



Razred zase

To je verjetno najmočnejši in najdražji serijski štirikolesnik z atmosferskim dvolitrskim bencinskim motorjem v nosu. Toda, verjemite, povsem upravičeno.

Ste eden tistih, ki vas nesluten razvoj dizelskih motorjev ni presunil? Se prištevate med ljudi, ki še vedno prisegajo na dobre bencinske motorje? Se vam naježi koža ob zvoku motorja, ki se vrti z 9000 vrtljaji v minuti? Če ste na vsa vprašanja odgovorili z da, ste zagotovo tudi eden tistih, na katere so mislili, ko so razvijali S2000.

Da si bomo na jasnem, to ni avto, ki bi ga porinili med preostale dvosedežne kabriolette. Pa tudi med speedsterje ali roadsterje ne.

S2000 je avto, ki je ustvaril povsem svoj razred in ki pravzaprav nima pravega tekmeca. Nekateri ga sicer postavljajo ob bok Beemveju Z4, toda če hočete v nosu Bavarca dobiti podobno število konjskih moči, kot jih ima S2000, morate vanj poriniti za polovico večji motor in šest namesto štirih valjev. Torej o neposrednem tekmecu vseeno ne moremo govoriti. Vsi drugi, ki se ponujajo na trgu, pa so preprosto premalo športni in preveč ležerni, da bi lahko grozili Hondi. Tako je že jasno, da S2000 ni za množice, ampak za



▲ Namesto z analognimi merilniki so Hondini močje armaturno ploščo oborožili z digitalnimi. Skoraj takšnimi, kot smo jih nekoč očudovali v bolidih F1.



poznavalce, ki vedo, kaj se skriva v njem, ki znajo to ceniti in ki so ne nazadnje za to pripravljeni tudi dovolj globoko seči v žep. Odšteti 9,5 milijona tolarjev za avto z dvema sedežema in s štirimi valji v nosu vendar ni stvar, ki bi nezadržno vabila. In to ni edino, kar vas lahko odbije.

Če ste višji od 185 centimetrov, boste imeli težave že med iskanjem dobrega sedežnega položaja. Honda je japonska avtomobilska

znamka in očitno so se pri snovanju notranjosti inženirji opirali na mere, ki veljajo za povprečnega Japonca in ne Evropejca. Še večje težave vam utegne povzročati volanski obroč - že pri zmerno velikem človeku bo končal nekje med kolena. Še preden preberete do konca test, pozabite tudi na razkošno odmerjene predale in odlagalne površine, ki ste jih verjetno vajeni v svojem avtomobilu. Tu jih ni. Tudi v vratih in pred sovoznikom

ne. Edina predalčka sta na sredinski konzoli, vanju pa boste pospravili kvečjemu denarnico in dovolj majhen mobilni telefon. Torej ni dvoma, S2000 je brezkompromisen športni dvosedežnik in če ga kupujete s temi očmi, ste na pravi poti.

Res je, da boste v njem našli radio s CD-predvajalnikom, klimatsko napravo, električni pomik stekel in platnene strehe ter druge dodatke, ki jih najdemo v sodobnih avtomobilih, ampak to še niso stvari, zaradi katerih ne bi mogli spati. Prvi, ki bi lahko bil kriv za nespečnost, je motor. Dvolitrski agregat, nameščen tik za prednjo premo, zmore kar 240 KM, kar mimogrede pomeni rekordnih 120 KM/l. Pa to še ni najslejše. Mnogo bolj zanimivo je, da se zavrti vse do 9000 vrtljajev v minuti. In to brez kakršnegakoli obotavljanja. Pogon je prek vrhunskega 6-stopen-

»Nekateri S2000 postavljajo ob bok Z4, toda če hočete v nosu Bavarca podobno število konjskih moči, morate vanj poriniti za polovico večji motor in šest namesto štirih valjev.«



Kratek test | Honda S2000



▲ Notranjost je utesnjena in športansko urejena - tako kot se za športne avtomobile spodobi. Toda pogrešali kljub temu ne boste ničesar. Tudi klimatske naprave, elektrificiranih stekel in strehe ter radia s CD-predvajalnikom ne.

