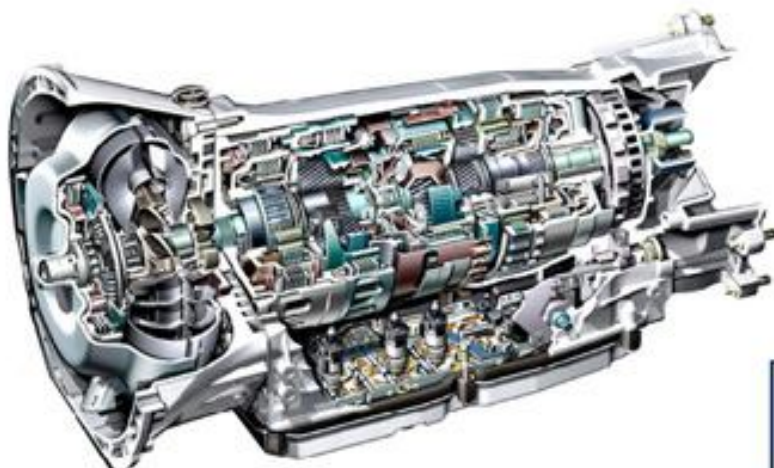


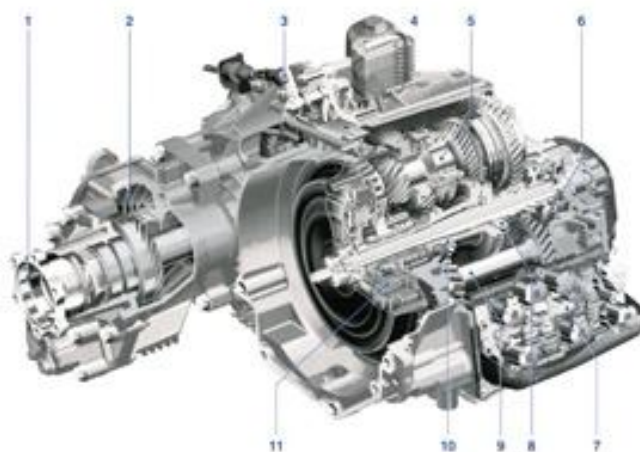
AUT 1

Corso base Cambi Automatici



Cambio a doppio innesto DKG / DCT

Generalità



1. Uscita per ruota anteriore destra
2. Nervature di rinforzo
3. Meccanismo blocco parcheggio
4. Raffreddamento olio
5. Uscita albero 1
6. Ingresso albero 2

7. Modulo elettroidraulico
8. Ingresso albero pompa olio
9. Albero di retromarcia
10. Ingresso albero 1
11. Doppia frizione

Automotive Aftermarket

AA-5433 | © Robert Bosch Spa reserves all rights, even in the event of industrial property rights. We reserve all rights of disposal such as copying and posting on to third parties.



Cambio a doppio innesto DKG / DCT

Ogni sottocambio è costituito sul piano funzionale come un cambio meccanico.

A ogni sottocambio corrisponde un innesto multidisco.

I due innesti multidisco girano immersi nell'olio.

Sono pilotati, aperti e chiusi, dal sistema elettromeccanico in funzione del rapporto da chiudere.

Per principio, si può dire che c'è sempre un sottocambio in presa e che nell'altro sottocambio successivo rapporto è già impegnato il ma che l'innesto è ancora aperto.

Ad ogni rapporto corrisponde un'unità tradizionale di sincronizzazione e di ordine delle velocità di un cambio meccanico.



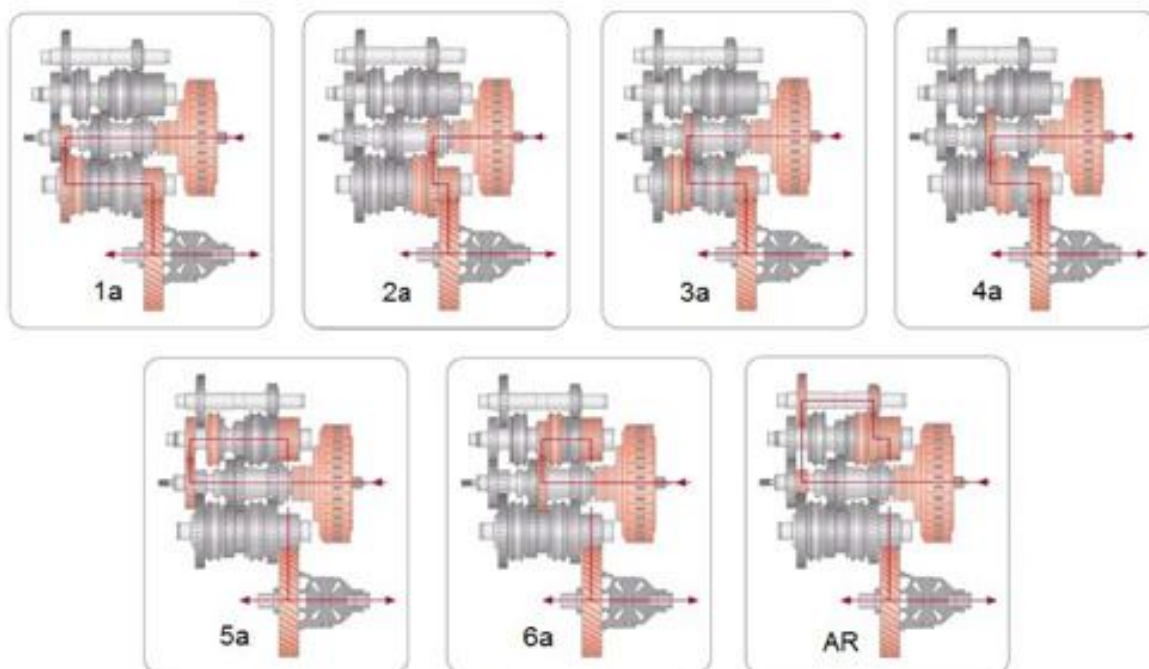
Automotive Aftermarket

AA-5633 | © Robert Bosch Spa reserves all rights, even in the event of industrial property rights. We reserve all rights of disposal such as copying and passing on to third parties.



BOSCH

Cambio a doppio innesto DKG / DCT



Automotive Aftermarket

AA-5633 | © Robert Bosch Spa reserves all rights, even in the event of industrial property rights. We reserve all rights of disposal such as copying and passing on to third parties.



BOSCH

Cambio meccanico automatizzato ASG / AMT

Il cambio robotizzato ha acquistato notorietà quando venne adottato nel 1988 sulla Ferrari di «Formula 1».

Questo tipo di cambio non rappresenta un concetto di trasmissione diverso dal comune cambio manuale che tutti conosciamo: infatti, la base di partenza è un cambio meccanico manuale, in cui tutti i leveraggi (aste e cavi) che permettono al guidatore la selezione delle marce e l'azionamento della frizione, sono sostituiti da componenti idraulici o elettrici, detti attuatori, che, come suggerisce il nome, attuano tutte le operazioni necessarie a cambiare rapporto di velocità: sono, in pratica, dei robot (da cui la denominazione del cambio) che fanno il lavoro al posto del guidatore.



Automotive Aftermarket

AA-5633 | © Robert Bosch Spa reserves all rights even in the event of industrial property rights. We reserve all rights of disposal such as copying and passing on to third parties.



BOSCH