

Oleje Ravenol do samochodów marki Mercedes-Benz

AUTOMATYCZNE SKRZYNIĘ BIEGÓW TO JEDNE Z NAJBARDZIEJ ZAAWANSOWANYCH TECHNOLOGICZNIE KOMPONENTÓW WSPÓŁCZESNYCH POJAZDÓW. ABY UTRZYMAĆ ICH WYSOKĄ WYDAJNOŚĆ I DŁUGOWIECZNOŚĆ, KLUCZOWE JEST STOSOWANIE ODPOWIEDNIH ŚRODKÓW SMARNYCH. RAVENOL, GLOBALNY DOSTAWCA NA RYNKU OLEJÓW ATF (AUTOMATIC TRANSMISSION FLUID), OFERUJE SPEŁNIAJĄCE RYGORYSTYCZNE NORMY PRODUCENTA ROZWIĄZANIA, PRZEZNACZONE DO RÓŻNYH TYPÓW SKRZYŃ BIEGÓW MERCEDES-BENZ



Ravenol ATF M Series

– jakość potwierdzona aprobatami

Ravenol oferuje trzy kluczowe produkty z serii ATF M, które są przeznaczone do konkretnych modeli skrzyń biegów Mercedes-Benz:

- ▶ Ravenol ATF M 9-Serie – spełniający aprobatę MB 236.14, przeznaczony do skrzyń biegów 722.6 oraz 722.9;
- ▶ Ravenol ATF M 9-FE Serie – z aprobatą MB 236.15, do skrzyń biegów 722.9 po 2010 r.;
- ▶ Ravenol ATF M 9-G Serie – spełniający aprobatę MB 236.17, do skrzyń biegów 725.0.

Produkty te charakteryzują się wysoką jakością baz olejowych oraz dodatków, które zapewniają długotrwałą ochronę i stabilność pracy przekładni. Stosowanie odpowiedniego oleju z aprobatą producenta jest niezwykle ważne, ponieważ każda z tych skrzyń do optymalnego działania wymaga innego zestawu właściwości smarnych.

Aprobata vs. specyfikacja

Aprobata to formalne potwierdzenie przez producenta samochodu, że dany olej spełnia określone wymagania specyfikacji. Oznacza to, że olej został przetesto-

wany i zatwierdzony przez producenta samochodu jako odpowiedni do użycia w jego pojazdach. Aprobata jest często potwierdzana za pomocą certyfikatu i stanowi świadectwo, że olej nie tylko spełnia specyfikacje jakościowe, ale także, że producent samochodu uznał go za odpowiedni do użytku.

Stosowanie olejów Ravenol ATF M-serie z aprobatą pozwala na utrzymanie gwarancji skrzyni biegów w trakcie okresu gwarancyjnego.

Z kolei specyfikacja stanowi zbiór wymagań technicznych i jakościowych, które produkt musi spełniać, aby został uznany za odpowiedni do określonego zastosowania. W przypadku olejów ATF, specyfikacje mogą obejmować różne właściwości, takie jak lepkość, odporność na utlenianie, ochronę przed zużyciem oraz właściwości antykorozyjne.

Olej, który posiada specyfikację, nie jest jednak zatwierdzony przez producenta pojazdu.

Oleje multi

Na rynku dostępne są również oleje uniwersalne (multi), przeznaczone do różnych typów przekładni. Oleje te spełniają podstawowe wymagania, które nie zawsze są w stanie zapewnić taką samą ochronę, jak oleje przeznaczone do konkretnych skrzyń biegów.

Podczas gdy Ravenol skupia się na dostarczeniu do każdej skrzyni osobnego

oleju, konkurencja potrafi zalecać olej, który ma ponad 300 specyfikacji. Ten sam olej pasuje do około 30 marek samochodów, np. Opel Astra H czy Citroën C6 z 2005 r., podczas gdy jedyną cechą wspólną każdego pojazdu jest skrzynia hydrokinetyczna. W tym samym czasie Ravenol w przypadku marki Mercedes oferuje do każdego modelu skrzyni inny olej. Wynika to z odpowiedniego dopasowania oleju do konstrukcji konkretnej skrzyni.