jskega ročnega menjalnika speljan tja, kjer mora biti. K zadnjemu kolesnemu paru torej. Ampak na VDC, DSC ali ESP, ki bi lovil zadek namesto vas, pozabite. S2000 je čisto krven športnik, namenjen lastnikom, ki to od njega tudi pričakujejo. In njim so že v tovarni namenili popolnoma drugačen paket vrhunskih dodatkov, ki ga bodo znali še kako ceniti. Omenimo le samozaporni zadnji diferencial (LSD), ki poskrbi zato, da obe pogonski kolesi dobita vso potrebno motorno moč tudi v najbolj kritičnih trenutkih. Ali pa odlični progresivni volanski servomehanizem (pa čeprav je elektronski), enakomerno porazdelitev teže v razmerju 50 : 50, športno podvozje in ne nazadnje digitalne merilnike, ki hočejo spomi-

njati na tiste, ki smo jih pred leti lahko občudovali v bolidih F1. Pa čeprav bi o njihovi koristnosti in uporabnosti lahko rekli kakšno besedo več.

Toda to so tiste stvari, zaradi katerih se zdrznete ob misli na S2000 in zaradi katerih bi imeli to Hondro. Zaradi zvoka, ki ga ustvari ta motor nad 6000 vrtljaji v minuti, se vam dobesedno naježi koža. In poslušali bi ga lahko neskončno dolgo. Menjalnik je hiter in natančen. Tako kot avto. Volan preseneča s svojo odzivnostjo in komunikativnostjo. Skratka, v tej Hondi boste resnično našli dirkaško tehnologijo, združeno z neizmernimi užitki vetra v laseh. In če ga pogledate skozi te oči, cena na koncu niti ni pretirana. ■



▲ Kratka prestavna ročica in še krajši gibi odličnega šeststopenjskega ročnega menjalnika. Za njo so mesto našli tri stikala in predalček namenjen manjšim drobnarijam.



▲ Levo od volanskega obroča so gumb za zagon motorja in komande za upravljanje avdiosistema.

»Pogon je speljan k zadnjim kolesom, ampak na VDC, ki bi namesto vas lovil zadek, kar takoj pozabite.«

Honda S2000

Cena osnovnega modela: 9.500.000 SIT
Cena testnega vozila: 9.500.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=18 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 51 % / Stanje km števec: 3416 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 6,6 s
402 m z mesta: 14,7 s (157 km/h)
1000 m z mesta: 26,5 s (203 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V): 7,6/9,4 s
80-120 km/h (V/VL): 9,7/11,9 s

NAJVEČJA HITROST

240 km/h
(VL. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 36,4 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 12,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1998 cm³ - največja moč 177 kW (240 KM) pri 8300/min - največji navor 208 Nm pri 7500/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume spredaj 215/45 R 17 W, zadaj 245/40 R 17 W (Bridgestone Potenza RE050).

Mase: prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna masa 1535 kg.

Mere: dolžina 4135 mm - širina 1750 mm - višina 1270 mm - prtljajnik 143 l - posoda za gorivo 50 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 241 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,2 s - poraba goriva [ECE] 13,2/7,9/9,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ zvok motorja in veselje do vrtenja
- ▲ hiter in natančen menjalnik
- ▲ zapora zadnjega diferenciala
- ▲ lega na cesti
- ▲ komande za upravljanje radia
- ▲ užitki v vožnji
- ▼ prostorska utesenjenost (velja le za visoke)
- ▼ položaj volanskega obroča
- ▼ premalo predalov

Končna ocena

Če razmišljate samo o dvosedeznem kabrioletu, še ni nujno, da vas bo ta Honda navdušila. Na trgu obstajajo tudi drugi, ergonomsko bolj dovršeni in udobnejši. Če iščete dvosedezni kabriolet z dirkaškimi zmogljivostmi, pa ste že na pravi poti. Kar se skriva pod pločvino tega bolida, je, povedano s petimi besedami, dirkaška tehnologija, namenjena vsakodnevni rabi.