**S automatem do neutrálu: Je to vůbec bezpečné?**

Foto: Jakub Deml

Jak je to s automaty a možností vyřazení do neutrálu při jízdě, jsme zjišťovali přímo u samotných výrobců. Výsledky sice nepřekvapí, ale najdou se i výjimky

[**Jan Majurník**](https://www.garaz.cz/autor/jan-majurnik-1043)

6. 11. 2020

**Některé automatické převodovky dnes umí kvůli jízdě setrvačností vyřadit do neutrálu bez pokynu řidiče, ale co když chcete tenhle úkon obstarávat sami nebo funkcí takzvaného plachtění váš vůz nedisponuje? Je tedy bezpečné přesunout řadicí páku do polohy N během jízdy? Oslovili jsme zástupce vybraných automobilek a tenhle oříšek pro vás rozlouskli.**

**Článek**

Jestliže řídíte nějaké moderní auto s automatem, určitě si všimnete, že po sundání z nohy plynu vám kolikrát klesnou otáčky takřka na volnoběh. U vybraných modelů (a přibývá jich) se samočinnou převodovkou dojde k takzvané jízdě setrvačností, kdy počítače samy vyřadí do neutrálu a nechají vozidlo volně plachtit. Důvod je prostý, v mnoha případech jde totiž o nejefektivnější metodu pro [úsporu](https://www.garaz.cz/clanek/jak-snizit-spotrebu-paliva-v-realnem-provozu-21001395%22%20%5Ct%20%22_blank) paliva.

Ale co když chcete vyřazování poroučet sami nebo váš automobil touto moderní funkcí prostě nedisponuje? Je vůbec bezpečné přesouvat za jízdy řadicí páku automatu do polohy N? Abychom věci přišli na kloub, oslovili jsme zástupce vybraných (známých) automobilek a vše pro vás zjistili.

**BMW, MINI, Rolls-Royce**

Návody k obsluze u vozidel skupiny [BMW](https://www.garaz.cz/clanek/bmw-vypustilo-nove-m3-kontroverzni-vzhled-510-koni-manual-21004801) neuvádí, zdali tento úkon je, nebo není možné provést. Při stání je to dovoleno, například kvůli mytí auta v myčce nebo jeho posunu kvůli odtahu. V minulosti jsme tento úkon za jízdy sami vyzkoušeli a lze provést, nicméně není to nutné, jelikož většina nových bavoráků už jízdu setrvačností zvládá sama.

Foto: Karel Štochl

Většina nových bavoráků zvládá jízdu setrvačností sama, proto není nutné vyřazovat ručně

**DS, Citroën, Peugeot**

K problematice se vyjádřil Dalibor Krejčík, technický školitel DS, Citroën a Peugeot. „Vyřazování u hydraulických automatů je zakázáno. Respektive za jízdy lze vyřadit, ale pokud chcete znovu zařadit, měli byste zastavit. Pokud tak neučiníte, nadměrně zatěžujete volnoběžku reaktorového kola, která se nachází v hydrodynamickém měniči. Proto je vyřazení rovněž softwarově blokováno – po přesunutí voliče o jednu polohu z D se nevyřadí. Buď je nutné volič posunout „o dvě polohy“, nebo jej déle podržet, to pak záleží na verzi softwaru automatické převodovky,“ upřesňuje Krejčík.

Foto: Tomáš Kopečný

U vozidel z dílen skupiny PSA sice vyřadit do N za jízdy můžete, ale opětovné zařazení do D by mělo proběhnout až po úplném zastavení

**Honda**

Honda vsadila v rámci automatů výhradně na CVT a vyřazení z D do N za jízdy povoluje, avšak nedoporučuje – kvůli ztrátě brzdného účinku motoru, jehož míru ovlivňuje řídicí jednotka převodovky. Obdobně to platí i u [hybridních](https://www.garaz.cz/clanek/honda-cr-v-hybrid-dokaze-nahradit-oblibeny-diesel-21002384%22%20%5Ct%20%22_blank) aut japonské značky, tam ovšem řidič přijde o možnost rekuperace energie.

Foto: Jakub Deml

Hybridní CR-V nemá klasickou řadicí páku, nýbrž tlačítka

**Škoda Auto**

Škoda Auto vyřazení do neutrálu během jízdy povoluje, ale zároveň připomíná, že takzvaná funkce plachtění přináší kromě úspory paliva nebo lepší plynulosti jízdy (při správném použití) ještě snížení hluku od agregátu. Více prozradil Pavel Jína, tiskový mluvčí značky.

