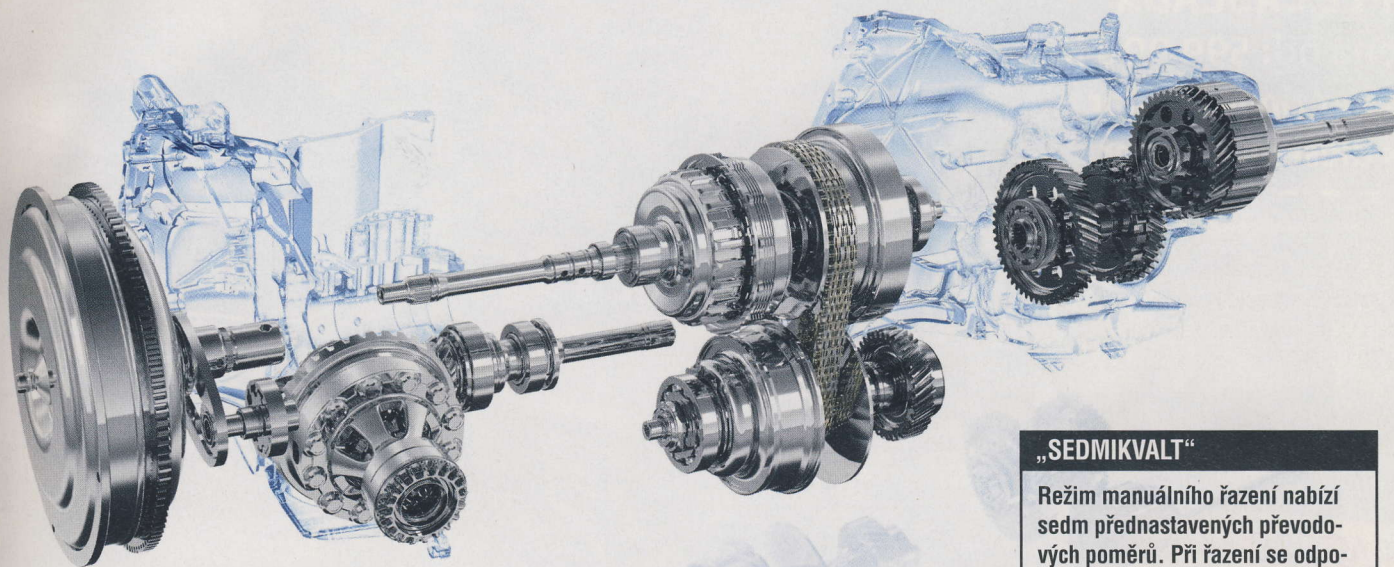


DVA A VÍCE V JEDNOM

Bezestupňová převodovka, CVT, variátor, či jak chceme této konstrukci převodového ústrojí říkat. Mnoho motoristů ji má spojenou s malými motocykly/skútry nebo s ní nemá moc dobré zkušenosti při použití v automobilu. **SUBARU VŠAK CVT UMÍ. NEVĚŘÍTE?**



„SEDMIKVALT“

Režim manuálního řazení nabízí sedm přednastavených převodových poměrů. Při řazení se odpovídajícím způsobem řídí chod motoru pro nejrychlejší a nejhladší změnu převodového stupně.

Japonská automobilka Subaru nyní na trh poprvé uvádí model s pohonným ústrojím kombinujícím naftový motor boxer diesel a převodovku s plynulou změnou převodů Lineartronic. Konstrukční zvolili upravenou verzi převodovky Lineartronic uzpůsobenou pro distribuci vyššího točivého momentu, produkovaného naftovým motorem. Výhody použití této kombinace převodovky a motoru spočívají v tom, že umožňuje hladkou akceleraci při zachování stabilních otáček

40 000 Kč

PŘÍPLATEK ZA LINEARTRONIC U MODELU OUTBACK

Toto řešení tak kompenzuje typicky úzké využitelné pásmo otáček naftových motorů, kvůli kterému jsou řidiči nuceni častěji řadit. **SYSTEM VOLÍ OPTIMÁLNÍ PŘEVODOVÝ STUPEŇ Z NEOMEZENÉHO POČTU PŘEVODOVÝCH POMĚRŮ**, které variátorová převodovka nabízí.

Při běžné jízdě v režimu „D“ se systém chová jako běžná bezestupňová převodovka, ovšem po razantním sešlápnutí plynového pedálu se ústrojí

automaticky přepne do režimu řazení „virtuálních“ převodových stupňů (viz tabulka), které jsou pevné, aby akcelerace probíhala obdobně jako u běžných automatických převodovek. Skokové zvýšení či snížení akustické intenzity motoru, ztelná změna působících sil, pokles či vzestup ručičky otáčkoměru v souladu se změnou převodového poměru, vše je jako u klasické automatické či manuální

převodovky.

Pro nové využití/zástavbu byla u převodovky Lineartronic zesílena převodová skříň i měnič točivého momentu, řetěz s krátkou roztečí zajistil zvětšení rozsahu převodových poměrů za účelem snížení otáček motoru při vyšších rychlostech. Kratší rozteč řetězu má také pozitivní vliv na snížení vibrací produkovaných během otáčení řetězu a řemenice, což se odrazilo v nižší provozní hlučnosti ústrojí. Vše je pak řízeno novým elektronickým „mozkem“ s adaptivní logikou.

Věra Petrů Vostrá

NOVÝ TYP ŘÍZENÍ PRO VOLBU PŘEVODOVÉHO POMĚRU

	Adaptivní řízení	Cíle
1	Režim řazení „virtuálních“ převodových stupňů	V případě silného sešlápnutí plynového pedálu se systém řazení automaticky přepne z režimu variátorové převodovky do režimu s řazením virtuálních převodových stupňů. Majitel vozu tak využívá výhody hladkého chodu variátorové převodovky, ale současně i jízdní „kvality“ poskytované běžnou převodovkou s řazením převodových stupňů.
2	Řízení převodovky při jízdě do kopce	Převodovka automaticky podřazuje při jízdě do kopce v závislosti na sklonu vozovky a rychlosti vozidla, aby nedocházelo k nežádoucímu „podtáčení“ motoru.
3	Řízení převodovky při jízdě z kopce	Převodovka automaticky podřazuje při jízdě z kopce v závislosti na sklonu vozovky a rychlosti vozidla, aby byla zajištěna dostatečná síla brzdění motorem.
4	Brzdění a držení převodového stupně při průjezdu zatáčkami	Pokud řidič intenzivně používá brzdy, systém dokáže rozpoznat, že si majitel přeje sportovní styl jízdy – v takovém případě přepíná do režimu s řazením virtuálních převodových stupňů. Kvůli co nejsnazší akceleraci na původní rychlost systém při zpomalování podřazuje o jeden stupeň a během průjezdu zatáčkou nechává podřazeno.
5	Koordinace točivého momentu při řazení nahoru	Při řazení nahoru za plného sešlápnutí plynového pedálu je použito koordinované řízení točivého momentu (týká se řazení virtuálních převodových stupňů v režimu „D“ a režimu ručního řazení). Výsledkem jsou rychlé a hladké změny převodových stupňů.