

Čistokrven športnik sicer ni, vendar pa je lega na cesti zanesljiva.

Nova tehnologija



»Napredek s pomočjo tehnike,« so pri Audiju oglaševali svoje izdelke. To so bile več kot besede. Multitronic je ta hip najnaprednejši brezstopenjski samodejni menjalnik. Vozi se v A6.

V Audiju se imenuje multitronic, gre pa za enako konstrukcijo kot pri ostalih menjalnikih z nenehno spremenljivim prestavnim razmerjem. Med dvema jermenicama, ki ju sestavljata osno pomični, konusno oblikovani plošči, teče veriga trapeznega preseka iz jeklenih elementov. Ko se posamezni plošči ene jermenice stiskata, porivata verigo proti obodu, na drugi strani pa plošči druge jermenice sočasno s razpiranjem dovoljujeta verigi, da teče globlje v notranjosti. Prestavno razmerje med vhodno in izhodno gredjo

matika. Pa ne vsakdanja, so si mislili pri Audiju in sledili vzgledu DAF-a iz petdesetih let ter nekaterih manjših avtomobilov iz začetka devetdesetih ter A6 namenili menjalnik CVT.



Definicijo potovalnega stroja: velik, udoben in varen.

se tako nenehno spreminja, in sicer v razmerju od 1 : 2,1 do 1 : 12,7. Če veriga na jermenici, nameščeni na pogonski gredi, teče po majhnem obodu, na gnani gredi, ki prek polgredi poganja tudi prednji kolesi, pa po velikem obodu, je prestavno razmerje podobno kot v najnižji prestavi pri klasičnem menjalniku (namenjeno speljevanju in počasni vožnji), če je obratno, pa podobno kot v najvišji prestavi (namenjeno doseganju največje hitrosti).

Prednosti so torej na dlani. Zaradi neskončnega števila prestavnih razmerij med obema skrajnima vrednostima so lahko motorni vrtljaji vedno v optimalnem območju in ponujajo najboljši izkoristek. Vsaka majhna sprememba v načinu vožnje takoj povzroči tudi spremembo prestavnega razmerja in vse je spet v najboljšem redu. Tako teorija. V praksi pa smo menjalnik CVT do zdaj poznali po tulečem motorju, kar je dajalo vtis, da je voznik popolnoma nevesč upravljavanja s sklopko, po zanič pospeških in slabih voznih zmogljivostih. Do zdaj.

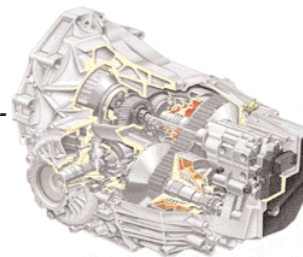
Multitronic je zasnovan tako, da jeklena veriga skoraj ne drsi. Za ustrezen pritisk na pomični jermenici skrbi dvokrožni hidravlični sistem, ki je računalniško nadzorovan, zaradi majhnih količin olja pa se hipno odzove na ukaze. Druga velika prednost je elektronsko vodena večlamelna sklopka v oljni kopeli. Ostali menjalnik CVT se namreč morajo, tako kot klasični samodejni menjalnik, zadovoljiti s hidravlično sklopko s pretvornikom navora, ki pa ne deluje v trenutku, kar povzroča izgube. Poleg tega se lahko večlamelna sklopka zaradi elektronske podpore prilagaja načinu vožnje in omogoča počasno speljevanje na spolzkih tleh, ali pa ostro, športno speljevanje.

Audijevi inženirji so dobili nalogo, naj razvijejo menjalnik, ki bo omogočal boljše pospeške od ročnega in manjšo porabo goriva, da o običajnih samodejnih menjalnikih sploh ne izgubljam besede.

Med vožnjo se multitronic resnično izkaže. Speljevanja so mehka, in hitra, brez kakršnegakoli cukanja. Pri pospeševanju hitrost narašča skladno z motornimi vrtljaji, in to takoj, ko voznik pritisne na stopalko za plin. Neprijetnih, konstantnih visokih vrtljajev ni, razen pri polnem pospeševanju, ko se stopalka sreča z avtomobilskim dnem in tam tudi ostane. Pa še takrat občutek ni neugoden, motorni zvok je dovolj zaduščen, da ne moti potnikov. Čakanja, da menjalnik pri pospeševanju najde ustrezno, nižjo prestavo, kar je značilno za navadne samodejne menjalnik, ni. To je še posebej pomembno pri prehitovanju. Lotevate se ga lahko brez bojzani, da bo avtomobil vaše ukaze prevedel v pospeške z nekajsekundno zakasnitvijo. Menjalnik zna tudi vzdrževati prestavno razmerje, tako da pri športni vožnji motor

zavira in se na splošno prilagaja voznikovega načinu vožnje. Za tiste, ki nikakor ne morejo brez ročnega prestavljanja, pa ponuja dodatno kulislo s šestimi določenimi prestavnimi razmerji. Prestavljanje je mogoče tudi z gumboma na volanu (za doplačilo), poteka pa hitro in mehko. Kot je že navada pri samodejnih menjalnikih s funkcijo tiptronic, tudi tukaj računalnik preprečuje, da

Ustroj menjalnika: lepo je vidna jeklena veriga med dvema pomičnima jermenicama.