Foto: Tomáš Kopečný

Škoda Auto ruční vyřazení do neutrálu u svých automatů sice povoluje, ale upozorňuje, že by se tak mělo dít jen v případě nouze

„U vozů s automatickou převodovkou lze za jízdy vyřadit do neutrálu. Tato funkce má ale za jízdy umožnit nouzové rozpojení přenosu hnací síly na kola. Například pokud by řidiče dostal za jízdy infarkt, může tento nouzový úkon provést třeba spolujezdec. Další použití pozice neutrálu je pro [vlečení](https://www.garaz.cz/clanek/spravne-vleceni-privesu-predchazi-nechtenym-prusvihum-21004373%22%20%5Ct%20%22_blank) vozu nebo například pro mytí vozu v myčce. Pro funkci plachtění je optimálnější u novějších vozů používat hlavní automatický režim jízdy (D) nebo jízdní mód ECO než ruční vyřazování pomocí změny voliče do pozice N. Řidič tak dosáhne komfortnějšího, výraznějšího a rychlejšího výstupu z funkce plachtění. Automatický algoritmus dále optimálně zohlední všechny jízdní podmínky pro aktivaci, či deaktivaci funkce plachtění, které jsou pro řidiče ne vždy zcela lehko určitelné,“ upřesňuje Jína.

**Hyundai, Kia**

U vozidel skupiny Hyundai Motor Group je řazení do polohy N za jízdy u automatů návodem k obsluze zakázané. Důvodem je bezpečnost a ochrana před nadměrným namáháním součástí pohonného řetězce při opětovném zařazení rychlosti. Funkce plachtění je u modelů jihokorejského koncernu k dispozici pouze s inteligentní manuální převodovkou iMT. Úspora paliva je jejím hlavním přínosem.

Foto: Jakub Deml

Automaty u vozidel skupiny Hyundai Group funkcí plachtění nedisponují. Hledejte ji u vybraných manuálů

**Mazda**

Jak je to u [Mazdy](https://www.garaz.cz/clanek/mazda-r360-prvni-auto-mazdy-bylo-malicke-a-byl-to-hit-21003609%22%20%5Ct%20%22_blank), prozradila tisková mluvčí Markéta Kuklová: „Funkci „plachtění“ Mazda nemá. Zařazení N za jízdy je přímo v návodu zakázáno, jednak z důvodu možného poškození automatické převodovky a za druhé z bezpečnostních důvodů (samozřejmě není v takovém případě možno při zpomalování využívat brzdného účinku motoru),“ vysvětlila.

Foto: Jakub Deml

Automaty v autech od Mazdy nedisponují funkcí plachtění a také u nich není povoleno vyřadit při jízdě do neutrálu

**Mitsubishi**

Robin Babický, technický ředitel českého zastoupení, nám sdělil, že libovolné vyřazení z D do N u samočinných převodek Mitsubishi (standardní i variátor CVT) není povoleno. Věc zdůvodňuje: „Při tomto úkonu by mohlo dojít k nechtěnému posunutí páky do poloh R nebo P. U standardních automatů brání nežádoucímu posunu voliče vymezení drah, ve kterých se řadicí páka pohybuje. Navíc by při zařazení do N přišel řidič o funkci brzdění motorem, což je také nežádoucí,“ vysvětluje Babický a dodává, jak je to se zabezpečením u CVT.

Foto: Tomáš Kopečný

V autech od Mitsubishi s automatem se za jízdy vyřazovat do neutrálu nesmí

„Nechtěnému posunu brání tlačítko na řadicí páce, které je potřeba před posunem zmáčknout. U variátoru by díky velkému rozsahu převodů takový režim (N za jízdy) vlastně ani neměl význam, protože pokud dá řidič nohu z plynu, auto fakticky přejde do režimu plachtění,“ doplňuje.

Foto: Tomáš Kopečný

U Outlanderu PHEV lze intenzitu jízdy setrvačností (rekuperaci) regulovat pádly pod volantem

My ještě dodáváme, že volitelná intenzita jízdy setrvačností je u vlajkového [plug-in hybridního](https://www.garaz.cz/clanek/facelift-mitsubishi-eclipse-cross-outlander-ma-prima-brachu-21004941) Outlanderu klíčová a reguluje se pádly pod volantem, nikoli nepovoleným manuálním vyřazením do neutrálu.

