

PIKKU REPIJÄ
600 HV!

BMW E30 318i '92



GTI MAGAZINE

HINTA 10,90 € 1/2022



*Kaunis
Kiloheppä*
1109 HV / 1255 NM
TOYOTA SUPRA MKIV '94



TRIBUUTTI RÄIKKÖSELLE
ESITTELYSSÄ RISTIMAAN UUSI SCANIA!

HARVINAISUUS!
AUDI S2 SEDAN '93

Lisäksi

- **VUODEN AUTOESITTELY 2021:**
ÄÄNESTYKSEN FINALISTIT OVAT SELVILLÄ!
- **TAPAHTUMIA:**
ESSEN MOTOR SHOW JA LATELA CAR SHOW
- **AUTOHIFI:**
ÄÄNENTOISTON PÄIVITYS NYKYÄÄN
- **GTI KOEAJAA:**
CUPRA LEON SPORTSTOURER
- **UUSI ARTIKKELISARJA:**
ASIAA AUTOHARRASTUKSESTA

1/306

Tämän automallin kohdalla voi todeta että tietäjät tietää, nimittäin Audi S2 Sedan on saksalaisen autojätin toiseksi harvinaisin sarjavalmistettu auto, jonka Juuso Suonio on tuonut komeasti tälle vuosituhanalle.





Muurame



KONE 2.2T 20VT
VANTEET RIAL DAYTONA RACE 18"
VALMISTUSMÄÄRÄ 306





Muuramelaisen Juuso Suonion ja jutun S2 Sedanin tarina alkoi onnekkaisesti, vahingossa ja juuri oikeaan aikaan vuonna 2018. Jotkut maamme Volkkariharrastajista saattavat muistaa miehen FFp:n foorumilta tutun kolmoskoppaisen 1.8T-swapatun racehenkisen Golfin, jonka esittely löytyy Performance VW -lehdestä jokusen vuoden takaa. Jo silloiseen Golfin rakenteluun oli haettu inspiraatiota Ruotsin sukulaisten Audi-projekteista, ja niiltä vuosilta miehen mieleen oli jäänyt kytemään ajatus myös Audi S2:n hankkimisesta viimeistäänkin siten, kun hinnat olisivat laskeneet riittävästi.

Kevättalvella 2018 markkinat alkoivat kuitenkin vahvasti näyttämään siltä, ettei kyse ole enää siitä, että laskisivatko hinnat riittävästi, vaan siitä, kuinka paljon ne ehtisivät nousta ennen kuin sopivan yksilön saisi talliin.

Tämän todettuaan Juuson oli pakko reagoida tai vehkeet jäisivät oikeasti ostamatta. Sopivaa yksilöä etsittiin lähinnä kotimaan kamaralta sekä Ruotsista ja Virosta. Alkuun

vahvimmat kandidaatit löytyivät Ruotsin puolelta, mutta kun oikeasti olisi pitänyt alkaa tekemään kauppaa, myyjien tarinat muuttuivat sen verran oudoiksi, että ne oli parempi skipata suosiolla ja tyytyä vain odottamaan odottamatonta.

OSTOILMOITUS

– Kesärengaskelien saavuttua keväällä 2018 päätin laittaa Facebookiin ostoilmoituksen jotakuinkin sanoilla; ostetaan Audi S2 Coupe tai Avant. En osannut edes kysellä sedanina, koska ajattelin, ettei niitä vain ole sellaiseen hintaluokkaan saatavilla, missä olisi edes jotain järkeä, vaikka sedan oli kuitenkin se, mikä eniten kiinnosti, Juuso kertoo.

– Kuitenkin ihan ensimmäinen S2-muistoni liittyy nimenomaan sedaniin, kun about vuonna 2006 Tukholmassa Valhalla Cupin viivalla näin punaisen sedanin. Silloin 600-heppaisena se pätki viivalta kaikki jenkkitkin, ja kyseisestä pelistä löytyy muuten myöhemmin kuvattua materiaalia YouTubea. Tuolloin Nokialla itse kuvaamani

pikselimössö on valitettavasti poistunut arkistosta ikuisuuteen.

