

# S KOT ŠPOR

Test: AUDI COUPE S2



# T, DRUGO POGLAVJE



**Prvega poglavja je bilo pravkar konec.**  
**Imenovalo se je audi (coupe) quattro in je trajalo polnih enajst let.**  
**Minuli mesec so ta avtomobil prenehali izdelovati. Audija coupeja ni več! Naj živi audi coupe! Toda kot S2, tega ne smete prezreti.**

In tako je napočilo drugo poglavje. Se še spominjate audija S1? Nekoč je sodil v dirkaško skupino B in slovel po svoji kratkosti, po nožastem nosu, po 460 KM v motorju in po prestižno-zmagovalnih vožnjah na ameriški Pikes Peak.

Torej veste, za kaj gre: S ostaja in za 1 pride 2. Tokrat in Ingol-

stadtju niso imeli dirkaških načrtov. Naredili so le imeniten kupe (trenutno najimenitnejši pri hiši), pri katerem so vrhunske zmogljivosti uravnali po vsakdanje-cestnih merah. In po naslednjem receptu: vzameš karoserijo (novega) audija coupeja; jo posadiš na že dobro znani pogonski sistem quattro; pritaknes motor, ki tudi ni od danes ali včeraj – in vse skupaj skrbno zložiš, oplemenitiš z ličnimi dodatki in ponudiš kupcem. Kupci vabo zgrajbo: za sedemdeset tisoč mark in nekaj malega drobiža. Celo več jih je v vrsti, kot so prodajni strategi predvidevali.

Navsezadnje, zakaj pa ne? Tudi ta adut ni maček v žaklju, deli, iz katerih so ga sestavili, pa so dovolj sodobni, da bo poglavje o njem minevalo počasi. In ker je povrhu tega tudi na blizu in daleč dobro opazen, je njegove kupce moč še laže razumeti.

Coupe S2 so krstili sredi lanskega poletja, pred novim audi-jem. Tako je bil – glede nosu – drugi audi (poleg limuzine V8), ki so mu nadeli široko, a zabljeno obrobljeno masko med elipsoidnimi žarometi ter razkrečeni gubi na prednjem pokrovu. S tem so ga najodločneje ločili od drugih, v celično enako oblikovanih kupejev. Hkrati so na prednji odbijač nataknili žarometni brizgalki, spoiler pod njima izraziteje zavihnil, hkrati pa na široko razrezali – zaradi svežega zraka za dodatne motorne hladilnike. S tem je S2 za pol-tretji centimeter daljši od že prej znanih kupejevskih različic, obenem pa tudi izdatnejše obut: kolosa so 16-colska, s serijskimi gumami 205/55 ZR 16. Le testni avtomobil je bil zaradi zimskih okoliščin opremljen z zimskimi

in zato ožjimi gumami na istih platiščih. Skrbno zleščena lahka kovina, iz katere so platišča izdelana, sodi pri tem audiju v tisto vrsto dodatkov, naredijo vozilo še bolj imenitno. Natanko enako nalogo imajo enaka barva karoserije, zunanjih ogledal in odbičajev, svojstvena znamka (S2) na prednji maski in na zadku ter večina tistega, kar je »skrito« za visokima bokoma in zatemnjenci stekli. Pri tem mislim na barvno skladne sedeže z vzor-

cem »quattro« (ki se ponovi tudi na oblogah vrat), na elegantne plišaste preproge, in predvsem, na armaturno ploščo z volanskim



