

ATF, prawie 20 różnych rodzajów obowiązkowych wersji zalecanych...

W Europie coraz więcej nowych samochodów jest dostarczanych z automatyczną skrzynią biegów. Przyczyną tego jest oczywiście większy komfort, ale także pojawienie się (pół) autonomicznej jazdy.

Ta ostatnia wymaga automatycznej skrzyni biegów. Dzięki funkcjom takim jak „Distance Control” i „Traffic-jam assist” samochody mogą jeździć półautomatycznie od 0 do np. 130 km na godzinę. Różne typy automatycznych skrzyń biegów wymagają bardzo specyficznych płynów, aby zapewnić sprawne i nieprzerwane działanie skrzyni biegów przez cały okres eksploatacji. Płyn ten musi być wymieniony na czas, aby skrzynia biegów nadal działała prawidłowo. W tym biuletynie można przeczytać więcej na temat automatycznych skrzyń biegów i wymaganych płynów.



Podsumowując:

- Rosnący udział w rynku samochodów z automatyczną skrzynią biegów.
- Działanie różnych typów automatycznych skrzyń biegów jest zasadniczo różne. Określone rodzaje skrzyń biegów wymagają również określonych rodzajów płynów przekładniowych, zalecanych przez producenta samochodu.
- Płyny do automatycznych skrzyń biegów muszą być wymieniane w odpowiednim czasie; nie ma czegoś takiego jak „napelnięty na całe życie”, mimo że producenci samochodów czasami to obiecują.
- Usterkom i uszkodzeniom automatycznej skrzyni biegów zapobiega się poprzez zastosowanie odpowiedniego płynu i jego wymianę na czas.



Wskazówki dla warsztatu:

- Instrukcje wypełniania automatycznych skrzyń biegów znajdują Państwo na stronie internetowej MPM.
- Należy poinformować klienta, że płyn przekładniowy musi być wymieniony na czas. „Napelnięty na całe życie” nie istnieje.
- Nigdy nie należy mieszać różnych rodzajów płynów do automatycznych skrzyń biegów.
- Należy upewnić się, że płyn przekładniowy jest zgodny z normą. Jeśli poziom jest zbyt niski, istnieje ryzyko nieprawidłowego działania lub uszkodzenia, np. spalonych mokrych tarczy sprzęgła.
- Jeśli to możliwe, należy najpierw sprawdzić kody błędów. Ale zawsze należy być na bieżąco na temat funkcjonowania automatycznej skrzyni biegów swojego klienta poprzez jazdę próbną.
- Zawsze należy zbierać płyn oddzielnie i wykonać test wizualny (kolor, części zużywające się) oraz test zapachu. Należy zwracać uwagę na nieprawidłowości i poszukać przyczyny. W razie wątpliwości zaleca się przechowywanie próbki płynu.
- Analizę płynu transmisyjnego można przeprowadzić za pomocą MPM.
- Lepiej płucać automatyczne skrzynie biegów za pomocą przemienników momentu obrotowego (z dodatkiem lub bez), niż po prostu wymieniać płyn ATF.
- Kolor płynu do automatycznej skrzyni biegów nie mówi nic o jego jakości, ale wskazuje, czy stosowany jest właściwy płyn. W szczególności Mercedes Benz posiada różne przekładnie automatyczne, które wymagają innego rodzaju płynu. Kolor płynu może tu pomóc (MB 236.14 jest czerwony); (MB 236.15 – niebieski).
- Zawsze należy używać określonego płynu przekładniowego! W przypadku wątpliwości należy sprawdzić, jaka specyfikacja jest wymagana dla danej przekładni.



MPM International Oil Company B.V.

Cyclotronweg 1, 2629 HN Delft, Holandia

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



Przegląd różnych typów automatycznych skrzyń biegów

AMT – Automatyczna przekładnia ręczna

Wielu kierowców postrzega ten system jako automatyczna skrzynia biegów, ale w rzeczywistości jest to ręczna skrzynia biegów obsługiwana przez „robota”. Przykładami takich transmisji są przekładnie Easytronic w Oplu i Selespeed w Alfie Romeo.



Płyny wymagane do przekładni AMT:

- płyn przekładniowy (np. 18000MTF)
- sterowanie elektryczne/hydrauliczne (np. 50000SCF)

Cykl wymiany: porównywalny z manualnymi skrzyniami biegów.