Ilmoitusta tehdessä jatkoa ei olisi voinut aavistaa, eikä sitä, että sedan-unelma voisi oikeasti olla käymässä toteen, kunnes satumalta ja odottamatta muuan lohjalainen Audi-harrastaja kommentoi julkaisua: käviskö neliovinen?

Lopun voikin sitten lukea tämän lehden sivuilta. Kyseisen ilmoituksen pohjalta oli muuten jopa hetkellistä ylitarjontaa. Sitä korjattiin ostamalla samalla reissulla myös punainen Coupé, joka sittemmin myytiin myös riittävän pitkään, toisin sanoen liian pitkään, hintojen laskua odottaneelle harrastajalle.

UHKA VAI MAHDOLLISUUS

Todennäköisyys siihen, että kotimaasta löytäisi projektikuntoisen sedanin järkevään hintaan, on kenen tahansa matikalla aika pieni, joten saatu tilaisuus oli pakko tulkita poikkeuksellisenä mahdollisuutena.

Tietysti työmäärä oli uhka, joka ei kuitenkaan realisoitunut. Lähtötietojen pohjalta



Vielä 10 vuotta sitten Audi S2 Sedan oli neliovinen vanha Audi siinä missä mikä tahansa muu saman aikakauden kampe. Vasta vuosia myöhemmin harrastajat heräsivät ja tajusivat auton harvinaisuuden. Kaikki 306 S2 Sedania on rakennettu asiakkaalle tilauksesta, eli näitä ei ole voinut ostaa uutena liikkeen rivistä kävelemällä vain paikalle tavoitteena ajaa uudella ässällä kotiin.

odotettiin moottoriremonttia ja ylimaalaus-
ta, joista vain jälkimmäinen toteutui. Se toki
tehtiin pitkän kaavan kautta, mutta vasta ke-
vällä 2020, auton oltua ajossa jo molempi-
na edeltävinä kesinä.

Juuso järkeili, että ennen kuin alettaisiin te-
kemään mitään radikaalimpaa, auto olisi syy-
tä saada käyntiin ja ajokuntoon, joten alkuun
vaihdettiin vain ahdin ja venttiilivarrenkumit.
Näiden toivottiin auttavan öljyn syöntiin ja
pölläyttelyyn. Vakioahtimen sekä uusien vent-
tiilivarrenkumien vaihdon myötä molemmat
ongelmat ratkesivat, ja lopuksi Airaksisen Pete
Erikoismootorilta teki vielä autoon softan, jo-
ka rokkaa mainiosti vakioympäristössä.

– Samalla moottorilla ajetaan edelleen,
ilman pölläyttelyitä. Uuden moottorin ra-
kentaminen on toki mielessä, saisihan siel-
tä kivasti käytettävyyttä ja kestoja esim.
veivipäivityksellä ja modernimmalla ahti-
mella. Katsotaan mitä tässä vielä keksitään,
Juuso kertoo.

Tekniikkapuolen toimiessa siirryttiin seu-
raavaan aiheeseen. Maalauksen tarve oli kui-

tenkin todellinen, mutta laajuudesta ei ollut
vielä täyttä varmuutta. Edellinen omistaja oli
kruunannut auton kauttaaltaan oranssilla ku-
mimaalilla, ja enimmäkseen oli poistettu jo en-
nen kauppoja, mutta suurin osa jäi Juuson
itsensä poistettavaksi. Entisenä autofiksarina
oikeat liemet ja menetelmät löytyivät kuiten-
kin takataskusta.

50 SHADES OF SILVER

– Aktiivihiilimaski päässä kun hinkkaat hii-
livedyn kanssa sumuja ovien väleistä ynnä
muista ikävän muotoisista paikoista, on vain
toivottava, ettei joudu tekemään tätä hom-
maa enää ikinä uudestaan.

Kumimaalin poiston jälkeen hopean värin
ominaisuudet paljastuivat, eli lähinnä jokai-
sen vuorollaan autoa maalanneen maalarin
ruiskusta suihkitut eri hopean sävyt. Toki au-
toja yhtään maalanneet tietävät sen tosisei-
kan hopeasta, että ei oo heleppoo.