**Nissan**

Petr Burián z Nissanu se vyjádřil následovně: „Převodovky Nissan plachtícím režimem vybaveny nejsou. Manuální vyřazení do neutrálu nedoporučujeme, jízda na volnoběh může vyústit ve vážné poškození automatické převodovky.“

Foto: Jan Majurník

V Nissanu to vidí celkem jasně, žádné plachtění ani vyřazování za jízdy

**Subaru**

V Subaru problém s neutrálem nemají, jak potvrzují slova tiskového mluvčího Zdeňka Zikmunda. „Výrobce [Subaru](https://www.garaz.cz/clanek/subaru-outback-21004585%22%20%5Ct%20%22_blank) u automatických převodovek AT i Lineartronic CVT nezakazuje za jízdy „vyřadit“ voličem převodovky z polohy D do polohy N, nespecifikuje blíže tuto manipulaci. Ani není nikde psáno, zda je doporučena, či nedoporučena, osobně myslím, že je to zbytečné při opětovném připojení z N do D vystavovat převodovku rázu. U zpátečky R je k dispozici zámek, tedy nelze ji zařadit za jízdy.“

Foto: Jakub Deml

V Subaru mají ruční změnu chodu během jízdy z preventivních důvodů pojištěnou zámkem zpátečky

**Suzuki**

Japonská automobilka má všechny evropské modely (mimo [Jimny](https://www.garaz.cz/clanek/postrehli-jste-odchod-jimnyho-je-zase-zpet-ale-jinak-21004724%22%20%5Ct%20%22_blank)) elektrifikované mild-hybridní formou. Pavel Schejbal z oddělení poprodejních služeb Suzuki vyřazení za jízdy do neutrálu u samočinných převodovek negoval. „Výrobce toto nedoporučuje. Poklesem otáček dojde i k poklesu tlaku oleje v převodovce, což může mít vliv na její funkčnost. Řídicí jednotka motoru a řídicí jednotka převodovky udržují správné otáčky pro optimální spotřebu paliva v poloze D,“ vysvětlil.

Foto: Suzuki

Suzuki nepovoluje u svých aut s automaty vyřazení za jízdy do neutrálu

Dále nám osvětlil postoj Suzuki k jízdě setrvačností: „Funkce „plachtění“ při běžných rychlostech mimo městský provoz jako taková není k dispozici. Úspora paliva při „plachtění“ může být chápána jako poměr mezi dodanou energií a energií spotřebovanou na ujetí určité dráhy. Tedy nelze tvrdit, že při vyřazení a „plachtění“ automaticky šetřím palivo. Plachtění se zhasnutým motorem dává smysl jen u takového vozidla, které by mělo dostatečnou baterii pro zajištění všech funkcí vozidla během vyřazení, kdy motor bude v klidu. Tedy přesně tak, jako to umí naše vozy s mild-hybridním pohonem, klesne-li rychlost vozu pod 15 km/h,“ dodal.

Foto: Suzuki

Tyto japonské mild-hybridy navíc zvládají krátkodobé plachtění s vypnutým motorem

**Toyota, Lexus**

Na náš dotaz pozitivně odpověděla tisková mluvčí Jitka Jechová. „Ano, je to možné. A některé hybridy jako [Camry](https://www.garaz.cz/clanek/toyota-camry-odladeny-hybrid-to-nebude-mit-lehke-21003105%22%20%5Ct%20%22_blank) nebo ES dokonce v režimu ECO při uvolnění akceleračního pedálu mají přímo funkci nazvanou plachtění, která šetří palivo,“ vysvětlila.

Foto: Jakub Deml

Toyota vyřazení do neutrálu u automatů během jízdy povoluje. Hybridní modely Camry nebo ES to však zvládají samy

**Přepnutí do neutrálu u vozidel s automaty je tedy během jízdy výrobci většinou zakázáno, respektive nedoporučeno. V rámci specifických modelů lze pro vyřazení využít ještě pádel pod volantem, například zmáčknout obě naráz. U moderních převodovek umožňujících jízdu setrvačností, vybraných CVT nebo u některých hybridů pak předmětný úkon nedává praktický smysl.**