

Faydalı bilgiler

Otomatik Transmisyon Çeşitleri ve Kullanılan Yağlar

Otomobil üreticileri (OEM) yıllar içinde farklı çalışma prensiplerine ve teknolojilere sahip otomatik transmisyon çeşitleri geliştirmiş olup, yaygın olarak kullanılanları aşağıdaki gibidir;

1. Geleneksel Otomatik Transmisyon: 1940'lerden beri yaygın olarak kullanılmakta olup, diğer otomatik transmisyon çeşitlerinden farkı tork konvertörüne ve planet dişli (güneş dişli) grubuna sahip olmasıdır. Tork konvertörü motordan aldığı torkun etkisini belli bir süreliğine 2,5 kata kadar artırıp aracın ilk hareketine büyük destek verir. Planet dişli sistemi ise sabit bir çevre dişlisi etrafında dönen pinyon dişlilerden aktarım yapabilen ve motor düşük devirde iken yüksek tork elde etmesini sağlayan çok önemli bir sistemdir.

2. Otomatikleştirilmiş Manuel Transmisyon (Yarı Otomatik): Manuel bir şanzıman ve vites değişimini yapan elektronik veya mekanik bir sisteme sahiptir. Tork konvertörü ve planet dişli yoktur. Motor ile şanzıman arasındaki bağlantı bilgisayar kontrollü kavrama (robot) tarafından sağlanır.

3. Çift Kavramalı Otomatik Transmisyon (DCT): Tork konvertörü ve planet dişli yoktur. Motor ile şanzıman arasındaki bağlantı bilgisayar kontrollü iç içe geçmiş 2 adet kavrama ünitesi tarafından sağlanır. Dıştaki ünite tek vitesleri, içteki ünite çift vitesleri değiştirir. Dizel otomatik araçlarda en çok çift kavramalı otomatik transmisyon kullanılır.

4. Sürekli Değişken Otomatik Transmisyon (CVT): Dişli kullanılmayan tek otomatik transmisyon çeşididir. Dişli yerine 2 adet metal koni ve bu koniler arasında hareketi aktaran kayış mevcuttur. Konilerin hıza göre açılıp kapanması sonucu çok farklı oranda kademeler elde edilir ve bu sebeple sürekli değişken transmisyon olarak adlandırılmıştır.

OTOMATİK TRANSMİSYON	AVANTAJLARI	DEZAVANTAJLARI	KULLANILAN ARAÇLAR	SIK YAŞANAN SORUNLAR
Geleneksel 	-Yumuşak ve sarsıntısız vites geçişleri -Sağlamlık -Yüksek torka dayanıklılık -Manuel kullanıma imkan verme	-Tork konvertörü nedeniyle DCT'ye göre yavaş vites geçişleri -Tork konvertörü nedeniyle tüketimin yükselmesi	BMW tüm modeller (M modelleri hariç) Mercedes – 7 ileri – 7G-Tronic VW – 8 ileri – ZF üretimi Honda CR-V – 9 ileri – ZF üretimi Audi – Tiptronic	- Şanzıman beyninde ve kavrama sisteminde yaşanan problemler -Vites geçişlerinde zorluk -Gürültülü çalışma
Yarı Otomatik 	-Ucuz maliyet -Manuel kullanıma imkan verme	-Yavaş vites geçişleri -Sarsıntılı vites geçişleri	Opel – Easytronic Fiat – Dualogic Renault – Quickshift VW – ASG Peugeot – ETG Renault (Dacia) – Easy R	-İlk harekete geçişte yavaşlık -Yokuşlarda kayma problemi
DCT 	-Çok hızlı vites değişimleri sağlar -Sarsıntısız vites geçişleri -Manuel kullanıma imkan verme	-Sıkışık trafikte ısınma problemi	VW, Skoda, Seat – DSG Audi – S-Tron Renault – EDC Ford – Powershift BMW – M-DCT (M modelleri) Fiat – TCT	-Kalkışta yaşanan sarsıntılı vites geçişleri -Rampada sürekli yüke maruz kaldığında titreşim problemi Fiat – TCT
CVT 	-Özellikle şehir içi kullanımda düşük yakıt tüketimi -Dişli geçisi olmadığı için sarsıntı yok	-Hızlanmalarda uğultulu çalışma	Honda – CVT Toyota – CVT Subaru – Lineartronic	-Vites geçişlerinde vuru ve titreşim -Şanzıman beyni arızaları

Otomatik Transmisyonlarda Kullanılan OPET FUCHS Ürünleri

Geleneksel Otomatik Transmisyon Yağları

OPET
ATF TYPE A
ATF MV
ATF DX II
ATF DX III
ATF DX VI
ATF XO



FUCHS
TITAN ATF 7134 FE
TITAN ATF 6008
TITAN ATF 5500
TITAN ATF 4134
TITAN ATF 4000
TITAN ATF 3353
TITAN ATF 3292
TITAN ATF 3000



Çift Kavramalı Otomatik Transmisyonlar

FUCHS TITAN FFL-2



Sürekli Değişken Otomatik Transmisyon Yağları

OPET ATF CVT
FUCHS TITAN ATF CVT

