

Dovršenost tehnike

Pri Audiju so držali obljubo. Brezstopenjski samodejni menjalnik, ki so ga najprej ponudili v različici z 2,8-litrskim bencinskim motorjem, je zdaj na voljo tudi z dizelskim motorjem in vse kaže, da se sloves, ki si ga je Audi pred leti priboril z razvojem dizelskih motorjev, zdaj seli še na področje razvoja menjalnikov.



FOTO: UROŠ POTOČNIK

V modelu A6 namreč kupec lahko izbira kar med štirimi različnimi menjalniki: dvema ročnima, tj. pet- in šeststopenjskim, ter dvema samodejnima, Tiptronicom in Multitronicom. Posebnost slednjega se skriva v variatorju ali z drugimi besedami: namesto zobnikov pri Multitronicu to delo opravljata dva para kolutastih stožcev, ki se pogrezata, oziroma odmikata in tako ustvarjata najugodnejše razmerje za prenos moči. Čar Audijevega brezstopenjskega menjalnika pa ni le v kolutastih stožcih, saj so na podoben način zgrajeni vsi brezstopenjski menjalniki, ampak v verigi, ki je nadomestila klinasti jermen. Je mnogo trpežnejša, saj se v življenjski dobi avtomobila obrabi komaj za nekaj mikrometrov, predvsem pa trdnjša, saj je sposobna prenesti mnogo večje obremenitve kot klasični kovinski klinasti jermen. To so pri Audiju sebi in vsem drugim najprej dokazali v modelu A6 2.8, zdaj pa so Multitronic preselili še v model A6 2.5 TDI. Seveda za začetek v šibkejšo različico s 110 kW/150 KM in 310 Nm navora, kar pa pomeni, da mora omenjena veriga v najbolj kritičnih trenutkih prenašati 30 Nm

več navora kot pri bencinskem motorju. In priznati je treba, da ji to ne povzroča večjih težav. Tako kot vozniku ne. Shema pretikanja, oziroma pomikanja prestavne ročice, je namreč natančno takšna kot pri različicah s samodejnim menjalnikom Tiptronic.

Šestvaljni dizelski motor, ki za razliko od svojih najnovejših tekmecev ne ponuja skupnega voda, se v hladnih jutrih oglasi precej glasno, toda izdatno zvočno izolirana potniška kabina poskrbi, da voznika in potnikov to ne zmoti. Prehod iz položaja P v D je povsem preprost in vse, kar ta Audi od voznika zahteva, je le še ukaz desne noge, ki ga sprejme stopalka za plin. Kot je za večino limuzin tega razreda značilno, tudi pri tem Audiju kombinacija teže, luknje, ki jo povzroča turbinski polnilnik, ter računalniško krmiljene sklopke na začetku ne omogoča dovolj suverenga speljevanja, zato vam izsiljevanje prednosti odsvetujemo. Je pa mogoče elektronično, ki skrbi za to, da menjalnika ne trpinčimo po nepotrebnem, pretentati s sinhroniziranjem leve noge, ki skrbi za doziranje stopalke za zavoro, in desne, ki to opravlja na stopalki za plin. S časovno pravilnim

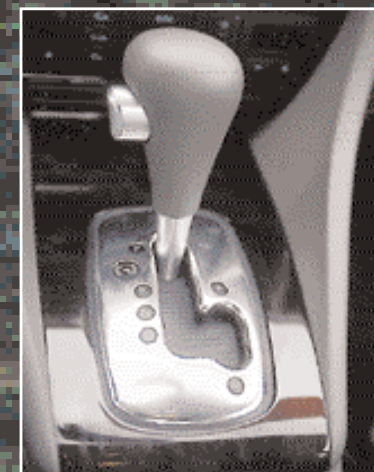
doziranjem plina in popuščanjem zavorne stopalke se namreč tudi ta Audi lahko zelo živahno premakne z mesta. Kako živahen je v resnici, pa lahko ugotovite le na cesti. Prednost brezstopenjskega menjalnika namreč ni le v nižji porabi goriva, temveč tudi v boljših zmogljivostih. In to smo ugotovili tudi na naših meritvah, saj je bil pospešek pri ročnem pretikanju za dve desetinki slabši kot v brezstopenjskem načinu prenosa moči. Bodo pa ljubitelji živahnejšega načina vožnje tudi ročnega pretikanja zelo veseli. Še toliko bolj, če bodo pripravljeni doplačati nekaj več kot 100.000 tolarjev in bodo to delo opravljali prek stikal na trikrakem volanskem obroču, saj je sprehajanje po šestih prestavah, programiranih in shranjenih v spomin računalnika, resnično izjemno hitro.

