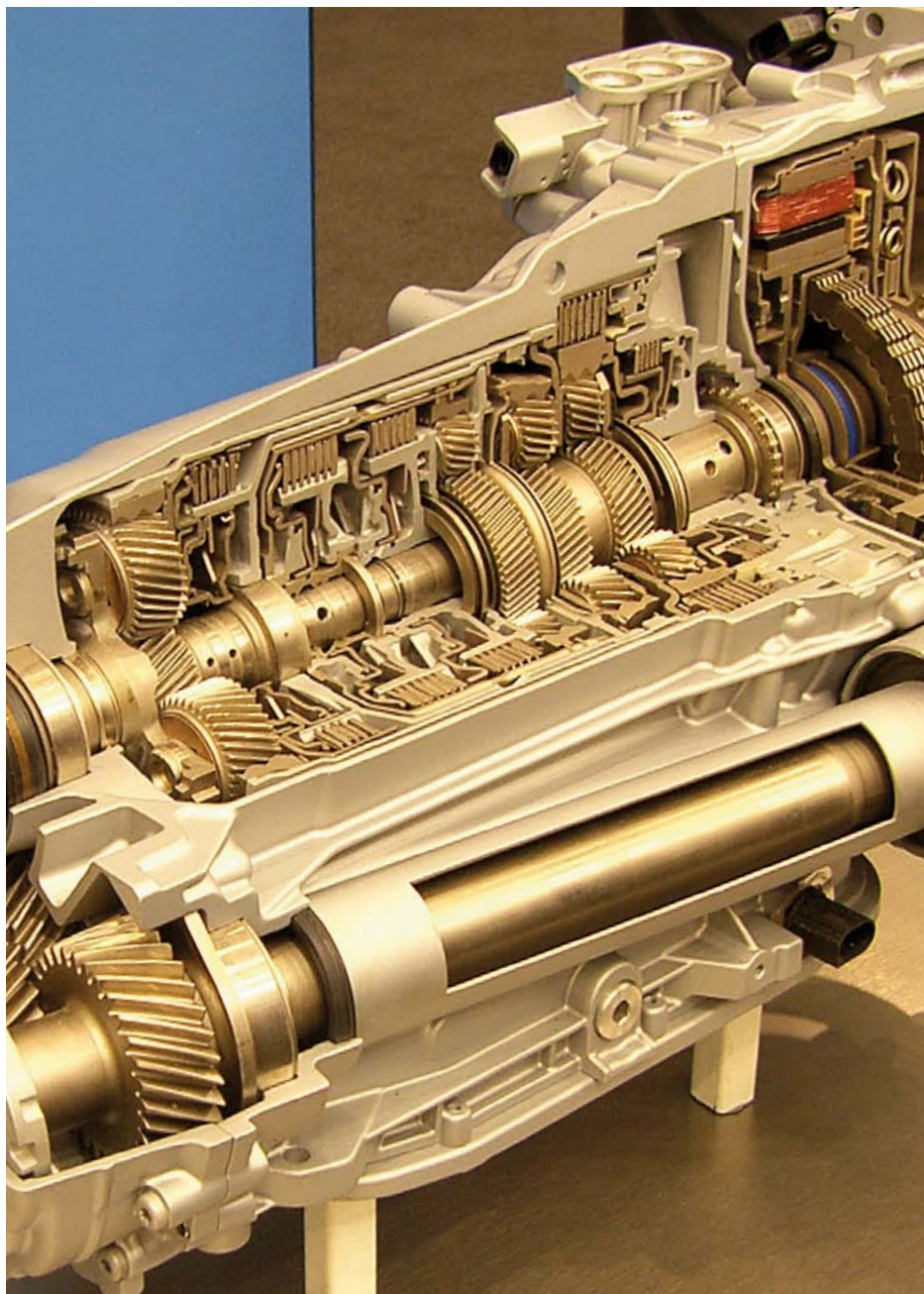


# Autonaprawa

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