Prestavna ročica z dvema kulisama: v desni je mogoče ročno pretikanje med šestimi fiksni prestavnimi razmerji.

bi prestavili v prenizko prestavo, kot bi bilo zdravo za motor, in samodejno prestavi navzgor, če vrtljaji zaidejo v rdeče polje, oziroma navzdol, če grozi, da bo motor ugasnil.

Z zanimanjem smo na naš testni avtomobil pripeli merilne naprave, da bi se prepričali, ali je multitronic res hitrejši od ročnega menjalnika. No, merilno kolo tega ni potrdilo, pospešek do 100 km/h je bil za 3 desetinke sekunde slabši (8,7/8,4). Razlika je praksi skoraj zanemarljiva, zato pa se je multitronic odrezal precej bolje od navadnega samodejnega menjalnika. Drugi veliki test je multitronic preстал še bolje. S povprečno porabo 12,3 litra je bil za 0,8 litra varčnejši od enakega avtomobila z ročnim menjalnikom in kar za 1,3 litrov boljši od tistega s samodejnim. Glede na to, da ponuja še več udobja, je rezultat resnično spoštovanja vreden.

Multitronic je z vrhunsko tehniko, z magnezijem v ohišju in s prepričljivimi voznimi lastnostmi boljša izbira kot navadni samodejni menjalnik. Pri Audiju se tega očitno zavedajo. Zdaj lahko samo upamo, da se bo v njihovi prodajni paleti razširil še hitreje kot virus »I LOVE YOU«! *Boštjan Jevšek*

Tehnični podatki

Motor: 6 -valjni - 4-taktni - V-90°, bencinski, nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 82,5 × 86,4 mm - gibna prostornina 2771 cm³ - kompresija 10,6 : 1 - največja moč 142 kW (193 KM) pri 6000/min - največji navor 280 Nm pri 3200/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen/veriga) - po 5 ventilov na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic) - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 6,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - brezstopenjski menjalnik (CVT), s šestimi predhodno definiranimi prestavami - prestavna razmerja I. 2,662; II. 1,580; III. 1,089; IV. 0,837; V. 0,608; VI. 0,438 vzvratna 2,662 - diferencial 4,778 - gume 205/55 ZR 16 (Dunlop SP Sport 8000 E)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, s pomožnim okvirjem spredaj - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, stabilizator, teleskopski blažilniki - dvo-krožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBV - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4796 mm - širina 1810 mm - višina 1452 mm - medosna razdalja 2760 mm - kolotek spredaj 1540 mm - zadaj 1569 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** dolžina 1720 mm - širina 1500/1460 mm - višina 950-1020/950 mm - vzdolžnica 910-1150/670-910 mm - prtljažnik (normno) 551 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 1500 kg - dovoljena skupna masa 2080 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,1 s - poraba goriva (ECE) 14,3/7,1/9,7 l/100 km (neosvinčeni bencin)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika	hitrosti:
0-60 km/h: 4,6 s	6,3 s	kazalec na: resnično:
0-80 km/h: 6,3 s	60	55,9 km/h
0-100 km/h: 8,7 s	80	75,3 km/h
0-120 km/h: 11,9 s	100	93,6 km/h
0-140 km/h: 16,2 s	120	111,6 km/h
1000 m z mesta: 30,0 s	177 km/h	

Največja hitrost:

232 km/h (V, prestava)

Prožnost:

meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

od 150 km/h: 93,9 m

od 100 km/h: 38,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 12,3 l/100km

Najmanjše povprečje 10,2 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.		T = 19 °C
50 km/h 56 56 55		p = 1020 mbar
100 km/h 62 62 61		rel. vl. = 42 %
150 km/h 71 67 67		
Prosti tek 36		

KONČNA OCENA

Razmišljanja so odveč. Multitronic je edina prava izbira za Audi A6 2.8. Zadovoljil bo širok krog voznikov, od tistih bolj športno nastrojenih do uglajenih in udobju zapisanih. Vse skupaj brez kompromisov! Kar pripravite tistih 13.000 tolarjev, kolikor je treba doplačati v primerjavi z navadnim samodejnim menjalnikom. Splača se!

- ✓ dobri pospeški
- ✓ uglajeno delovanje menjalnika brez zdrsavanja
- ✓ hipno odzivanje na voznikove ukaze
- ✓ majhno porabo goriva
- ✓ prostorna karoserija
- ✓ zmogljive zavore
- ✗ motor pri polnem pospeševanju skozi teče z najvišjimi vrtljaji
- ✗ neudobno podvozje na kratkih grbinah
- ✗ prevelika nagibanja v ovinkih

CENA: 7.972.300 SIT (Porsche Slovenija)