



# Mad Max 2 - Asfalttisoturi

## Vauxhall VXR8 Wortec

**Hinta:** ei myydä Suomessa

**Juttu TM:ssä:**

**Yleisarvosana:** 8,0

★★★

### HYVÄÄ

- Loppumaton voima
- Villi äänimaailma

### HUONOA

- Ajo-ominaisuudet
- Jarrut

■ KUN australialaiset päättävät asentaa perheauton keulalle Corvetten V8-moottorin, ei brittiläinen pidä sitä vielä läheskään tarpeeksi hulluna toimintana.

Holden Special Vehiclesin Australiasa brittimarkkinoille valmistama Vauxhall VXR8 on tässä tapauksessa joutunut brittiläisen Wortec-virityspajan käsittelyyn. Hoitoon kuuluu tärkeimpänä kahdeksikon päälle pultattava mekaaninen Harrop HH122 -ahdin. Sen avulla "laiskan" Amerikan-moottorin tehoa nostetaan noin 50 prosentilla. Myös pakokanavia avarretaan, ja alle asennetaan matalampaa kierreterästä.

Ajokokemuksessa moottorin virityksen tulokset tulevat selvästi esiin, ehkä positiivisenaikin, mutta alustan ominaisuudet eivät näin rajuun leikkiin riitä. Point and shoot on kameraharrasta-

jille tuttu termi, mutta se pätee myös Wortecin teokseen. Kaarteissa kaasun avaamisella on arvaamattomia seurauksia, mutta suoralla mennään kovaa.

Jarrutuksessa levyistä ei tunnu löytyvän tehoa, ja VXR8 löytää koria hypyyttäviä epätasaisuuksia, joita ei muilla autoilla huomattu. Pysähtymisenkin kanssa on siis niin ja näin. Jos kaikkea tätä hulluutta yrittää hallita elektronikan avulla, saa nopeasti esimerkin siitä, miten ensimmäiset ajonvakautusjärjestelmät toimivat. Meno muuttuu todella rykiväksi ja katkonaiseksi.

Vaihteensiirto on jäykkä, eikä asiaa auta, että autoa ajetaan keskilinjän väärältä puolelta. Ohjaus on liian kevyt ollakseen tunnokas, ja auto kallistelee paljon. Istuimetkin ovat liian leveät tarjotakseen kunnon tukea.

Kaiken yrittämisen jälkeen Wortecin viritys vaikuttaisi olevan osiensa summaa vajavaisempi. Tehoa on paljon, mutta se menee hukkaan joko sutimisenä tai varovaisten kaarrenoepuksien myötä. Australian laivasta suoraan maihin nostettu VXR8 olisi todennäköisesti radalla aivan yhtä nopea.

Äänimaailmaan ahdin on kuitenkin tuonut uusia ulottuvuuksia. Pääsuoralla auton kiitäessä ohi kuuluu edestä vain ahdin, joka viheltää kuin syötävä. Takaapäin kaiken peittää alleen pako-putkista jylisevä paksu bassopauhe. Sisällä matkustajat saavat kuunnella näiden erikoista yhdistelmää.



# Salaisuus pinnan alla

## Audi RS6 Avant

**Hinta:** 220 000 €

**Juttu TM:ssä:** -

**Yleisarvosana:** 8,6

★★★★

### HYVÄÄ

- Loppumaton voima
- Hienostuneisuus suorilla

### HUONOA

- Karkeus kaarteissa

■ SUPERAUTON määritelmä alkaa nykyisin olla niin hämärä, että autoharrastajat ovat todellisessa silmäoireiden vaarassa. Vielä vähän aikaa sitten lähes 600 perinteisen ponin huipputeho ja omakotitalon hinta olivat varmoja merkkejä jostain suuresta, eikä sillä tarkoitettu tavaratilaa. Nyt superautoilusta pääsevät nauttimaan koko perhe ja kolme kultaista noutajaa.

Audin tehokkain malli ei suinkaan ole maata nuoleva R8, vaan iso farmari RS6 Avant. Siinä on niin paljon tehoa, ettei auton nelivetokaan tiedä, mitä sillä kaikella tekisi. Pitkillä suorilla auto loistaa, mutta mutkien sattuessa eteen muuttuu ajamisen sisäiseksi taisteluksi.

RS6:lla ei ajeta pidon rajalla herkistellen. Se käännetään mutkaan, painetaan kaasua, ja pidetään kiinni. Kun kaikki neljä pyörää sutivat vuorotellen, alkaa vanha Knutstorpin rata tuntua yhtäkkiä kovin epätasaiselta. Vaihteiston toiminnassa on lievä viive, joten kaasun kanssa joutuu ennakoimaan. Jarrut taas toimivat hienosti painoon nähden. Ajaminen ei ole kovin hauskaa eikä hienostunutta, mutta kovaa mennään raa'alla voimalla. Kierrosaikakin kertoo menemisen meningistä.

Iso Audi ei ole nopeudestaan huolimatta mikään rata-auto. Kierrosajat kyllä paranevat koko ajan, kun autoa oppii asettelemaan tiukkoihin mutkiin, mutta koko prosessi tuntuu väkivaltaiselta. Autobahnien hirmuksi eväät kyllä ovat olemassa.

**SILEÄT** muovikuoret ovat joutuneet tallin nurkkaan, kun Wortecin miehet ovat päättäneet asentaa järeän ahtimen Chevroletin valmistaman alumiinipikku-lohkon päälle.

**SUORASUIHKUTUKSELLA** ja kahdella turboahtimella varustettu V10 pitää RS6:n nelivetojärjestelmän työn touhussa ja ajonvakautuksen jatkuvassa hälytystilassa.