Ni kaj, Multitronic lahko resnično označimo kot dovršenost tehnike, saj hkrati ponuja tako brezstopenjski kot ročni šestopenjski način pretikanja, ob tem pa zagotavlja še boljše zmogljivosti in nižjo porabo. In to zdaj dokazuje tudi v kombinaciji z dizelskim motorjem.

Matevž Korošec



Za doplačilo si je mogoče omisliti tudi trikraki volanski obroč s stikali za pretikanje.



Shema pretikanja je prav takšna kot pri Tiptronicu.

Po prenovi se A6 zadaj baha z dvema velikima izpušnima cevema.



Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - dizel z neposrednim vbrzgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 78,3 × 86,4 mm - gibna prostornina 2496 cm³ - kompresija 19,5 : 1 - največja moč 114 kW (155 KM) pri 4000/min - največji navor 310 Nm pri 1400-3500/min - ročična gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrzgi (Bosch VP44) - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - brezstopenjski menjalnik (CVT), šest elektronsko predhodno določenih prestavnih razmerij - prestavna razmerja I. 2,400; II. 1,472; III. 0,963; IV. 0,670; V. 0,500; VI. 0,395; vzratna 2,400

Voz in obesa: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obesa, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD

Mere, zunanje: dolžina 4796 mm - širina 1810 mm - višina 1453 mm - medosna razdalja 2760 mm - kolotek spredaj 1540 mm - zadaj 1569 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina 1750 mm - širina 1510/1465 mm - višina 930-990/910 mm - vzdolžnica 900-1140/930-680 mm - prtljažnik (normno) 551 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1590 kg - dovoljena skupna masa 2140 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,6/6,9 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	
0-60 km/h: 4,0 s	kazalec na: resnično:	
0-80 km/h: 6,4 s	60	56,6 km/h
0-100 km/h: 9,6 s	80	76,3 km/h
0-120 km/h: 13,9 s	100	94,8 km/h
0-140 km/h: 19,4 s	120	113,0 km/h
0-160 km/h: 27,6 s	140	131,3 km/h
1000 m z mesta: 31,2 s	160	148,5 km/h
(166 km/h)		

Največja hitrost:

215 km/h (D. prestava)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Zavorna pot:

od 150 km/h: 91,2 m

od 100 km/h: 40,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,2 l/100 km

Najmanjše povprečje 9,6 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.	TT = 11 °C
50 km/h 58 57 57	p = 1020 mbar
90 km/h 65 64 63	rel. vl. = 70 %
130 km/h 70 69	Stanje števca:
Prosti tek 36	8257 km
	Gume: Dunlop SP Sport 8000 E

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Tiptronicovo mesto je zdaj prevzel Multitronic. Namesto samodejnega slednji ponuja kar brezstopenjski prenos moči. To pa še ni vse! V kombinaciji z njim so tudi zmogljivosti boljše in poraba nižja. Torej so besede, da deluje odlično, tudi v kombinaciji z dizelskim motorjem, povsem odveč.

- delovanje menjalnika v brezstopenjskem načinu prenosa - šestopenjski ročni način pretikanja in hitro odzivanje menjalnika - zmogljivosti - udobje - lega na cesti - končna obdelava	- hladen motor se oglasi precej glasno - v prvih trenutkih je speljevanje precej neprepričljivo - cena
--	--

CENE (Porsche Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	8.172.852
TESTNO VOZILO:	9.751.662