



Vyměnil jsem olej v převodovce dle doporučení na webu a od výměny mám potíže při řazení zastudena, zejména u 2. rychlostního stupně. Vozidlo je Audi A4, ročník 2001. Zvolil jsem olej se specifikací podle návodu (SAE 75W-90, API GL-4). V čem je chyba?

Odpověď:

Volba správného oleje pro výměnu náplně v převodovce u novějšího auta může být pro laika někdy problémem. Výrobci v návodech k obsluze a údržbě jeho výměnu zpravidla již nepředepisují, vycházejíce z toho, že při běžném používání a běžném kilometrovém proběhu by měla životnost olejové náplně převodovky překročit běžnou životnost vozu. Co je ale "běžná životnost vozu"? Řekněme, že nějakých 250 000 kilometrů nebo 5 let. Mnoho motoristů ovšem provozuje starší auta a/nebo auta s větším množstvím najetých kilometrů a vedení poctivou snahou prospět svému vozu se snaží převodový olej vyměnit. Seženou si dostupné informace o oleji a po výměně se zklamáním zjišťují, že funkce řazení se, zejména pak zastudena, zhoršila.

Jaké jsou příčiny tohoto zhoršení? V první řadě je to bohužel fakt, že výrobci aut nezveřejňují úplné parametry olejových náplní převodovek (viskozitní, výkonové). Převodový olej je dodáván pouze do sítí značkových servisů jako náhradní díl pro potřeby oprav, nejčastěji poškození skříně při havárii, apod. Vozy s velkými proběhy již zase většinou značkové servisy nenavštěvují, proto je trh s těmito "originálními" převodovými oleji v servisní síti velmi malý. Dokonce ani výrobcům olejů se většinou nevyplatí tyto "fill-for-life" produkty uvádět na malospotřebitelský trh. Další, navazující příčinou je, že při stanovování náhrad dochází ze strany tvůrců tabulek velmi často k chybám - např. olej SAE 75W je nahrazován olejem SAE 75W-90, přitom se od něho výrazně viskozitně liší, zejména při běžných provozních teplotách. Oba sice splňují limit viskozity při -40°C, ale při teplotě ranního startu 0°C je viskozita druhého jmenovaného oleje výrazně vyšší! Při teplotě 100°C má olej SAE 75W jediné omezení viskozity - musí být vyšší než 4,1 mm²/s, ale u oleje SAE 75W-90 musí být viskozita v intervalu 13,5 - 24 mm²/s - to dává prostor pro velké rozdíly.

Porovnejme však konkrétní produkt. Olej, který používá VW, potažmo Seat, Audi a Škoda jako originální náplň do převodovek a který splňuje koncernovou specifikaci VW **TL 52178**, patří do třídy SAE 75W a jeho konkrétní viskozitní hodnoty jsou: **38 mm²/s** při 40°C a **6,6 mm²/s** při 100°C (VI = 131). Oproti tomu olej třídy SAE 75W-90 (např. TITAN Gear HSY, jinak velmi kvalitní syntetický produkt) má při stejných teplotách viskozitu 119 mm²/s, resp. 15,5 mm²/s (VI = 139). To je značný rozdíl ve viskozitě a není divu, že způsobuje potíže při řazení, o jakých píše tazatel.

Konkrétní rada? V malém, litrovém balení olej VW TL 52178 z výše uvedených důvodů bohužel nedodáváme, ale lze doporučit jiný produkt, který je běžně dostupný. Ač se to na první pohled nezdá, olej pro automatické převodovky (např. **TITAN ATF 3000**) má hodnoty viskozity velmi podobné s výše uvedeným olejem TL 52178 - **40 mm²/s** při 40°C a **7,7 mm²/s** při 100°C. Výkonově potom také má dostatečný potenciál pro mazání mechanické převodovky. Norma Dexron II D totiž výkonově odpovídá API GL-4.

Dalším, velmi dobrým tipem je olej **TITAN Gear PE** (SAE 75W-80), který je schválen jako náplň pro mechanické převodovky Peugeot a dodáváme jej v 1 a 5 litrovém balení. Viskozitu má sice mírně vyšší, ale stále ještě dostatečně nízkou (**58**, resp. **9,25 mm²/s**, VI = 139) a svou výkonností splňuje dokonce API GL-5. Navíc jeho cena je velmi příznivá.

Ing. Pavel Brož Fuchs Oil Corporation (CZ), spol. s r. o.