezervno kolo. Ampak za tiste, ki kupujejo S2 zaradi prtljage, prodajajo S2 avant!

Coupé S2 je torej namenjen bolj živi vsebini. In to takšni, ki ljubi hitrost, ki občuduje nevtralnega lego in ki zna ceniti dober oprijem koles na spolzkih tleh. Vozniku ali voznici torej, ki si ob sedenju v avto noče zlomiti vratu, ki ljubi (skorajda) limuzinsko mini okolje in ki hkrati ve, kaj S2 v celem pomeni.



Pomeni pa tole: da je audi coupé S2 temeljit Audijev izdelek z odličnimi motornimi in voznimi lastnostmi. Obenem je to tudi najzmogljivejši Audijev coupé. Ali - kot pravijo Nemci: Spitze!

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: IGOR MODIC**

Tehnični podatki

Motor: petvaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 81,0 X 86,4 mm - gibna prostornina 2226 kubikov - kompresija 9,3:1 - največja moč 169 kW (230 KM) pri 5900/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,0 m/s - specifična moč 75,9 kW (110,3 KM)/liter - največji navor 350 Nm pri 1950/min (overboost: 380 Nm pri 2100-4000/min) - ročni grad v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga, zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motoric 2.3) - turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), hladilnik polnilnega zraka, overboost, selektivno preprečevanje klenkanja - vodno hlajenje 8,5 litra - motorna olje 4,5 litra - akumulator 12 V, 63 Ah - alternator 1540 W - 2 utrivajana izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolturna suha sklopka - šeststopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,500; II. 1,889; III. 1,320; IV. 1,034; V. 0,857; VI. 0,711; vzratna 3,455; diferencial 4,111 - sredinski diferencial torsen, zadnji diferencial z ročno vključljivo zaporo - platišča 7 X 16 - gume 205/55 ZR 16, katalni obseg 1,98 m - hitrost vozila pri 1000/min v VI. prestavi: 40,6 km/h

Voz in obese: kombikupe - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija s pomožnimi okvirji - spredaj in zadaj posamične obese, vzmetne noge, trikot na prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, kolturne za vsa štiri kolesa (spredaj natanje hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3-1 zavrtajaja od ene do druge skrajne točke, proccn-ten

Mere, zunanje: dolžina 4401 mm - širina 1716 mm - višina 1375 mm - medosna razdalja 2548 mm - kalotek spredaj 1446 mm, zadaj 1437 mm - radni krog 11,0 m - najmanjša razdalja od tal 100 mm - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zad. naslonjajala) 1690 mm - širina (kolotci) spredaj 1350 mm, zadaj 1470 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 850 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 890-1080 mm, zadnja klopa 820-630 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normno) 232/522/912 litrov - posoda za gorivo 70 litrov

Teže: prazno vozilo 1525 kg - dovoljena skupna teža 1955 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavoje 640 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 248 km/h - pospešek 0-100 km/h: 5,9 s - poraba goriva (ECE): 7,5/8,9/14,0 litra neosvinčenega bencina super (super plus) na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

248 km/h (VI. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	3,1 s
0 - 80 km/h	4,6 s
0 - 100 km/h	6,4 s
0 - 120 km/h	9,4 s
0 - 140 km/h	12,4 s
0 - 160 km/h	16,8 s
0 - 180 km/h	21,7 s
0 - 200 km/h	30,6 s

1000 m z mesta:
30,6 s (200 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V):
31,3 s (185 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI):
35,3 s (170 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h 92,6 m
od 100 km/h 40,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	57,1
80	77,0
100	97,2
120	117,1

Poraba goriva:

lestno povprečje:
13,8 litra/100 km

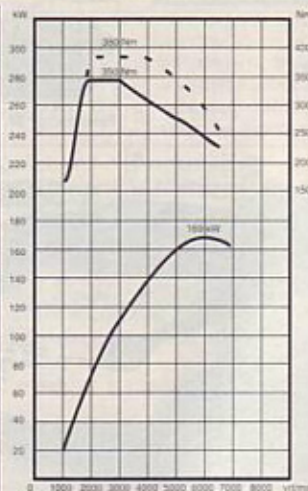


DIAGRAM MOTORJA

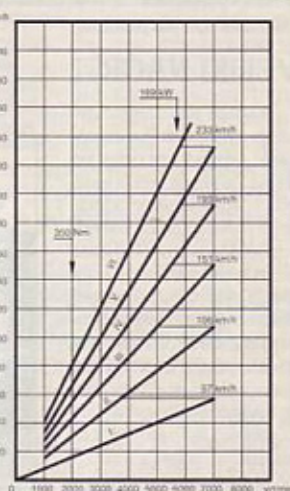


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- kombi-kupejevska uporabnost
- sedenje na prednjih sedežih
- motor in zmogljivosti
- šeststopenjski menjalnik
- stalni štirikolesni pogon, lega
- oprema in končna obdelava

Grajamo

- teža vozila (na ovinkih)
- okorna odzivnost volana
- "turbo-luknja"
- visoka zadnja stena prtljažnika
- težka zadnja vrata

Cena

DEM 63.275.- + 52,6% tolarskih dajatev
(AC UNION, Ljubljana)

Končna ocena

Avtomobil, kakršen je audi coupé S2, je treba hoteti, ga ljubiti in ga znati voziti. Kot limuzinska izpeljanka je ta audi preveč uglajen, da bi zmozel biti pravi športni avtomobil. Zelo športne pa so njegove končne zmogljivosti. Tako je njegov šarm vsaj trojni sestavek: kultiviranega udobja, visoko zmogljivih motorja in prenosa moči ter temeljitega podvozja z vsem, kar sodi zraven. Dober avtomobil!