
Effizienz im Getriebe

Die Schalt- und Automatikgetriebe von Audi arbeiten hocheffizient. Unabhängig von der Bauart sind sie mit hohem Aufwand auf geringe innere Reibung optimiert, zudem zeichnen sie sich durch eine große Spreizung aus.

Der Begriff Getriebespreizung bezeichnet den Übersetzungsbereich des Getriebes, also das Verhältnis zwischen der kleinsten („kürzesten“) und der größten („längsten“) Übersetzung. Eine große Spreizung erlaubt sportliche Beschleunigung in den unteren Gängen ebenso wie niedrige Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Die verlängerten Übersetzungen in den oberen Gängen harmonisieren exzellent mit den modernen TDI-, FSI- und TFSI-Motoren von Audi, die bereits aus niedrigen Drehzahlen starken Durchzug bieten. Dieses „Downspeeding“ führt unmittelbar zu einem geringeren Verbrauch.

Bei vielen Modellen von Audi sind die Getriebe in das innovative Thermomanagement eingebunden. Sobald der Motor genug Kühlwasser erwärmt hat, öffnet sich ein Ventil im Kreislauf, und das heiße Wasser strömt an den Getriebeölkühler weiter – das senkt die Reibungsverluste durch kaltes Öl. Alle Getriebetypen von Audi sind in der Lage, mit den Start-Stopp-Systemen zu kooperieren, auch damit zahlen sie auf das Effizienzkonto ein.

Die multitronic[®], die Siebengang S tronic und die Achtstufen-tiptronic können auf die Streckendaten des Navigationssystems zugreifen. So beziehen sie nahende Kurven in ihre Schaltstrategie ein, auf einer kurvigen Straße wechseln sie nicht unnötig zwischen den Gängen hin und her.

Bei der Kardanwelle, welche die Kräfte an die Hinterachse leitet, betreibt Audi in vielen Fällen konsequenten Leichtbau. Als Verbindung mit dem Mittendifferenzial dient bei Modellen wie dem A8 eine Verrastung mit einer Klemmverbindung. Gegenüber der traditionellen Flanschverschraubung spart diese Lösung 1,3 Kilogramm Gewicht.

Stand: 2011