Näillä kuitenkin menttiin pari kesää fi-
listellen ja autoon tutustuen. Samalla har-
raste- ja työpaikaksi valmistui uusi hyvin

harrastamistakin palveleva halli, jonka sotke-
miselle pyhitetyn osion neitsytprojektiksi tä-
mä S2 valikoitui.

Halusin tehdä pohjat itse ja opetella sa-
malla kuviot. Hommaa ja nuolemista oli niin
älyttömästi, että maalauksen hintalappu oli-
si noussut kohtuuttomaksi, ja kun tilatkin oli
tehty tätä varten, niin miksi ei.

Auto purettiin pitkälle ja siitä poistettiin
paljon jälkiasenteisia ruosteita, vaikka kuu-
leman mukaan tilanne olisi voinut olla pa-
hempikin. Peltiä ei tarvinnut kuitenkaan
lisätä, mutta ruosteeksi muuttunutta poistet-
tiin senkin edestä.

On sitä nyt sen verran korjailtu, että seu-
raavalle jää ainakin epoksia, jos pelti on ke-
rennnyt livohkaan alta, toteaa Juuso hymyn
virne kasvoillaan.

Parin viikon intensiivisen hieromisen jäl-
keen naapurin Tuomo ruiskutti auton Juuson
omin silmin valitsemalla, alun perin Alfa vä-
rikartasta löytyneellä sävyllä, joka oli kaik-
kein lähimpänä Audin Kristallsilberia. Kattoa
ei maalattu, sillä se oli riittävän hyvässä kun-



Hyväkuntoinen Platinum Silver -värinen sporttisista on harvinainen ja sopii erittäin hyvin yhteen hopeisen pintavärin kanssa. Harvassa ovat näin hienokuntoiset vakiosisustat tältä aikakaudelta.



Osa on toki poistunut luonnollistakin tietä pitkin kaiteisiin ja lyhtypylväisiin.

nossa, ja samalla säästettiin tiivisteiden ym. pisteosien purkamiselta, niitäkään kun ei tahdo enää löytyä helposti.

– Viimeisen silauksen ja helpotuksen puhtaana pitämiseen maalipinta sai noin vuoden päästä maalauksesta, kun pinnat suojattiin bCare autofiksaamon toimesta Ceramic Pro:n tuotteilla.

Sisustan kanssa oli paljon hommaa: sitä retusoiitiin, puunattiin ja putsattiin varmaan suhteessa kaikista eniten. Penkeissä taisi oikeasti olla 27 vuoden muistot hikisistä mökimätkoista.

Tällä värillä ei myöskään tahdo saada oikein varaosia ja kaikkea piti kohdella tosi varovasti. Kyllä siitä tuli lopulta ihan siisti, ja joku joskus kysyi, että verhoilinko sisustankin uudestaan.

1 / 306

'Tietäjät tietää' tuntuu pitävän erityisesti paikkansa kun puhutaan S2 Sedaneista. Harva nimittäin tietää kertomatta kyseisen mallin harvinaisuutta. Kyseessä on valmistusmäärien valossa tarkasteltuna yksi harvinaisimmista sarjavalmistetuista Audeista, sillä edelle kirmaa vain legendaarinen Sport Quattro, 214 kpl.

306:sta valmistetusta S2 Sedanista on maailmanlaajuisesti jäljellä joidenkin arvioiden mukaan enää vain sata autoa. Arvostus vuosituhaten vaihteen ensimmäisellä vuosikymmenellä oli jostain syystä varsin pientä, ja pelkästään länsinaapurissa näitä pilkkottiin milloin minkäkin projektin elimenluovuttajaksi. Osa on toki poistunut luonnollistakin tietä pitkin kaiteisiin ja lyhtypylväisiin.

Oman lisämausteensa tarinaan tuo myös

se, että kaikki autot olivat tehdastilauksellejä, eli niitä ei ole voinut sattumalta ostaa piirimyyjän hallista. Juuson auto on tilattu uutena Stuttgartiin Autohaus Weeberiin ja ostajana on ollut muuan Professori Huber. Sattumalta samanniminen ja samaa tittelä kantava herra on tehnyt pitkän uran Mercedes-Benzin palveluksessa, ja häntä pidetään mm. yhtenä modernin ABS -järjestelmän keksijöistä.

