



ATF, quasi 20 diversi tipi di versioni obbligatorie consigliate...

In Europa, vengono acquistate sempre più auto con il cambio automatico. La ragione è dovuta ovviamente alla grande comodità, ma anche all'arrivo della guida semi-autonoma.

Quest'ultima richiede una trasmissione automatica con funzioni come il "Distance Control" (Sistema di assistenza per il controllo della distanza) e il "Traffic-Jam Assist" (assistente alla guida in colonna), cosicché le auto possono guidare semi automaticamente, ad esempio tra 0 e 130 km all'ora. I diversi tipi di sistemi di trasmissione automatica, richiedono ciascuno un olio specifico per garantire il funzionamento senza intoppi e senza interruzioni durante l'intera durata della vettura. Quest'olio deve essere sostituito in tempo affinché la trasmissione continui a funzionare correttamente. In questa newsletter puoi scoprire di più sulle trasmissioni automatiche e sugli oli richiesti.



Riepilogo:

- Crescente quota di mercato delle auto con il cambio automatico.
- Trasmissioni automatiche differenti hanno funzionamenti diversi tra loro. Tipi specifici di trasmissione richiedono anche specifici oli consigliati dai costruttori delle auto.
- Gli oli del cambio automatico devono essere cambiati nel tempo; non esiste il "Filled for life", anche se spesso ciò viene dichiarato dai costruttori di auto.
- Malfunzionamenti e danni con le trasmissioni automatiche possono essere evitati utilizzando l'olio corretto e cambiandolo nel tempo.



Suggerimenti per l'officina:

- I manuali di servizio e riempimento per le trasmissioni automatiche sono disponibili sul sito MPM.
- Informare il cliente che l'olio di trasmissione deve essere sostituito nel tempo. Il "Filled for life" non esiste.
- Non mescolare mai diversi tipi di oli per cambi automatici.
- Accertarsi che l'olio di trasmissione sia conforme allo standard richiesto. Se il livello è troppo basso, c'è il rischio di malfunzionamenti o danni come i dischi frizione a bagno d'olio bruciati.
- Verificare innanzitutto i codici di errore e possibilmente effettuare un test drive della vettura per esaminare il funzionamento della trasmissione automatica.
- Raccogliere sempre l'olio separatamente ed eseguire un test visivo (colore, parti soggette ad usura) e degli odori. Fare attenzione alle anomalie e cercare di individuare la causa. È consigliabile conservare un campione di olio in caso di dubbi ed eventuali contestazioni future.
- Si può ottenere l'analisi dell'olio di trasmissione tramite MPM.
- È meglio lavare le trasmissioni automatiche con convertitore di coppia (con o senza un additivo) invece di cambiare semplicemente l'olio ATF.
- Il colore dell'olio del cambio automatico non dice nulla sulla qualità, ma indica se viene utilizzato l'olio corretto. In particolare, Mercedes-Benz ha varie trasmissioni automatiche che richiedono un diverso tipo di olio (MB 236.14 è rosso, MB 236.15 è blu), quindi in questi casi il colore può essere di aiuto.
- Utilizzare sempre l'olio di trasmissione specificato! In caso di dubbi, verificare quali specifiche sono richieste per la trasmissione in questione.



MPM International Oil Company B.V.

Cyclotronweg 1, 2629 HN Delft, The Netherlands

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

Panoramica dei diversi tipi di cambi automatici

AMT - Automatic Manual Transmission (Meccanismo di automazione del cambio manuale)

Molti guidatori sperimentano questo sistema come una trasmissione automatica, ma in realtà è un cambio manuale ad "azionamento robotizzato". Esempi di tale trasmissione sono le Opel Easytronic e Alfa Romeo Selespeed.



Oli necessari per la trasmissione AMT:

- olio di trasmissione (ad esempio 18000 MTF)
- olio per il sistema di controllo elettro / idraulico (ad esempio 50000SCF)

Intervallo di manutenzione: sono simili a quelli delle trasmissioni manuali.