## Tehnični podatki

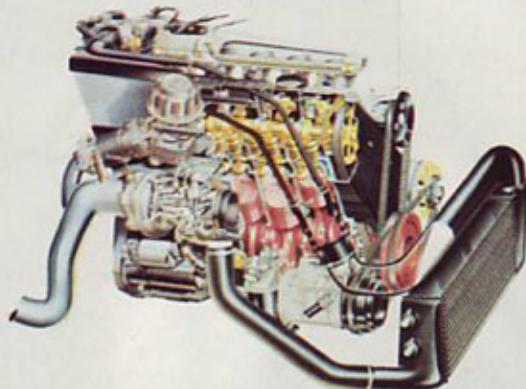
**Motor:** petvaljni – štirintaktni – vrstni – namščen spredaj vzdolžno – vrtnina in gib 81,0 x 86,4 mm – gibna prostornina 2226 kubikov – kompresija 9,3:1 – največja moč 162 kW (220 KM) pri 5900/min – največji novar 309 Nm pri 1950/min – ročična gred v 6 ležajih – 2 oddišni gredi v glavi (zobati jermen, veriga) – glavo iz lahke kovine – po 4 ventilji za vsak valj – elektronsko vbrizganje goriva in vzg (bosch motronic 2,3) – 2 tipali zoper klenkanje – turbinski polnilnik na izpušni plini (z vodnim hlajenjem), hidrilnik polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 1260 W – 2 učinkovitana katalizatorja izpušnih plinov

**Prenos moći:** motor spredaj pogonja vsa štiri kolesa – enokolutno suho sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I: 3,500; II: 1,842; III: 1,222; IV: 0,903; V: 0,714; vzvratna 3,444; diferencial 4,111 – sredinski diferencial torsen s samodejno zaporo, zadnji diferencial z ročno vključljivo zaporo – platišča 71 x 16 – gume (testni avto) 195/65 TR 16 M + S

**Voz in obese:** kombi-kupe za 4 osebe – 3 vrata – samonosna karoserija s pomožnimi okvirji – vso štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj in zadaj vzmetne noge, trikotna prečna vodiča, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vso štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, omejevalnik moči zadaj ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servotronic, 3,1 zavrtljila od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,401 m – širina 1,716 m – višina 1,375 m – medosna razdalja, 2,549 m – kolotek spredaj 1,445 m, zadaj 1,438 m – rajdn krog 11,1 m – teža praznega vozila 1420 kg – dovoljeno skupna teža 1880 kg – dovoljeno težo prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 640 kg – prtljažnik (normno) 227/907 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovorno):** največja hitrost 248 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 6,1 s – poraba goriva (ECE): 7,6/9,3/14,3 litra neovincenega bencina super (plus) na 100 km



obročem vred. Ta je, tako kot prestavna ročica, odet v usnje, s tremi za dober oprijem izvrstno naravnimi prečkami pa bi lahko bil za vzorec vsem drugim oblikovalcem in izdelovalcem volanov. Boljšega obroča v seriskem avtomobilu še nisem videl! Drugačni kot je sicer v navadi, so tudi merilniki: z rdečimi kazalci na svetlo sivi, skoraj beli podlagi. Njihova posebnost je dvojna: ob dnevnih svetlobi in ob prizganih lučeh, ko so rdečasto osvetljeni, so brezhibno vidni.

Prav pred voznikovimi očmi so merilniki vrtljajev s »testnim« okencem, ki opozarja na morebitne napake v avtu, hkrati pa rabi kot dodatno oznanilo radijske frekvence: merilnik hitrosti z dvema kilometrskima številkama; ter merilnika temperature hladiščne tekočine in goriva. Manj pregledni so trije, po velikosti enaki merilniki na dnu sredinske konsole (merijo voltažo, oljni tlak in oljno temperaturo), ki bi jih morali vsaj rahlo zasukati proti vozniku, če zanje niso ugnili najti primernejšega mesta; zato pa so vsa stikalci (ki niso v obvolanskih ročicah) pripravno in po audijskem logično razporejena na zlahka dosegljivem prostoru, tik nad serijsko vdelenim radijskim kasetofonom (h kateremu sodi šest zvočnikov).

Oba prednja sedeža sta po višini (razmeroma nepripravno) nastavljiva, hkrati pa toliko pomična, da je moč pritelovaditi do zadnjih klopi. Prostor na njej je kupejvski, kupejvska pa je tudi osnovna (a se da povečati) prostornina prtljažnika pod zadnjimi, večidel zastekljenimi in z oblim spojlerjem obrobljenimi vrati. Zadek je manjši tudi zato, ker je v njem pravčato, ne pa zasilno rezervno kolo, kar moramo temu avtu štetiti v dobro. Pri tem pa ne gre pretreći drugih prostorskih težav, ki so jih imeli snovalci tega kupeja, ko so pod njegov pod (oziroma v dolbinu v podu) nameščali dva dokaj zanjena izpušna katalizatorja.

