



MEDIA INFORMATION

4. märts 2008

Chevrolet Epica: uus kuuekäiguline automaatkäigukast

- Väiksem kütusekulu ja paremad sõidumadused
- Saadaval koos kõigi kolme mootoriga

Zürich/Genf. Töötab nagu kellavärk: Chevrolet Europe'i mudelivaliku tippsedaanile on nüüd saadaval täiesti uus kuuekäiguline automaatkäigukast. Epica pakub suure keskklassi ruumikust ja sõidumugavust oluliselt madalama hinnaga. Chevrolet' pühendumust kinnitab uus käigukast, mis on saadaval koos kõigi kolme mootoriga (2.0 L/143 hj, 2.5 L/156 hj, 2.0 D/150 hj).

Chevrolet Europe'i kuuekäigulise automaatkäigukasti muljetavaldav ülekandearv 6.14:1 optimeerib mootorikasutust ja võimaldab suurtel kiirustel väiksemat kütusekulu võrreldes harilike neljakäiguliste automaatkäigukastidega. Lisaks kindlustab see käikude sujuva, jõnksudeta vahetamise nii üles kui alla.

Tänu kuuendale kiirkäigule on uue käigukastiga varustatud Epica 2.5 kütusekulu stabiilse 90–120 km/h kiiruse puhul 15 protsenti väiksem kui varasema, viiekäigulise käigukastiga. Uus käigukast parandab ka Epica kiirendust 0-40 km/h ja 0-60 km/h kuni 10 protsenti võrra.

Uue käigukasti kuue edasikäigu vahemikud on väikesed. See parandab nii kiirendust kui ka juhitavust. Koos suure peaülekandearvuga võimaldab see ka järsku 4.58:1 esimest käiku, aidates parandada stardikiirendust ning tagades samas head sõidumadused väikestel kiirustel. Tänu väikestele astmetele on kuuenda käigu ülekandearv 0.75:1. "Pikk" kiirkäik vähendab mootori pöörete arvu maanteekiirustel, vähendades seeläbi mootori kulumist ning kütusekulu.

Chevrolet Europe pakub kahte kuuekäigulise Hydra-Matic automaatkäigukasti versiooni: 6T40 kuuesilindrilise ridamootoriga bensiinimootoritele ja 6T45 suurema pöördemomendiga diiselmootoritele. Suuremast käikude arvust hoolimata on mõlemad variandid tavapärase neljakäigulise käigukasti mõõtmetega ning enamikust konkurentidest kompaktsemad. 6T40 pikkus/laius/kõrgus on 341 mm/537 mm/386 mm ja 6T45 pikkus/laius/kõrgus 366 mm/537 mm/386 mm.

Kompaktsus tuleneb osalt käigukasti tipptasemel mehhaanikast, mis muudab käiguvahetuse sujuvamaks ning võtab vähem ruumi. See saavutatakse tänu kolmele satelliidile, kolmele statsionaarsele sidurile ja kahele pöörlevale sidurile.

Kitsas hüperelliptiline hüdrotrafo võimaldas inseneridel käigukasti mõõtmeid veelgi vähendada. Ühe plaadiga läbilõikes ovaalse ketassiduri kasutamine vähendas ka käigukasti kaalu, parandades samas hüdraulikanäitajaid.

Käigukasti sisse on paigaldatud intelligentne 32-bitine käigukasti elektrohüdraulika juhtmoodul (TEHCM), et lihtsustada auto konstruktsiooni. Seade on uputatud käigukastiõlisse, mis kaitseb seda löökide eest ning võimaldab moodulprojekteerimist ja -paigaldust. TEHCM juhib ka käsitsi käiguvahetust (Driver Shift Control – DSC). Juht saab konkreetsetele teeoludele sobiva käigu soovi korral käsitsi valida.

Kompaktne teljele fikseeritud IX Gear hüdraulikapump vähendab müra ja vibratsiooni ning parandab hüdraulikanäitajaid. Elektroonilised tõkked blokeerivad ebaõige käiguvahetuse, mis võiks kahjustada mootorit või muuta auto juhitamatuks.

Tipptasemel DEXRON®-VI käigukastivedelik on viskoossem kui teised turul pakutavad sarnased vedelikud, ning parandab vastupidavust ja stabiilsust veelgi, kindlustades suurema pöördemomendi ja kiirema käiguvahetuse. Ostja jaoks on soodne, et normaalse kasutuse korral ei ole vedelikku vaja käigukasti tööea kestel kordagi vahetada.

Contact:

Nele Normak
General Motors Southeast Europe Ltd.
Eesti ilial
+372 6679 272
mob. +372 52 27 960
nele.normak@ceeurope.gm.com