DCT – Dwusprzętowa skrzynia biegów

System ten to skrzynia biegów z podwójnym sprzęgłem i dwiema osiami. Biegi nieparzyste i parzyste leżą na dwóch oddzielnych osiach. Grupa VAG nazywa ten system DSG (Direct Shift Gear). Przekładnie te mogą być wyposażone w sprzęgło suche lub mokre; w przypadku sprzęgła mokrego, płyty pracują w kąpielii olejowej.



Płyny, które mogą być niezbędne do przekładni DSG:

- jeśli jest to wersja z „mokrym” sprzęgłem, stosuje się płyn do płytek sprzęgających (np. 16000DCTF)
- płyn do sekcji przenoszenia napędu (np. 16000DSG)
- płyn do sterowania, sekcja siłownika (np. 50000)

Cykl wymiany: przekładnie DCT / DSG muszą być bezwzględnie odświeżane na czas, w odstępach czasu określonych przez producenta. Zazwyczaj jest to od 60 000 do 120 000 kilometrów.

CVT – Przekładnia bezstopniowa

Ten system nie ma stałych biegów. Prędkość jest określana za pomocą pedału gazu, a CVT powoduje przyspieszenie samochodu. Serce przekładni CVT składa się z tzw. paska lub łańcucha pchającego. Ten pasek lub łańcuch przesuwają się na dwóch kołach pasowych, których średnice są różne, co daje w rezultacie bezstopniową, płynnie regulowaną przekładnię. CVT są często używane przez japońskich producentów samochodów, ale Audi Multitronic jest również przekładnią CVT.



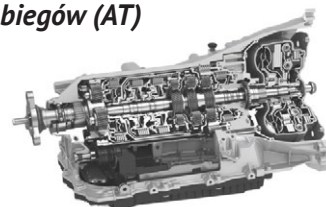
Płyny wymagane do przekładni CVT:

- Płyn CVT, (na przykład 16000CVT)

Cykl wymiany: w przypadku przekładni CVT, zwykle między 60 000 a 120 000 km.

Automatyczna skrzynia biegów (AT)

Odnosi się to do konwencjonalnej automatycznej skrzyni biegów z przemiennikiem momentu obrotowego.



Automatyczna skrzynia biegów nowoczesnego samochodu wymaga terminowego i odpowiedniego serwisu. Istnieją różni producenci, którzy produkują różne systemy automatycznych skrzyń biegów.

Każdy z nich określa inne wymagania dla płynu przekładniowego. Różnice te można znaleźć na przykład w lepkości i charakterystyce tarcia. Płyn do przekładni typu AT jest z reguły nazywany ATF; Płyn do automatycznej skrzyni biegów. Istnieje wiele specyficznych dla danej marki / modelu wymagań dla płynów ATF. Przykładem jest 16000MB9 dla 9-stopniowej automatycznej skrzyni biegów Mercedesa Benz.

Okres wymiany: Marki samochodów czasami wskazują, że płukanie lub wymiana płynu przekładniowego nie jest konieczna. MPM zaleca wymianę płynu w automatycznej skrzyni biegów (AT) po około 90 000 km, aby zapobiec naprawom i wysokim kosztom. W przypadku tego rodzaju przekładni płyn pozostaje w przemienniku momentu obrotowego (i węzłach chłodnicy oleju), więc płukanie i napełnianie nowym płynem jest często lepsze niż jego wymiana.

Konsekwencje użycia niewłaściwego płynu przekładniowego

- Automatyczna skrzynia biegów szarpie przy zmianie biegów.
- Automatyczna skrzynia biegów nie zmienia biegów na czas.
- Automatyczna skrzynia biegów nie jest w stanie utrzymać przyspieszenia.
- Automatyczna skrzynia biegów nie reaguje (dobrze) na zmianę biegu na niższy.
- Obroty silnika ulegają wahaniom.
- Automatyczna skrzynia biegów ślizga się.
- Zużycie paliwa jest niezwykle wysokie.
- Zużycie i uszkodzenia wynikające z braku smarowania.

Konieczna jest również zmiana płynów automatycznych przekładni w odpowiednim czasie, aby działać w sposób zrównoważony i „zielony”. Ty, Twoi klienci i środowisko odniosą korzyści.

W przypadku pytań:

Skontaktuj się z Działem Wsparcia Technicznego MPM pod adresem support@mpmoil.nl lub zadzwoń pod numer **+31 (0)15 - 251 40 30**.



MPM International Oil Company B.V.

Cyclotronweg 1, 2629 HN Delft, Holandia

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