Täyttä vahvistusta yhteydelle ei ole selvityksistä huolimatta saatu, mutta hauskan tarinan siitä kuitenkin saa. Tämän auton kohdalla rareiteettiä lisää myös silver-on-silver -väritus, joka on tässä korissa vähintäänkin täysi kymppi.

– Hopeisia Sedaneita interwebin syövereistä löytyy muutamia, mutta Platinum Silver -sisustalla ei ole vielä osunut silmään yhtäkään, Juuso tuumaa ja jatkaa samalla tarinaa beigellä sisustalla varustettujen metallivihreiden Sedanien pappamaisuudesta. Sellaisesta kun ei saa sportti-auton mielikuvaa millään.

Kultaisella 90-luvulla Audi ajatti useampaa autoa Super Tourenwagen Cupissa Euroopassa, ja nämä autot olivat hopealla pohjavärillä. S2 ei kuitenkaan ollut näiden luokitteluauto, vaan vaparimootorilla varustettu tylsäkö Audi 80 Competition, mikä ei kuitenkaan estänyt tekemästä parempaa vedosta luokittelumallista, ja se onkin Juuson mukaan ollut tämän projektin tavoitteena.

LIPPAA, LÄPPÄÄ JA JARRUJA

– Olen aina tykännyt BMW E30 M3 Evoista ja niiden luokittelumallien aero-osista, ja vähän samaa fiilistä oli myös Audin Competition-

luokitteluosissa. Gurney-flap takaspoilerin jatke on lainattu tähän autoon nimenomaan M3-Evosta.

Tallissa vieläkin asennusta odottava Compen etulippa on Audin tehtaan luokittelupaketista. Paketissa tulee myös takaspoilerin lippa ja takaspoilerin jatkot, mutta ne eivät sopineet omaan silmään, joten jäivät talliin.

Jo Juusolle tullessaan ihan järkevillä alustaspekseillä varustettuun peliin ei tarvinnut liiaksi sotkeutua, Porschen jarrut kun löytyvät melkein jokaisesta vanhasta Audista. Onneksi kuitenkin jokaisessa vanhassa Porschessa ei ole Audin jarruja. Paikallaan olleet vähän muhkummat 964:n satulat saivat kuitenkin väistyä vanteiden ET:n kannalta anteeksiantavampien 996:n vastaavien tieltä.

Samalla uusittiin eteen A8:sta lainatut Zimmermanin valmistamat rei'itetyt levyt paloineen ja taakse tehtiin sama operaatio uusine satuloineen. KW:n tolpat vaimentavat iskuja, ja alusta on puslitettu uudestaan alumiinisina ja uretaanisin puslin. Näiden kaverina toimii Neuespeedin-vakaaja.

– Audi Clubin ratapäivillä KymiRingillä ajoin muutaman kierroksen, ja menihän se ihan kivasti ottaen huomioon, että eihän tällainen ole oikeasti rata-ajoon edes tehty. Sellaiset autot, joissa moottori on takana, sopivat siihen hommaan paremmin. Tämä taas sopii paremmin kadulle ja mutkateille.

DAYTONAT

Vannehommaa pyöriteltäessä vaihtoehtoja oli lukuisia, osa itse keksittyjä ja osa pöllittyjä ideoita – vai ovatko kaikki ideat nykyaikana pöllittyjä? Juuso miettii.



S-mallit tunnistaa muun muassa valkoisista mittarinpohjista. Näitä ei näe enää nykyautoissa.



20-venttiillinen 2,2-litrainen 5-sylinterinen turbomoottori ei juuri esittelyä kaipaa. Tämä mosa on se, josta 80-luvun rallimaailman eargastinen ääniraita on peräisin.