Skrzynia 722.6

– wysoka niezawodność

Skrzynia 722.6 cieszy się dobrą opinią i uchodzi za niezwykle niezawodną. Jednak z biegiem lat, w wyniku naturalnego zużycia podzespołów, również w niej mogą pojawić się usterki:

- ▶ Bardzo poważną usterką jest rozszczelnienie zintegrowanej z chłodnicą silnika chłodniczką oleju skrzyni biegów. W wyniku tego dochodzi do przedostawania się płynu chłodniczego do skrzyni biegów, co degraduje elementy cierne oraz uszczelnienia.
- ▶ Typową usterką jest sparciały uszczelniacz pod obudową wtyczki sterownika, przez który olej wycieka ze skrzyni biegów do wtyczki. W niektórych przypadkach (jeśli usterka jest ignorowana przez dłuższy czas), olej może przedostać się przewodami do sterownika znajdującego się w kabinie.
- ▶ Z biegiem lat sterownik skrzyni może ulec awarii. Powodem awarii sterownika są drobne elementy metalowe oraz cierne z tarcz sprzęgłowych krążące w obiegu olejowym. Dostają się do zaworów i czujników, co powoduje ich zapychanie oraz przegrzewanie sterownika.

722.9 – kontynuacja skrzyni 5G-Tronic

Skrzynia 722.9 została wprowadzona na rynek w 2003 r. pod oznaczeniem W7A 700. W porównaniu ze skrzynią 722.6 w nowej generacji skrzyni ujednolicono przełożenia – teraz niezależnie od zastosowanego silnika, skrzynia biegów ma to samo przełożenie. Różnice między skrzyniami dotyczą jedynie budowy konwertera, który jest dostosowany do konkretnego silnika.



W 2010 r. ukazała się nowa generacja skrzyni o oznaczeniu 7G-Tronic Plus, w specyfikacji wyposażenia Mercedesa oznaczona numerem A89, głównymi różnicami było:

- ▶ zastosowanie systemu Start&Stop;
 - ▶ użycie nowych przemienników momentu obrotowego;
 - ▶ zmiana oleju ATF na normę 236.15.
- Zmiany spowodowały zmniejszenie generowanych oporów w skrzyni biegów, co przełożyło się na efektywniejszą pracę i zmniejszenie zużycia paliwa

Awaryjność 7G-Tronic

Skrzynia automatyczna 722.9 jest godnym następcą popularnej i cenionej skrzyni 722.6 5G-Tronic, jednak mimo licznych ulepszeń, nie udało się w niej całkowicie wyeliminować usterek identycznych dla obu generacji (są one najczęściej spowodowane zaniedbaniami serwisowymi).

Po latach wadliwym elementem może się okazać sterownik ISM, występujący w skrzyniach 7G-Tronic Plus i odpowiadający za zmianę biegów (w wyniku awarii sterownika niemożliwa jest zmiana biegów).

725.0 – nowa era skrzyni biegów

Dziewięciobiegowa automatyczna skrzynia biegów, oznaczona jako 725.0 (W9A 700), stanowi najnowszą generację skrzyń biegów Mercedes-Benz. Zadebiutowała ona na rynku w 2013 r.

Ponownie niemiecki producent postawił w niej na komfort i ekonomię podróżowania. Dzięki temu, że skrzynia oferuje

9 przełożeń, zużycie paliwa spadło, a dodatkowe przełożenia wpłynęły na lepsze wyciszenie w kabinie.

Zmiany względem poprzedniej generacji obejmują:

- ▶ przełożenia względem silnika, podobnie jak w przypadku 5G-Tronic;
- ▶ zmniejszoną wagę – około 100 kg;
- ▶ zastosowanie miskofiltra;
- ▶ dwie pompy oleju;
- ▶ modyfikację konwertera.



Wymiana oleju w automatycznej skrzyni biegów.

Ravenol zaleca dynamiczną wymianę oleju co około 45-60 tys. km. przy użyciu maszyny ATF Professional Line 3.0. Tylko ta metoda umożliwia wymianę do 100% oleju w skrzyni biegów, skutecznie wypłukując osady również z konwertera oraz przewodów olejowych. ■