

ATF, aproape 20 de tipuri diferite de versiuni prescrise obligatoriu..

În Europa, se livrează tot mai multe mașini noi cu o transmisie automată. Motivul pentru asta este, desigur, confortul mai mare, dar și introducerea condusului (semi) autonom.

Acesta din urmă necesită o transmisie automată. Cu funcții precum „controlul distanței” și „asistență pentru blocajul de trafic”, mașinile pot fi conduse semi-automat, la o viteză cuprinsă între 0 și, de exemplu, 130 km pe oră. Diferitele tipuri de sisteme de transmisie automată necesită fluide foarte specifice pentru a se asigura că transmisia funcționează fără probleme și fără întreruperi, pe toată durata de funcționare a mașinii. Pentru ca transmisia să funcționeze corect, acest fluid trebuie schimbat la timp. În acest buletin informativ puteți citi mai multe despre transmisiile automate și fluidele necesare.

În concluzie:

- Piață cu o tendință de continuă creștere a automobilelor cu transmisie automată.
- Funcționarea diferitelor tipuri de transmisii automate diferă substanțial. Tipurile specifice de transmisii necesită, de asemenea, tipuri specifice de fluide de transmisie, prescrise de producătorul autovehiculului.
- Fluidele de transmisie automată trebuie schimbate în timp; nu există „Un singur plin toată viața”, în ciuda producătorilor de automobile care promit uneori acest lucru.
- Defecțiunile și deteriorarea în cazul transmisiei automate sunt prevenite prin utilizarea fluidului corect și prin schimbarea acestuia la timp.

Sfaturi pentru atelier:

- Veți găsi pe site-ul MPM manuale privind plinul pentru transmisii automate.
- Informați clientul că fluidul de transmisie trebuie schimbat la timp. „Un singur plin toată viața” nu există.
- Nu amestecați niciodată diferite tipuri de lichide pentru transmisia automată.
- Asigurați-vă că fluidul de transmisie este până la nivelul standard. Dacă nivelul este prea scăzut, există riscul de defecțiuni sau deteriorare, cum ar fi plăcile de ambreiaj umede arse.
- Dacă este posibil, verificați mai întâi codurile de eroare. Dar fiți mereu la curent în ceea ce privește funcționarea transmisiei automate a clientului printr-un drive test.
- Colectați întotdeauna separat lichidul și faceți un test vizual (culoare, uzură) și de miros. Fiți atenți la anomalii și investigați cauza. Se recomandă păstrarea unei probe de fluid, în cazul în care aveți îndoieli.
- Puteți obține analiza fluidului de transmisie prin MPM.
- Este mai bine să „spălați transmisiile” automate cu convertoare de cuplu (cu sau fără aditiv) în loc să schimbați doar fluidul ATF.
- Culoarea fluidului de transmisie automată nu spune nimic despre calitate, dar indică dacă se utilizează fluidul corect. În special Mercedes Benz are diverse transmisii automate, care necesită un tip diferit de fluid. Culoarea fluidului poate ajuta în acest caz (MB 236.14 este roșu; MB 236.15 este albastru).
- Folosiți întotdeauna fluidul de transmisie specificat! În cazul în care aveți îndoieli, verificați ce specificație este necesară pentru transmisia relevantă.



MPM International Oil Company B.V.

Cyclotronweg 1, 2629 HN Delft, Olanda

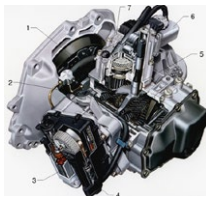
Telefon: +31 (0)15 - 251 40 30 • Internet: www.mpmoil.com • E-mail: info@mpmoil.com



Prezentare generală a diferitelor tipuri de transmisii automate

AMT - Transmisie manuală automată (transmisie manuală automatizată)

Mulți șoferi experimentează acest sistem ca o transmisie automată, dar este de fapt o cutie de viteze manuală operată de un „robot”. Exemple de astfel de transmisii sunt transmisiile Opel Easytronic și Alfa Romeo Selespeed.



Lichidele necesare pentru transmisia AMT:

- fluid de transmisie (de exemplu 18000MTF)
- control electro/hidraulic (de exemplu 50000SCF)

Ciclul schimbării: acestea sunt comparabile cu cele ale transmisiilor manuale.