DCT - Double Clutch Transmission (Trasmissione doppia frizione)

Questo sistema è un cambio con doppia frizione e due assi. Gli ingranaggi dispari e gli ingranaggi pari si trovano su due assi separati. Il sistema è chiamato DSG (Direct-Shift Gearbox) dal gruppo VAG.



Queste trasmissioni possono essere dotate di una frizione a secco o a bagno d'olio.

Oli che potrebbero essere necessari per la trasmissione DSG:

- se è una versione con frizione "a bagno d'olio", viene utilizzato olio per le piastre di accoppiamento (ad esempio 16000DCTF)
- olio per la sezione di trasmissione (ad es. 16000DSG)
- olio per il controllo, sezione attuatore (ad es. 50000)

Ciclo di modifica: le trasmissioni DCT / DSG devono essere assolutamente aggiornate in tempo, agli intervalli specificati dal produttore. Di solito è tra 60.000 e 120.000 chilometri.

CVT - Continue variabile transmissie (Trasmissione a variazione continua)

Questo sistema non ha rapporti fissi. Il cuore della trasmissione CVT è formato da una cosiddetta cinghia di spinta o catena che scorre su due pulegge a diametro variabile, il che si traduce in una trasmissione continua il cui rapporto varia senza soluzione di continuità tra due valori limite. I CVT sono spesso utilizzati dalle case automobilistiche giapponesi ma anche dall'Audi sulle versioni Multitronic.



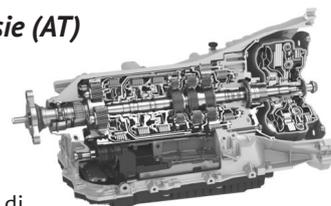
Oli necessari per la trasmissione CVT:

- Olio CVT (ad esempio 16000CVT)

Intervallo di manutenzione: con trasmissione CVT, di solito tra 60.000 e 120.000 chilometri.

Automatische Transmissie (AT)

Si riferisce al cambio automatico convenzionale con convertitore di coppia.



La trasmissione automatica di un'auto moderna richiede un servizio tempestivo e adeguato. Esistono alcuni produttori che producono diversi sistemi di trasmissione automatica. Ognuno di loro determina requisiti diversi per l'olio di trasmissione. Le differenze si possono trovare ad esempio nella viscosità e nella caratteristica di attrito. L'olio per una trasmissione di tipo AT è generalmente chiamato ATF: Automatic Transmission Fluid. Esistono molti requisiti specifici di marca/modello per gli oli ATF, un esempio è il 16000MB9 per il cambio automatico Mercedes-Benz a 9 velocità.

Intervallo di manutenzione: le marche automobilistiche a volte indicano che non è necessario lavare o cambiare l'olio di trasmissione. MPM tuttavia consiglia di cambiare l'olio del cambio automatico dopo circa 90.000 chilometri per evitare rotture e conseguenti costose riparazioni. Dato che l'olio ATF rimane nel convertitore di coppia e nei tubi del radiatore dell'olio, la procedura raccomandata è quella di svuotare l'intero circuito, procedere al relativo lavaggio, quindi immettere l'olio nuovo, anziché limitarsi ad una semplice operazione di sostituzione.

Conseguenze dell'uso dell'olio di trasmissione errato

- Il cambio automatico scatta quando si cambiano le marce.
- Il cambio automatico non cambia le marce in tempo.
- Il cambio automatico non mantiene l'accelerazione.
- Il cambio automatico non reagisce (bene) al kick-down.
- I giri del motore fluttuano.
- Il cambio automatico slitta.
- Il consumo di carburante è estremamente elevato.
- Usura e danni dovuti alla mancanza di lubrificazione.

Conclusioni

È essenziale cambiare gli oli del cambio automatico ad intervalli regolari e per tempo, mantenendo così un funzionamento regolare, sicuro ed ecosostenibile.

Tu, i tuoi clienti e l'ambiente ne trarrete beneficio!

Per domande tecniche:

Contatta l'Assistenza Tecnica MPM all'indirizzo

mpmoil@xenochemica.it

oppure chiama i numeri **+39 06 97885725 / +39 366 3538433**



MPM International Oil Company B.V.

Cyclotronweg 1, 2629 HN Delft, The Netherlands

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