SPEKSIT

MOOTTORI

2.2 20VT ABY, RS2 pakosarja, TFSI-puolakonversio, Erikoismoottori.fi -softa, Cobra cat-back

VOIMANSIIRTO

Vakio, Sachs SRE -kytkinasetelma

ALUSTA

KW Variante 1, lukuisia uretaanisä ja alumiinisä puslia, Neuespeed-takavakaaja

JARRUT

Edessä Porsche 996, takana vakiot, teräspunosletkut

VANTEET JA RENKAAT

Kaksiosaiset Rial Daytona Race -vanteet 8,5 x 18", Continental Sport Contact 3 215/35-18" renkaat

KORIMUUTOKSET

Less is more Gurney Flap, Sacex Heckblende

SISUSTA

Siisti harmaa, radio, hiilikuitulistat

KIIKOKSET

Paljon tässä on ollut porukkaa enemmän tai vähemmän apuna, osa ideoimassa ja osa jopa ojentelemassa työkaluja. Kiitokset satunnaisessa järjestyksessä ainakin: Jaakko, Tuomo, Pertti, Anssi Rintala, Kuusiston Timppa, Iskä, Lassi, Vuoren Ville, Veljekset Miettinen Hannu ja Anssi, Heimon Jukka ja tietysti, koska kaiken takana on nainen, niin kiitos meidän rouvalle

OMISTAJA Juuso Suonio

Ammatti	Autokauppias
Instagram	@hassuj

- Ihan alkuun mietin, että Azevin A:t näyttäisivät hyvälle, mutta kun ei niitä tahotonut oikein olla saatavilla, tuli hankittua kokeeksi leveät LM replicat, ja sitten hankin 18-tuumaiset A8 Avukset, joilla olisi saanut aika briliantin OEM-lookin. Seuraavaksi mietin OZ Futuroita, mutta päädyin kuitenkin Rial Daytona Raceihin koossa 8,5 x 18", joille kietäistiin 215/35 Continentalin nahat.

Daytona Raceista tykkäsin, koska ne ovat tavallaan kliseisen Lemmarin näköiset, mutta riittävän erilaiset ollakseen erilaiset, ja valinta osui kyllä nappiin. Jälkikäteen sitä mietti, että ei kai tätä olisi voinut mitenkään muutenkaan tehdä, vai mitä Jape?

- No, Jape sanoo joo, koska Rialit on jees, varsinkin kun ne purkautuvat eri tavalla kuin LM. Rialesta irtoaa lippa siinä missä LM:istä keskiö, kaksiosaisia kun ovat molemmat.

VALMISTA TULI

- Auton valmistuttua pandemia teki siinä mielessä tepposet, että kesällä 2020 ja 2021 oli tarkoitus kiertää tällä tapahtumia, mutta valitettavasti kesän 2020 tapahtumat loistivat poissaolollaan. Viime kesänä tuntui, että joka viikonloppu, kun olisi ollut kiinnos-

tavaa eventtiä tiedossa, oli aina jotain päällekkäistä hommaa kalenterissa.

Onneksi päästiin kuitenkin heinäkuun loppussa piipahtamaan Cars & Coffee -miitissä Kuopiossa Iso-Kallan Panimolla. Tuolla reissulla oli myös mukava tutustua kanssaharrastajiin. Iso käsi siitä siis matkaseuralle ja tapahtuman järjestäjille.

Auton osalta tulevaisuuden suunnitelmia ei juuri ole, sillä hyvää on vaikea parantaa paitsi vaihtamalla aihiota? Tämän auton kohdalla kun kaikki suunniteltu on tehty, ja toisaalta myös aihion harvinaisuus ja haluttu OEM+ -tyyli asettaa omat rajoitteensa.

Ehkä sitä voisi pilkkoa ja kehittää vielä, jos aihio olisi tusina-Coupe tai swappi-Sedani. Tämän yksilön kohdalla ollaan harrastajalle harvinaisessa ja jopa onnellisessa tilanteessa, kun projekti on ihan oikeasti saatu valmiiksi.

Juuson seuraavat projektit, Porsche 911 ja VW Golf MK2 G60, tulevatkin jatkossa saamaan aiempaa enemmän huomiota osakseen.

Tulevaisuus näyttää, säilyykö auto Muuramen miehen kokoelmassa, vai pääseekö se jonkun toisen harrastajan iloksi.