DCT- Transmisie cu dublu ambreiaj (transmisie ambreiaj cu placă dublă)

Acest sistem este o cutie de viteze cu dublu ambreiaj și două axe. Vitezele pare și cele impare se află pe două axe separate. Sistemul este numit DSG (Direct Shift Gear) de către grupul VAG. Aceste transmisii pot fi echipate cu un ambreiaj uscat sau umed; în cazul ambreiajului umed, plăcile funcționează într-o baie fluidă.



Fluide care pot fi necesare pentru transmisia DSG:

- dacă este o versiune cu ambreiaj „umed”, se utilizează lichid pentru plăcile de cuplare (de exemplu 16000DCTF)
- fluid pentru secțiunea de transmisie (de ex. 16000DSG)
- fluid pentru control, secțiune actuator (de exemplu, 50000)

Ciclul de schimbare: Transmisiile DCT/DSG trebuie să fie actualizate absolut la timp, la intervalele specificate de producător. De obicei, aceasta este cuprinsă între 60.000 și 120.000 de kilometri.

CVT Transmisie continuă variabilă (CVT)

Acest sistem nu are angrenaje fixe. Viteza este determinată cu pedala de accelerație și CVT determină accelerarea mașinii. Inima transmisiei de tip CVT este formată dintr-o așa-numită centură de împingere sau lanț. Această centură de împingere sau lanț parcurge doi scripeți, ale căror diametre variază, ceea ce duce la o transmisie cu variație continuă, fără trepte. CVT-urile sunt adesea utilizate de producătorii japonezi de mașini, dar Audi Multitronic are, de asemenea, o transmisie CVT.



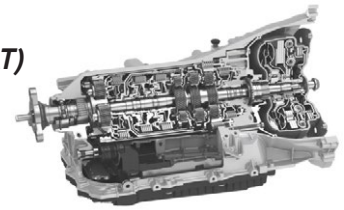
Lichidele necesare pentru transmisia CVT:

- fluid CVT, (de exemplu, 16000CVT)

Ciclul schimbării: cu transmisie CVT, de obicei între 60.000 și 120.000 de kilometri.

Transmisie automată (AT)

Aceasta se referă la transmisia convențională automată cu convertor de cuplu.



Transmisia automată a unei mașini moderne necesită întreținere în timp util și adecvat. Există diferiți producători care produc sisteme diferite de transmisii automate.

Fiecare are cerințe diferite pentru fluidul de transmisie. Diferențele pot fi găsite, de exemplu, în caracteristicile de vâscozitate și de frecare. Fluidul pentru o transmisie de tip AT se numește în general ATF; Fluid de transmisie automată. Există multe cerințe specifice fiecărei mărci/iecrui model pentru fluidele ATF, un exemplu fiind 16000MB9, pentru transmisia automată Mercedes Benz cu 9 trepte.

Perioada de schimbare: mărcile auto indică uneori că nu este necesară „spălarea” sau schimbarea fluidului de transmisie. MPM recomandă schimbarea fluidului de transmisie automată (AT) după aproximativ 90.000 de kilometri, pentru a preveni reparațiile și costurile mari. Cu acest tip de transmisie, fluidul rămâne în convertizorul de cuplu (și răcitor de ulei + furtunuri), astfel încât spălarea și umplerea cu fluid nou este, de cele mai multe ori, o soluție mai bună decât schimbarea.

Consecințele utilizării greșite a fluidului de transmisie

- Cutia de viteze automată se mișcă la schimbarea vitezelor.
- Cutia de viteze automată nu schimbă viteza la timp.
- Cutia de viteze automată nu poate menține accelerația.
- Cutia de viteze automată nu reacționează (bine) la declanșare.
- Turațiile motorului fluctuează.
- Cutia de viteze automată alunecă.
- Consumul de combustibil este extrem de mare.
- Purtare și deteriorare din cauza lipsei de ungere.

De asemenea, este esențial să schimbați lichidele de transmisie automată la timp, să acționeze durabil și ecologic. Dumneavoastră, clienții dvs. și mediul înconjurător vor avea de beneficiat.

Pentru întrebări tehnice:

Contactați asistența tehnică MPM prin email, la support@mpmoil.nl sau sunați la +31 (0)15 - 251 40 30.



MPM International Oil Company B.V.

Cyclotronweg 1, 2629 HN Delft, Olanda

Phone: +31 (0)15 - 251 40 30 • Internet: www.mpmoil.com • E-mail: info@mpmoil.com