Pa saj S2 ni tiste sorte avtomobil, ki bi ga kupovali za sopotnike. Kdor ga kupi zase, v njem dobro sedi in se tudi dobro počuti. Utesnenost zaradi visokih bokov je samo navidezna, slaba vidljivost nazaj pa resnična. Pomagati si je treba z ogledali in s pravim očutkom, do kam seže visoki zadek. Kdor je pri tem nepreviden, bo plačeval nova dokaj orjaška stekla zadnjih luči.

Pokrov nad motorjem sega spredaj povsem do odbijača in se (tako kot pri V8 ter po novem pri modelu 100) odpira z masko vred. Dodatno sprožilo je skrito med rezami maske, celoten pokrov pa se naslanja na dva teleskopska opornika.

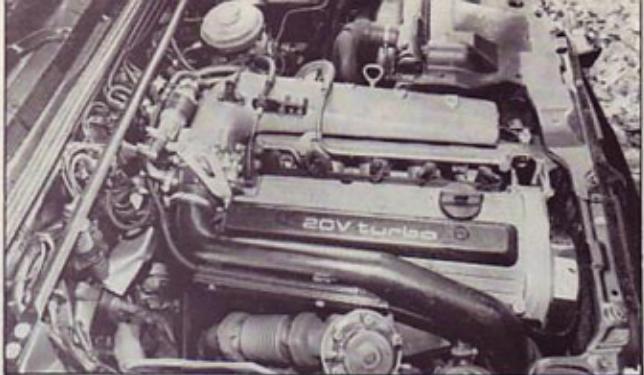
Motor pod njim smo že videli: pri audiju quattro 20V pa tudi pri z enakim motorjem opremljeni različici audija 200. Ker je v kupeju, kakršen je S2, manj motornega prostora, so morali nekaj stvari prilagoditi: na novo so oblikovali sesalni in izpušni sistem, prilagodili dotok svežega zraka, preoblikovali oljni hladiščnik in hladiščnik polnilnega zraka, hkrati pa modificali motronic, ki skrbi za polnjenje in vžig, seveda ob doslednem nadzoru polnilne zmesi in polnilnega tlaka. Elektronika je samoprilagodljiva: to pomeni, da med motornim delovanjem upošteva vse okoliščine in jih »zdrži« v optimalen »okvir«.

Petvaljnik z 2,2 litra gibne prostornine pa ima – ob po štirih ventilih nad vsakim valjem (dve odmični gredi v glavi) in turbinskem polnilniku tudi izredno posrečeni zmogljivostni krivulji: največjo moc 162 kW (220 KM) doseže po enakomernem vzponu pri 5900 vrtljajih v minutih, največji navor 309 Nm pa (ob izredno strmem dviganju krivulje) že pri 1950 vrtljajih v minutih, nakar krivulja zlagoma in skoraj povsem enakomerno pada.

Pokladitvi lastnosti tega agregata sta torej na dlanih: da se rad in natančno vrti in da vrtljaji za tekočo vožnjo sploh niso potrebeni. Prožnost motorja je enako prestižna kot avtomobil, ki ga ta motor poganja: zadošča že picih 2000 vrtljajev ročične gredi, pa začne tudi S2 (tako kot prej audi quattro 20V in audi 200 quattro 20V) odločno pospeševati. To zmore z lahkoto, navkljub pol drugi toni lastne teže, hkrati pa brez vmesnega zajemanja sape in prek končnih 7000 vrtljajev na merilniku.

To je tisto, kar mora imeti dober avtomobil: suverenost, ki vozniku omogoča, da vozi natančno tako, kot želi. Obseg želja v tem primeru povečujejo tudi izredno spremno izračunana končna prestavna razmerja, hkrati pa zasnova prenosa moči v celioti. Saj za »quattro« že vemo: da zmore »prelivati« kolicično motornega navora med oba kolesna para, da streže s samodejno zaporo sredinskega diferenciala torsen in da je moč – ročno, s stikalom na sredinskem grebenu in ob manjših hitrostih – sprožiti tudi zaporo diferenciala med zadnjima kolesoma.

