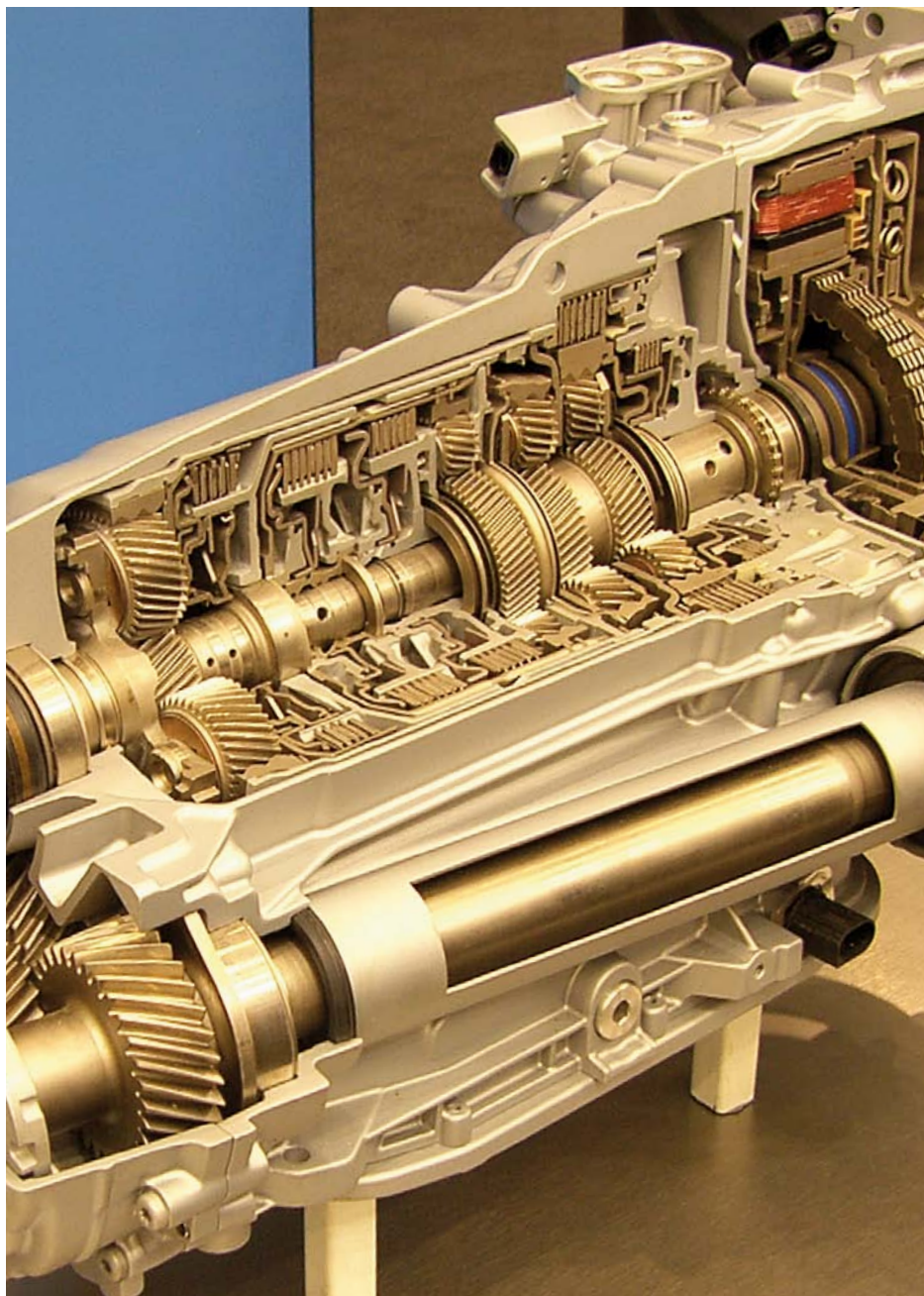


Autonaprawa

MIESIĘCZNIK BRANŻOWY LIPIEC/SIERPIEŃ 2018 (128)

WWW.E-AUTONAPRAWA.PL



NA NASZYCH ŁAMACH:

ANDRZEJ CHMIELEWSKI
MITSUBISHI ASX – PRZÓD

NEIL FRYER
NAJLEPSZE W TESTACH
KŁOCKI HAMULCOWE

ANDRZEJ KOWALEWSKI
TESTOWANIE I CZYSZCZENIE
WTRYSKIWACZY BENZYNY

MIROSŁAW MACIEJEWSKI
NA POCZĄTKU
BYŁO TRUDNO...

PIOTR MERING
CZY WYMIENIAĆ OLEJ
PRZEKŁADNIOWY?

BARTOSZ NOWAK
HAMULCE
SKUTECZNE I CICHE

TOMASZ OCHMAN
USZKODZENIA PRZEGUBÓW
PÓŁOSI

ANDRZEJ SŁAWIŃSKI
WYCISZAMY ZGIEŁK ULICZNY

ROMAN WIERZBOWSKI
AWARIA DKZ?
– TRZY ROZWIĄZANIA VALEO!

KONRAD ZIEMIŃSKI
PÓŁOSIE
I PRZEGUBY NAPĘDOWE

ORAZ ROZMOWA
Z **BARBARĄ MASŁOWSKĄ**
ZNAJOMOŚĆ DYNAMIKI
RYNKU

Ręczne skrzynie biegów mają dość specyficzne wymagania, jeżeli chodzi o smarowanie. Z jednej strony, dla łożysk i przekładni zębatych najlepsze byłyby jak najmniejsze opory wewnętrzne, ale z drugiej – odpowiednio wysoki współczynnik tarcia jest wręcz niezbędny do poprawnego funkcjonowania synchronizatorów. Dlatego zarówno lepkość, jak i klasa jakości oleju powinny rygorystycznie odpowiadać zaleceniom producenta.

Spośród czterech klas lepkości zimowych SAE (70W, 75W, 80W i 85W) oraz siedmiu letnich (80, 85, 90, 110, 140, 190 i 250) we współczesnych samochodach wykorzystuje się najczęściej trzy klasy zimowe i dwie letnie w ramach olejów wielosezonowych: 75W-90, 75W-85, 80W-90 oraz 85W-90. Wysokie liczby w symbolach klas lepkości SAE olejów przekładniowych odróżniają je od olejów silnikowych (SAE J300).

▶▶▶ str. 26