Kombinacija takšnega motorja, takšnega pogona in tako spremno porazdeljene obtežbe kot pri audiju S2 se spogleduje s popolnostjo. Temu primereno, so, jasno, tudi zmogljivosti tega vozila. Žal je bil testni avtomobil obut v zimske gume, zato naše



Visoko zmogljiv in prožen motor, dodatna ojačitev med vzmetnima nogama

meritve niso povsem objektivne. Največje hitrosti (tovarna: 248 km na uro) pa sploh nismo tvegalni izmeriti.

Z mesta do hitrosti 60 km na uro je testni coupe S2 pospešil v 3,5 s, do hitrosti 80 km na uro v 4,5 s, do hitrosti 100 km na uro v 6,3 s, do hitrosti 102 km na uro v 9,5 s, do hitrosti 140 km na uro v 13,3 s, do hitrosti 160 km na uro v 1,70 s, do hitrosti 180 km na uro v 24,8 s in do hitrosti 200 km na uro v 32,2 s. Upoštevaje hitrostno zmogljivost gum na kolesih nismo vozili hitreje od 210 kilometrov na uro, zato tudi potraba goriva ni bila tolikšna, kot bi utegnila biti, če bi med testom (kadarkje je bilo pač mogoče) vozili tako hitro, kot avtomobil zmore. Testno povprečje je znašalo 12,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov. To je tudi najslabši bencin, ki ga motor (s tipali zoper klenkanje) še zmore prebaviti. Uravanjan je namreč na uporabo neosvinčenega bencina super plus oziroma na njegovih 98 oktanov.

Naj bo jasno: zasnova quattro tudi ob zimskih gumah na snegu ne zmore čudežev. Fizike ni mogoče opetnastiti, niti s temeljitim štirikolesnim pogonom, niti z odličnimi kolutnimi zavorami in z ABS ob njih. Audi S2 je namenjen predvsem zelo hitrim in zahtevnim vožnjam po kopnih in, če je le mogoče, suhih tleh. Potem so njegove štiri posamične, v tem primeru tudi rahlo otrdene obese povsem zanesljive. Če pa so tla pod kolesi tako spolzka, da drsi vsem štirim kolesom hkrati, mora fiziko obvladovati predvsem voznik. In vedeti, kaj je še varno in mogoče.

Kupejvska majhen prtljažnik, rezervno kolo (levo)



Seveda velja to predvsem za vožnje na zgornjih zmogljivostnih mejah. Ampak pri takšnem avtomobilu se te meje sploščajo poznavati. Kdor o njih noče slišati, naj si kupi drugačen, predvsem pa počasnejši avtomobil.

Tisto, kar zmore S2 na čvrstih tleh, pa je zares škoda zamuditi. Njegova obtežba in pogonska zasnova sta usklajeni na zahtevo po rahlem dodajanju volana, zadek pa – ob pojemkih – na izredno natančno in spontano združevanje. Dolgi cestni valovi utegnejo kvariti udobje: S2 je pretrd, da bi jih zmogel prevoziti brez navpičnih sunkov. Toda ko gre za stik koles z voziščem, je doslednost popolna, hitrosti pa skladne z njim. Pri tem gre pojava volanu: servotronic, ki mu služi, se prilagaja hitrosti vozila in je tako – ob 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke – vselej natančna vez med voznikom in voziščem.

*Saj, črka S ima (tudi) na tem kupeju čisto jasen pomen: šport. To dokaže tudi vse pravkar napisano. Da gre za Audijsko drugo poglavje na to temo, je pravzaprav sreča: coupe S2 ni rezerviran le za dirkače. Krog srečnežev, ki ga morejo voziti je – na njihovo srečo – zdaj večji!*

*Tekst: Martin Česenj  
foto: Srdan Živulović*